

## **Politique urbaine à Paris : la tentation de Venise**

Rémy Prud'homme<sup>1</sup>  
<prudhomme@univ-paris12.fr>

Avril 2005

C'est beau, Venise. Mais c'est une ville qui meurt, et qui meurt de sa beauté. La population et l'emploi y diminuent rapidement. La ville magique est au centre de l'une des régions les plus prospère du monde, mais elle ne participe pas à la vie de cette région. Les banques, les assurances, les entreprises de conseil, les services de transport, les sièges sociaux qui pourraient se nourrir de cette prospérité, et la soutenir, quittent Venise les uns après les autres. Reste une ville-décor, une ville-musée, qui ne produit et ne vend plus que son image.

Un tel destin menace Paris. Pas l'agglomération parisienne (c'est-à-dire en pratique l'Ile de France) qui reste un grand lieu de production, mais Paris intra-muros. L'évolution récente et les politiques engagées vont dans ce sens. Entre 1990 et 2000, Paris a sans doute gagné en charme et en qualité de la vie, et attiré un nombre croissant de touristes, mais Paris a perdu plus de 200.000 emplois.

La lutte contre les automobiles est l'illustration la plus frappante (mais non la seule) des politiques qui étouffent l'activité. Elle a été engagée par M. Tibéri, qui voulait interdire la place de la Concorde à la circulation automobile. Elle est poursuivie avec une vigueur renouvelée par M. Delanoë, qui veut fermer la voie sur berges. En attendant, il réduit systématiquement la voirie réservée aux voitures et aux véhicules utilitaires, ce qui a mécaniquement pour effet d'entraîner le ralentissement du trafic, l'augmentation du coût des déplacements, et par voie de conséquence la diminution de la circulation. Cette politique est conduite au nom de la réduction de la pollution, alors qu'il est bien établi que la pollution a diminué de moitié à Paris au cours des années 1990 et que cette diminution va se poursuivre, et surtout que l'aggravation programmée des embouteillages contribue à augmenter la pollution (des voitures qui roulent moins vite polluent beaucoup plus). La pollution n'est ici qu'un (mauvais) prétexte.

---

<sup>1</sup> Professeur émérite à Paris XII, a passé une année sabbatique à Venise.

---

Ce qui est visé, plus ou moins explicitement, plus ou moins consciemment, c'est la réduction de la mobilité. Les édiles veulent que l'on se déplace à Paris moins souvent, moins longuement, moins commodément, moins vite. Ils présentent sans rire la marche à pied et la bicyclette comme les modes de déplacement à généraliser. Les banlieusards, qui font la moitié des utilisateurs des rues de Paris (voyez les plaques minéralogiques), sont particulièrement visés. L'idéal serait qu'ils restent travailler chez eux, laissant Paris aux seuls Parisiens et aux touristes. Les journées « villes sans voitures » nous rapprochent d'ailleurs de cet idéal. La municipalité est ravie d'annoncer que le trafic automobile a diminué de 15%. L'utilisation des bus -3% des déplacements de surface mesurés en passagers-kilomètres- a stagné : elle a diminué en 2003 et augmenté en 2004. Celle du métro également. Au total, cela fait une diminution de la mobilité (toujours mesurée en passagers-kilomètres) de 12% en deux ans. Beau sujet de satisfaction !

Hélas, la réduction de la mobilité est l'ennemi de l'activité économique. Plus que jamais, les systèmes de production et de distribution demandent des déplacements de plus en plus longs, de plus en plus rapides, de plus en plus commodes, de plus en plus nombreux. Les espaces qui rejettent de tels déplacements s'excluent de l'activité économique. Les embouteillages de nos édiles vont réduire l'attractivité des localisations parisiennes, inciter des entreprises à aller ailleurs (dans le meilleur des cas ; à disparaître dans le pire), diminuer les créations d'activité, et au total accélérer la chute des emplois parisiens. Plus grave encore, cet affaiblissement de Paris intra-muros va réduire l'efficacité de l'agglomération toute entière.

Ces politiques de réduction des activités ne sont pas impopulaires. Beaucoup des résidents de Paris ont maintenant un revenu indépendant de l'efficacité économique de la ville : les étudiants, les retraités, les fonctionnaires, les rentiers, les artistes, etc. Ils ont tout à gagner à une ville plus festive, et pas grand-chose à perdre à une ville moins productive. De plus, les avantages de l'immobilité sont immédiats et évidents, alors que ceux de la mobilité sont diffus et retardés. On le voit bien avec les associations de défense de quartier, généralement animées par un(e) fonctionnaire ou un(e) retraité(e) et souvent par un(e) fonctionnaire retraité(e) : au nom de la qualité de la vie, elles s'opposent au développement ou même à l'existence des activités économiques et commerciales du quartier. D'un point de vue électoral, la politique suivie est probablement payante.

L'idéologie dominante, encore mieux incarnée par les Verts et leurs alliés socialistes que par l'ancienne majorité municipale, vise donc à faire de Paris un objet de consommation plutôt qu'un lieu de production.

La ville-consommation par excellence, c'est Venise. Venise est ainsi le modèle implicite, la référence imaginaire, de la politique urbaine parisienne (et pas seulement parisienne). C'est la ville sans voiture, la ville sans production, la ville sans changement, la ville du carnaval. Hélas, c'est aussi de plus en plus la ville sans Vénitiens. Ses rues sont surtout arpentées par des touristes. Ses logements sont de plus en plus possédés par des étrangers qui n'y passent que quelques semaines par an. Venise est en train de devenir un Disneyland de luxe. Paris semble avoir choisi ce destin. De plus en plus de fêtes, de moins en moins de voitures, de moins en moins d'activités. Les riches Italiens ou Américains qui ont déjà un pied-à-terre à Venise l'ont bien compris : ils sont en train d'en acheter un second à Paris. Dans certains quartiers, le tiers des achats de logements est le fait d'étrangers qui poussent d'ailleurs les prix vers le haut. La moitié des agences immobilières de la rue Rambuteau affichent maintenant : « real estate agency ». Venisification de Paris : le mot est horrible, mais la chose ne l'est guère moins.