



Moscou s'inspire du Grand Paris

- La mairie de la capitale russe multiplie les partenariats avec des Français.
- Les industriels tentent de transformer les conseils en contrats.

AMÉNAGEMENT

Benjamin Quénelle

—Correspondant à Moscou

« Il faut bien de l'utopie... » De passage récemment à Moscou, Maurice Leroy, l'ancien ministre de la Ville, espère voir un jour se réaliser au pied du Kremlin l'une des plus belles idées imaginées par l'équipe française Wilmotte-Grumbach, lauréate de la consultation du Grand Moscou, pour moderniser la capitale russe : un tunnel au bord de la Moskova, qui, le long du fleuve aujourd'hui largement sous-exploité, libérerait les quais aux piétons. « Moscou mène un vrai travail de fond. Ses équipes sont ouvertes à l'expertise internationale », assure Maurice Leroy. Désormais conseiller auprès de la mairie de Moscou, il avait fait visiter aux équipes russes plusieurs chantiers du Grand Paris. « Ils avaient été impressionnés. Il y a beaucoup de points communs : population, poids économique, crise du logement, luttes de pouvoir... »

Depuis que le Kremlin, sous la présidence de Dimitri Medvedev, a décidé en 2011 de plus que doubler la superficie de Moscou pour transformer en vraie mégapole une ville aujourd'hui asphyxiée, se sont multipliés les recours aux expertises internationales et notamment françaises. « Les Russes sont demandeurs de conseils pour la planification générale, pour la gestion des transports, pour l'urbanisme... Ils sont à la recherche d'un modèle pour les méthodes de développement », explique Alexandre Missoffe, directeur de cabinet du président de la société du Grand Paris (SGP), choisie l'an dernier pour une mission de conseil auprès de la ville. Les obsta-

cles sont pourtant nombreux, révélant parfois les difficultés à trouver un langage commun. « Ils ont tendance à travailler en silo, sans vraie communication entre les différentes administrations », se plaint l'un des Français impliqués. « Ils veulent faire la même chose que le Grand Paris mais en... plus vite », s'inquiète un autre. « Le principal problème : l'absence de décision. Ils promettent. On attend. Rien ne se passe ! », soupire un troisième.

Au cœur de ces indécisions, au-delà du flou politique (lire ci-dessous) : la remise en question du projet même d'expansion de Moscou, qui, selon le projet initial de Dimitri Medvedev, devait s'accompagner d'une délocalisation des administrations. Il reste à Moscou intramuros de vastes zones en friche : vieux bâtiments soviétiques en ruine, terrains ferroviaires non exploités, anciennes usines et autres sites industriels... Autant d'espaces qui, souvent objets de conflits juridiques sur la propriété, pourraient se retrouver au cœur des programmes d'aménagement. « La vision d'urbaniste à la française pourrait du coup aider dans ce pays où l'urbanisme est une notion encore largement inconnue », insiste un acteur franco-russe, militant pour davantage de synergies entre les divers experts internationaux consultés par la mairie.

L'urgence des transports

Les transports constituent le grand enjeu de cette remise à plat de l'organisation de la capitale. Il y a urgence dans une ville où la mise en circulation de 300.000 automobiles supplémentaires par an provoque d'épuisants embouteillages. En cause, l'insuffisance des lignes de

métro, l'absence de parkings publics, le chaotique aménagement des nouveaux axes routiers, la mauvaise synchronisation des feux, la prolifération de nouveaux centres commerciaux ou d'affaires... En quête de solutions, Moscou s'intéresse notamment au savoir-faire français en matière de gares multimodales. Une révolution dans une ville où le hub est encore un concept.

« Les transports sont la clef du futur développement de Moscou, avec priorité au rail. Pour créer plus de mobilité », prévient Borina Andrieu, du cabinet d'architectes Grumbach-Wilmotte.

Le projet des Français est grandiose et... cher. Budget total : près de 190 milliards d'euros. « Ces chantiers pourraient servir de locomotives à de nombreuses entreprises hexagonales. A condition que, contrairement à nos habitudes, nous sachions créer un vrai pool et adopter une démarche collective », insiste Borina Andrieu, inquiète de la récente poussée des concurrents allemands.

La Mairie avait, dans un premier temps, laissé miroiter aux Français de vastes contrats qui peinent à se matérialiser. Alstom vient de perdre le premier marché des nouveaux tramways. Plusieurs autres groupes sont sur les rangs, dont Vinci. « Après avoir développé les premiers tests de stationnement, la Mairie veut désormais créer 35.000 places de parking, réparties entre des sites en périphérie, pour encourager les transports en commun dans le centre. Nous serons présents aux appels d'offres ! » espère Christian Heurtebis, chef de projet à Moscou de Vinci Concessions. Il table sur des modes de financement par PPP (partenariat public-privé) ou par concessions. Autre vaste chantier, car cette technique est encore peu développée en Russie. ■



Implanté sur d'anciennes friches industrielles, le quartier du Centre d'affaires international connaît un intense développement à quelques minutes seulement du centre-ville. Photo RIA Novosti / AFP

Des projets en panne

Architectes, entreprises et acteurs du Grand Moscou s'impatientent face aux lentes décisions de la ville.

Depuis que le cabinet d'architectes Grumbach-Wilmotte a remporté en septembre 2012 la consultation pour repenser la capitale russe en grand, rien n'est vraiment entré dans le concret. Loin le temps où le Kremlin se faisait le grand avocat de ce méga-programme pour les 15 millions d'habitants avec des chiffres faisant tourner la tête : une superficie multipliée par 2,4 ; 60 millions de mètres carrés de logements et 45 millions de mètres carrés de bureaux devaient voir le jour. Les travaux créeraient un million d'emplois...

Depuis, le Kremlin est revenu à Vladimir Poutine qui, contraire-

ment à son prédécesseur et initiateur du projet Dimitri Medvedev, se fait très discret sur le projet. « Comme souvent en Russie, tout dépend de sa décision... Le fait qu'il se taise aussi longtemps serait mauvais signe ! » assure un observateur franco-russe. « Les choses bougent. La volonté politique est réelle », confie au contraire Maurice Leroy, l'ex-ministre français de la Ville nommé expert en urbanisme auprès de la mairie.

Des capitaux insuffisants

Le nouveau chef du Kremlin serait sensible aux arguments mettant en garde contre l'érection de villes nouvelles accompagnée d'une vaste délocalisation d'administrations. Les espaces intégrés au Grand Moscou pourraient plus modestement être utilisés pour accueillir de nouvelles zones d'habitation. A condition

que les infrastructures de transports suivent. Ce n'est pas encore le cas, alors que de nombreux bâtiments sortent de terre.

Le Grand Moscou n'est pas le seul projet marchant au ralenti. Grande ambition de Dimitri Medvedev, la construction de Skolkovo, présentée comme la future « Silicon Valley russe », peine à se matérialiser. Moscou comptait aussi s'inspirer du modèle de Rungis pour ouvrir un marché de gros et résoudre ses problèmes de distribution alimentaire. Enfin, les rêves de muer Moscou en centre financier d'envergure mondiale tardent à se concrétiser. En cause : l'insuffisance de capitaux russes prêts à investir en Russie à cause d'un vrai problème de confiance ainsi que les carences générales d'infrastructures dans une ville jugée trop chère.

— B. Q.



Propos recueillis par
B. Q.

● Pourquoi Moscou a-t-elle mauvaise réputation ?

Nous suivons de près une quinzaine de ratings internationaux. La situation de Moscou est paradoxale. Pour tout ce qui relève de l'enregistrement des propriétés et des entreprises, nous figurons habituellement dans le Top 10 mondial. Mais, en ce qui concerne l'obtention de permis de construire ou le raccord aux réseaux d'électricité, la ville se trouve en queue de liste. Les délais d'obtention des permis de construire sont passés de 715 à 400 jours : c'est un progrès ! Autre paradoxe : la ville est jugée comme l'un des meilleurs endroits au monde pour faire des affaires, mais elle a mauvaise réputation pour sa qualité de vie, ce qui est un obstacle pour les investisseurs. Vivre à Moscou peut en effet être épuisant !

● Que fait la mairie pour résoudre les problèmes d'embouteillages ?

Quatre millions de voitures sont enregistrées, mais il en suffit de 700.000 pour bloquer le trafic. Il n'y a tout simplement pas assez de rues... Le plan de la ville date des années 1950 lorsqu'il y avait 3 automobiles pour 100 habitants et non dix fois plus comme aujourd'hui... La solution consiste à développer les réseaux de

transports en commun. Et construire de nouveaux axes routiers uniquement s'ils servent à desservir ces réseaux publics. En cinq ans, nous prévoyons d'ajouter 75 kilomètres de lignes de métro, dont une circulaire et d'ouvrir 25 nouvelles stations. Nous allons aussi étendre l'usage des couloirs réservés aux bus. Parallèlement, il faut créer des hubs où les Moscovites pourront passer d'un transport à un autre.

● La mairie de Moscou était connue comme un nid de corruption sous la précédente administration. Est-ce en progrès ?

Je l'espère ! La mairie détenait beaucoup de propriétés en propre. C'était bien sûr source de corruption. Nous avons vendu la banque de Moscou, des hôtels, des commerces, des domaines agricoles, des usines... Avec pour objectif de créer de nouveaux cadres de concurrence. Par exemple, alors que Moscou souffre toujours d'un déficit de commerces (680 m² pour 1.000 habitants contre le double en moyenne en Europe), nous voulons favoriser l'implantation de nouveaux magasins. Ils pouvaient ouvrir et fermer à leur guise. La distribution des espaces fonctionnait de manière très peu transparente. Aujourd'hui, les emplacements sont mis aux enchères et les baux d'une durée de trois ans. Cela garantit plus de stabilité. ■