



Séminaire du Groupe transversal « Inventer le Grand Paris » Labex Futurs Urbains (UPE)

Résister au Grand Paris ? Planification métropolitaine et stratégies locales

Mardi 3 novembre 2020, 14h-18h00

Coordination scientifique : Emmanuel Bellanger (emmanuel.bellanger@univ-paris1.fr)
et Cédric Ferial (cedric.feriel@univ-rennes2.fr)

Compte-tenu de la situation sanitaire, le séminaire sera retransmis via un dispositif de visio-conférence :

Lien :

<https://zoom.univ-paris1.fr/j/99403413146?pwd=YXVmRnhOam1Rcy8wWlFPVlQxeWdDQT09>

N° de réunion : 994 0341 3146

Code d'accès : 070727

Groupe transversal de recherche Inventer le Grand Paris

Laurence Bassières (ensa La Villette, Ipraus-Ausser) ; Emmanuel Bellanger (Paris 1, CHS), Frédéric Bertrand (ENSAPB, Ipraus-Ausser), Florence Bourillon (UPEC, CRHEC), Laurent Coudroy de Lille (UPEC, Lab Urba), Cédric Ferial (Rennes 2, TEMPORA), Beatriz Fernandez Agueda (EHESS, Géographie-Cités) ; Corinne Jaquand (ENSAPB, Ipraus-Ausser), André Lortie (ENSAPB, Ipraus-Ausser), Clément Orillard (UPEC, Lab Urba), Alessandro Panzeri (post-doctorant LATTs, Labex Futurs Urbains) Frédéric Pousin (ENSAPB, Ipraus-Ausser), Nathalie Roseau (ENPC, LATTs), Loïc Vadelorge (UPEM, ACP).

Contacts

Alessandro Panzeri (ale.panzeri.archi@gmail.com) ;

Frédéric Pousin (frederic.pousin@wanadoo.fr) ;

Nathalie Roseau (nathalie.roseau@enpc.fr)

Programme

14h : Ouverture : **Nathalie Roseau (ENPC, LATTIS) et Frédéric Pousin (ENSAPB, Ipraus-Ausser)**

14h15-14h30 : Introduction scientifique
Emmanuel Bellanger (Paris 1/CNRS, CHS) et Cédric Ferial (Rennes 2, EA Tempora)

14h30-15h00

Beatriz Fernández (EHESS, Géographie-Cités), Laurent Coudroy de Lille (EUP, Lab'Urba)

Revendications communales et défense de l'autonomie municipales : l'enquête publique du "Plan Prost" d'aménagement de la région parisienne (1934-1939)

Lors de l'enquête publique réalisée en 1935-1936, 28% des 657 communes de la région parisienne ont exprimé un avis défavorable au Plan d'aménagement régional (PARP), dit 'Plan Prost', et 35% se sont montrées favorables avec réserves. Dans le département de la Seine, l'opposition au PARP fut encore plus forte.

Cependant, une lecture attentive des documents issus de l'enquête publique met en lumière que les conseils municipaux ne contestent pas le principe d'une planification régionale d'ensemble qu'ils considèrent, au contraire, indispensable au bon fonctionnement du Grand Paris. Quelles sont alors leurs revendications ? Si ces dernières sont de natures très différentes, deux questions font pourtant consensus au sein des conseils municipaux : la défense des compétences locales en matière d'aménagement et d'urbanisme et la contestation d'une démarche de concertation considérée beaucoup trop restreinte. En se saisissant du dispositif d'enquête publique, les communes réclament une plus forte implication dans la construction du Grand Paris.

Loin d'offrir une image monolithique des communes face au plan d'aménagement porté par le ministère de l'intérieur, l'enquête publique du PARP permet d'observer la diversité des problématiques des territoires faisant partie de la nouvellement désignée région parisienne. Cette communication vise ainsi à interroger les revendications communales en faisant l'hypothèse que l'enquête publique a ouvert un espace de négociation permettant d'intégrer au projet porté par l'État certaines demandes des collectivités locales.

15h00-15h30

Tanguy Pennec (Université Paris 8, Institut français de géopolitique)

La « banlieue bleue » contre le Grand Paris?

Depuis que Nicolas Sarkozy a inscrit en 2007 le Grand Paris à l'agenda politique, le devenir des Hauts-de-Seine (dont l'ancien président de la République est issu) interroge les observateurs. Cette « banlieue bleue » (par opposition à la « banlieue rouge ») suscite l'enthousiasme des grands barons de ce département, souvent parlementaires, ministres et anciens ministres, qui vantent le dynamisme économique de leur territoire et son attractivité résidentielle mais elle provoque aussi l'inquiétude des partisans d'une métropole plus intégrée et solidaire partageant ses richesses avec les banlieues populaires.

La création du département des Hauts-de-Seine issue de la réforme départementale de 1964 visait dès l'origine à éviter l'émergence d'un pouvoir métropolitain trop puissant tout en endiguant l'influence du parti communiste en région parisienne. La « banlieue bleue » des Hauts-de-Seine a ainsi progressivement étendu son emprise territoriale grâce à une stratégie de conquête très active des places fortes de la banlieue rouge.

Les élus de la « banlieue bleue » n'ont depuis pas ménagé leurs efforts et leurs réseaux pour s'opposer à toute forme d'institutionnalisation du Grand Paris qui menacerait leurs pré-carrés politiques et leurs ressources financières. Ils ont habilement manœuvré en adaptant leurs stratégies au gré des changements de rapports de forces. À défaut d'avoir pu empêcher la naissance sous l'impulsion de la gauche socialiste de la Métropole du Grand Paris le 1^{er} janvier 2016, les élus de la « banlieue bleue » ont activement œuvré pour qu'elle ne soit qu'une métropole « a minima » aux pouvoirs limités.

Depuis l'entrée en fonction de la Métropole du Grand Paris, un deuxième plan de bataille est à l'œuvre visant à l'affaiblir aussi bien de l'intérieur que de l'extérieur. La première stratégie est portée par des maires de la « banlieue bleue » qui tentent de contourner les dispositifs de la métropole afin d'éviter de perdre la maîtrise d'outils essentiels à la gestion de leur ville. L'autre stratégie est de plus grande ampleur : elle consiste à fusionner les départements des Hauts-de-Seine et des Yvelines afin de construire une nouvelle centralité politique et économique, une plus grande « banlieue bleue », concurrente de la métropole. Les élections municipales de mars 2020 seront assurément un test pour jauger les rapports de force en présence, dans un contexte où l'État semble réticent à renforcer l'intégration métropolitaine et les pouvoirs du Grand Paris.

Discussion

16h15-16h45

Louis Baldasseroni (ACP, Université Gustave Eiffel)

« Grand Lyon » des plans contre « Grand Lyon » des gens ? Histoire d'une autoroute urbaine avortée, le boulevard des États-Unis à Lyon, années 1970-années 1990.

Si Lyon est connue comme la seule ville française entièrement traversée par une autoroute, plusieurs projets d'autoroutes urbaines sont abandonnés ou profondément modifiés à cause de mobilisations collectives au cours des années 1970 à 1990. Parmi ceux-ci, le réaménagement du boulevard des États-Unis, artère intercommunale qui relie Lyon à sa banlieue Sud-Est Vénissieux, se prête bien à une analyse historique car il connaît deux moments conflictuels, au début des années 1970 et au début des années 1990.

Une approche comparée de ces deux moments permet de mettre en évidence les stratégies de centralité mobilisées par les divers acteurs, dont les conflits révèlent une double opposition : d'échelles, entre promotion de l'intercommunalité et défense du cadre de vie du quartier, mais aussi au sujet des processus de concertation, avec un décalage patent entre la planification par des techniciens et les attentes des populations réunies au sein d'un puissant comité de quartier.

Les archives publiques et associatives sur ces conflits permettent de réfléchir sur les acteurs, les arguments mobilisés (environnementaux et politiques/institutionnels) et les aménagements concrets qui font suite aux conflits et témoignent de nouvelles stratégies des aménageurs.

16h45-17h15

Mathieu Flonneau (Paris 1, SIRICE-CHRI, T²M)

"Calque surplombant et ras-du-réseau : temporalités et spatialités du débat historique sur les mobilités grand-parisiennes".

Il s'agira dans cette communication de revenir sur la grande image des mobilités grand-parisiennes en la resituant dans des périodes et des écosystèmes historiques bien déterminés

depuis que les mouvements de la métropole ont atteint une consistance critique, c'est-à-dire, socialement signifiante au début de la "révolution industrielle". Les concurrences modales et les arbitrages majeurs intervenus dans l'espace public seront explorées à l'aune de la politisation présumée tardive du "débat".

Les mobilités abstraites seront confrontées au "retour des territoires" - mais sont-ils jamais partis ?! - et l'atterrissage contemporain des solutions de mobilités envisagées ça et là fera également l'objet d'un questionnement.

Les conditions et formulations évolutives de discussion publique de la question mobilité mobilités/transports seront enfin examinées à l'aune d'une histoire des représentations rendue nécessaire par les logiques de discours qui prédéterminent à chaque époque la position du problème sans toujours prendre garde au risque de l'anachronisme.

échanges et conclusion