Jean-Pierre Orfeuil
Marc Wiel

GRAND PARIS

SORTIR DES ILLUSIONS, APPROFONDIR LES AMBITIONS

Éditions Scrineo

Sommaire

page 11 Préface de Pierre Mansat

page 15 Biographies

page 19 Introduction

page 31 Première partie
Historique de la démarche du Grand Paris

page 33 Introduction

page 35 1_Première période : avant 2004, année de la révision du Sdrif

page 35 Les faits : l'État décentralise l'aménagement et les transports vers la Région

page 40 Des réponses insatisfaisantes à des questions importantes

page 45 La rançon d'une ambition démesurée de l'État dans l'aménagement

page 49 2_Deuxième période : 2004-2007, de la mise en révision du Sdrif jusqu'à l'enquête publique

page 49 Les faits : un accord des institutions qui laisse certains désaccords dans l'ombre

page 51 Un schéma directeur longuement négocié

page 52 L'attente déçue d'un projet métropolitain

page 55 **3_Troisième période : l'État impulse la démarche du Grand Paris (2008-2010)**

page 55 Du conflit ouvert avec la Région au compromis sur le réseau de transport

page 63 Du conflit État-Région à la paix des braves

page 79 Le débat public et l' « accord historique État-Région »

page 83 Les points d'ombre des dossiers soumis au débat public

page 93 Une mythification par ignorance ou par calcul ?

page 101 **4_ Quatrième période : l'attentisme avant l'élection présidentielle (2011-2012)**

page 101 Les faits : adapter le Sdrif aux options du Grand Paris

page 102 Un processus étonnant, une situation non encore décantée

page 104 Un besoin de recul pour rebondir

page 107 **Deuxième partie**
Comment mieux se déplacer en Île-de-France ?

page 109 **1_Les acteurs des transports franciliens et leurs logiques**

page 110 Les acteurs du transport public et leurs logiques

page 116 Les acteurs de la route et leurs logiques

page 121 2_La mobilité et les transports franciliens en quelques chiffres

page 122 La répartition des populations et des emplois

page 124 Le réseau routier

page 126 Les réseaux de transports publics : une offre couvrante, puissante, en partie seulement en phase avec la demande

page 130 La mobilité en Île-de-France

page 134 La mobilité en transport public

page 138 La mobilité en voiture

page 141 Tarifs, coûts et financements dans les transports publics

page 143 La tarification de l'usage de l'automobile

page 145 3_Vers un système de transport plus performant et désirable par ses usagers

page 146 Un système plus performant et plus désirable, c'est quoi ?

page 155 Les moyens du changement : l'investissement, mais pas uniquement…

page 157 4_Nos propositions

page 157 Les propositions communes pour les déplacements en transport en commun et en voiture

page 159 Les propositions spécifiques aux transports publics

page 172 Les propositions spécifiques à la route

page 189 Troisième partie
Sortir du rêve pour pouvoir affronter les défis métropolitains d'aujourd'hui et de demain

page 191 Introduction

page 193 1_Sortir des illusions qui nous abusent... et pour cela d'abord les comprendre

page 195 Les illusions dans le domaine de la mobilité

page 215 Les illusions dans le domaine du logement

page 236 Les illusions liées à l'aménagement

page 241 Les illusions liées au développement économique

page 250 Les illusions liées à l'environnement

page 253 2_Quel nouveau cadre conceptuel adopter pour planifier l'urbanisme francilien ?

page 256 Comment contenir les dégâts de l'évolution de la rente foncière et immobilière

page 270 Comment mettre en œuvre les corrections à ce que ne sait pas faire le marché ?

page 277 3_L'esprit de mes principales propositions d'action

page 277 L'architecture institutionnelle utile de créer à terme

page 286 Comment penser la coordination intersectorielle à l'échelle régionale ?

page 301 En guise de conclusion : rien de possible sans un État redevenu modeste

page 303 Conclusion : Sortir des illusions, approfondir l'ambition, réenchanter la ville

page 313 Bibliographie

page 315 Lexique

Illustrations

page 39 Figure 1 – La vision de la région par l'État dans le schéma de 1994
page 57 Figure 2 – La vision de la région par la Région dans le schéma de 2008
page 82 Figure 3 – Tracé et phasage du Grand Paris Express (mai 2011)
page 220 Figure 4 – Évolution de l'indice du prix des logements rapporté au revenu disponible par ménage, différenciation Paris/Île-de-France/province
page 257 Figure 5 – Les nouvelles relations entre transport et urbanisme

Tableaux

page 75 Tableau 1 – Les comptes de la mission Carrez
page 90 Tableau 2 – Confrontation des anticipations aux réalités pour les projets de rail urbain
page 91 Tableau 3 – La mobilité en 2035, avec ou sans le RTGP
page 124 Tableau 4 – Géographie de la population en Île-de-France (base : recensement 2008)
page 127 Tableau 5 – Consistance des réseaux et niveau de clientèle
page 131 Tableau 6 – Les évolutions récentes mesurées par l'enquête nationale transport en Île-de-France

page 133 Tableau 7 – La demande de déplacements par type de liaison
page 134 Tableau 8 – Les deux-roues motorisés, un mode performant mais peu sûr
page 135 Tableau 9 – Typologie d'usage des transports publics des Franciliens de plus de 5 ans (2008)
page 135 Tableau 10 – La population francilienne et ses abonnements
page 136 Tableau 11 – La population francilienne et ses déplacements en transport public un jour ouvrable
page 137 Tableau 12 – Poids des actifs titulaires de pass dans la demande totale d'usage des transports publics
page 137 Tableau 13 – Usage des transports publics selon la catégorie sociale
page 139 Tableau 14 – La mobilité des adultes ayant accès à l'automobile
page 141 Tableau 15 – Distances au volant parcourues par les automobilistes potentiels
page 141 Tableau 16 – Structure des tarifs (euros) en juillet 2010
page 143 Tableau 17 – Le budget des transports publics en Île-de-France
page 227 Tableau 18 – Propriétaires vs locataires, différenciation Paris/Île-de-France/province
page 228 Tableau 19 – Revenus des ménages, différenciation Paris/Île-de-France/province