

**10 |
TVK Trévelo
et Viger-
Kohler /
Acadie /
Güller Güller
/ Bas Smets**

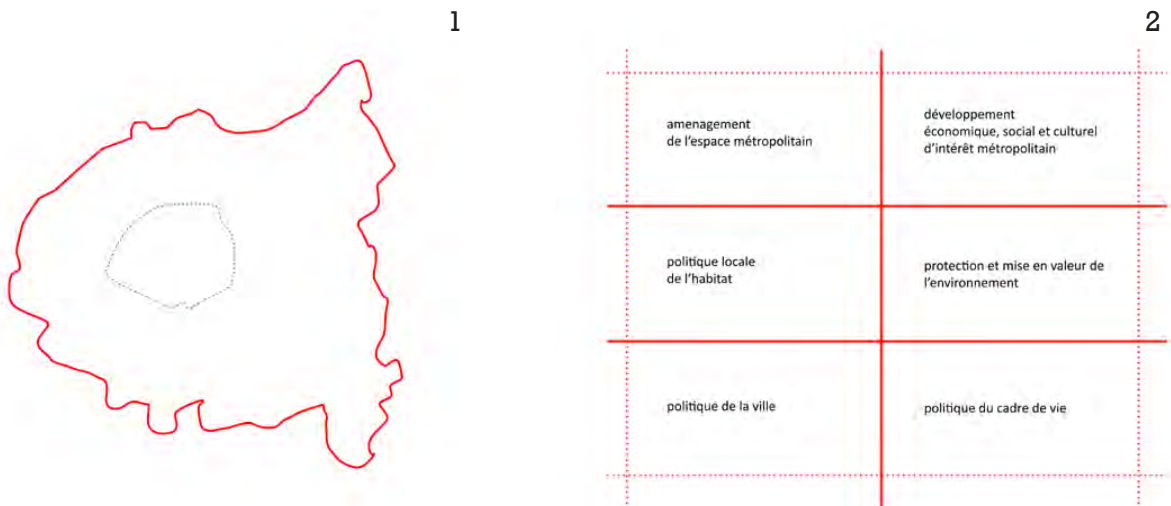
La logique réglementaire consiste à spécifier l'intérêt métropolitain du point de vue de la maîtrise d'ouvrage Métropole du Grand Paris, c'est-à-dire dans une optique de partage des rôles et des compétences. Selon nous, comprendre l'intérêt métropolitain, nécessite un triple mouvement :

- **s'affranchir de la logique du double périmètre (compétences / géographie) et de la hiérarchie entre niveaux d'intérêt ;**
- **différencier ce qui relève de la maîtrise d'ouvrage Métropole du Grand Paris et ce qui relève de l'intérêt métropolitain ;**
- **substituer à la logique de spécialisation des rôles une logique de coproduction, à toutes les échelles, de l'intérêt métropolitain.**

1. LA RECHERCHE D'UNE DÉFINITION RÉGLEMENTAIRE DE L'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

L'intérêt métropolitain est défini, dans la loi, à partir d'un double périmètre :

- Le périmètre géographique de la MGP tel qu'il a été dessiné par la loi (1),
- Le périmètre des compétences (2).



L'acception de l'intérêt métropolitain se comprend dans un emboîtement de taille et de hiérarchie
 - La sélection des projets d'intérêt métropolitain passe par cette grille hiérarchisée.



2. L'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN, UN ENJEU QUI NÉCESSITE UN TRIPLE DÉPLACEMENT

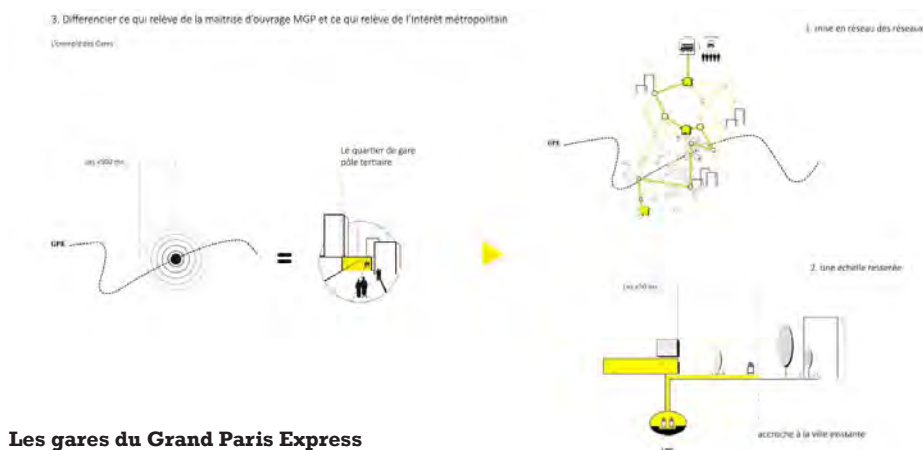
A. Un resserrement du spectre

Les projets de maîtrise d'ouvrage Métropole du Grand Paris ne sont pas mécaniquement d'« intérêt métropolitain »

La chronique du projet des gares du Grand Paris Express a suivi une trajectoire intéressante.

Si en 2008 les arrêts du GPE étaient conçus comme le dispositif au cœur d'un scénario économique au service exclusif de l'économie mondialisée, progressivement, à travers la négociation avec les volontés politiques locales, les gares sont devenues un instrument de desserte et désenclavement territorial. Le dessein est passé d'une logique de desserte des pôles d'excellence mondialisée (la gare comme cœur de cluster), à une logique de diffusion et diversification des opportunités. Il s'agira moins de lire le GPE comme une boucle fermée, reliant de nouveaux pôles globaux, que comme un système qui met en réseau les réseaux existants.

Les projets de gare du Grand Paris Express, ne doivent pas obligatoirement décliner le modèle classique de la centralité urbaine, ni porter automatiquement les référentiels programmatiques du « quartier d'affaires », si le contexte ne le justifie pas. Elles doivent s'adapter et valoriser les contextes d'insertion. Ainsi l'intérêt métropolitain sera parfois réduit à la gare et son espace public, attendant donc à une échelle ressermée, qui permette de réussir l'accroche à la ville existante.



Les gares du Grand Paris Express

Certains projets sont hors du périmètre de la Métropole du Grand Paris mais sont, de fait, au coeur du système métropolitain.

Paradoxalement la situation géographique des territoires aéroportuaires métropolitains les place hors du périmètre de la MGP. Pourtant les enjeux de ces territoires transcendent ce nouveau périmètre institutionnel en raison de leur valeur stratégique dans le contexte de compétitivité mondiale entre les métropoles. Les espaces aéroportuaires inscrivent la métropole dans les réseaux mondiaux et constituent de puissants vecteurs de développement économique dont les effets d'entraînement et les externalités sont majeurs. S'ils ont pour vocation d'être des portes d'entrées internationales, ils forment également des noeuds de transports multimodaux structurant à l'échelle régionale qui en font de puissants moteurs de polycentralisation dans les dynamiques régionales. Pourtant l'aménagement de ces territoires reste particulièrement complexe et leur gouvernance loin d'être évidente. Le défi de leurs structurations que relèvent les initiatives du Grand Roissy et du Grand Orly vise des ambitions de grande portée et ne ressort pas uniquement de volontés locales encore trop contradictoires.

Enfin, au-delà de la recherche de performance, d'efficacité et de qualité, l'intégration territoriale des plateformes aéroportuaires renvoie à des enjeux de durabilité qui impliquent ses abords mais aussi le système métropolitain tout entier que ce soit en termes de qualité urbaine, de qualité de vie, d'accessibilité et de développement.

Reconnaitre ces dimensions de durabilité et la grande portée des enjeux stratégiques des territoires aéroportuaires les place ainsi de fait dans le champ de l'intérêt métropolitain.

Certains projets qui dépendent d'une maîtrise d'ouvrage de niveau « communautaire » (EPT), à l'inverse, peuvent et doivent faire système métropolitain

Au sein du périmètre de la métropole, on observe la transformation de territoires depuis toujours au coeur de son métabolisme. Ces territoires diversifiés, densément habités et productifs, un temps support à la centralité parisienne, montent progressivement en gamme et s'articulent autour de lignes de continuité spatiale et paysagère de grande échelle.

Les ZAC d'habitation se multiplient, les activités économiques mutent vers davantage de tertiaire et de service, et les structures environnementales d'échelle métropolitaine continuent d'assurer leurs fonctions à la fois de support aux usages et à la qualification du développement en cours.

La taille de ces transformations, les programmes engagés et leur connectivité avec les secteurs proches de la métropole en font des territoires exemplaires de la façon dont la métropole pourra se renouveler sur elle-même. Bien que relevant de maîtrise d'ouvrage EPCI, ce type de projet nous semble donc digne d'intérêt métropolitain.

3. Une combinaison avec l'intérêt national

En Île-de-France, l'intérêt métropolitain se construit nécessairement en regard avec l'intérêt national. Il ne sera, dès lors pas, traité de la même façon qu'à Bordeaux ou à Nantes et passe, nécessairement par une combinaison avec l'intérêt national.

Malgré les transferts de compétences effectués dans le cadre de la loi Defferre (1982-1983), L'Etat conserve, en Ile-de-France plus qu'ailleurs, un ensemble de responsabilités, de prérogatives et d'outils d'actions larges. C'est ainsi qu'est apparue, dès 1983, la notion d'Opération d'Intérêt National. Ces dernières seront conduites en application de la politique d'aménagement du territoire menée par l'Etat, bénéficiant d'un régime dérogatoire au droit commun. Cette posture est justifiée au nom de l'« intérêt général » et en vertu de la nécessité du « respect des grands équilibres » nationaux¹. 9 des 16 opérations d'intérêt national sont situées en Île-de-France : l'intérêt métropolitain c'est avant tout l'intérêt de la région-capitale.

La candidature de la France aux Jeux Olympiques 2024 implique un chevauchement direct de l'intérêt national et l'intérêt métropolitain. Le portage de ce type d'évènement de grande ampleur nécessite la combinaison entre intérêt métropolitain et intérêt national : les exemples contrastés des Jeux Olympiques d'Athènes en 2004 et ceux de Barcelone en 1992 l'illustrent parfaitement.

- Le projet de Barcelona 1992 a, dès le départ, été conçu à différentes échelles : considéré comme une occasion de renforcer le rayonnement de Barcelone dans la course des métropoles internationales et comme un prétexte pour proposer un projet urbain, ancré sur des infrastructures de liaison métropolitaine, basé sur une politique de concertation s'inscrivant délibérément dans la valorisation d'aménagements de proximité.²

La gestion coordonnée entre de multiples organismes et institutions, privées et publiques, centrales et métropolitaines a permis l'intégration urbaine des équipements et leur utilisation post-Jeux Olympiques.

- A l'inverse, pendant la préfiguration d'Athènes 2004, la plupart des décisions ont été prises au niveau central et aucune stratégie de développement et de planification n'a pu être stabilisée à l'échelle métropolitaine. Le devenir des équipements n'a pas été pensé au-delà des évènements et les installations sont devenues obsolètes en un temps record.

3. RECOMMANDATIONS

A. Le « métropolitain », un champ large, autour de deux enjeux : l'ouverture et l'intégration territoriales

La métropolisation est un double processus marqué par :

- L'intégration toujours plus large du local dans des systèmes ouverts (dilatation et connexité)
- Et simultanément la rupture (la dislocation des emboîtements de proximité).

Par conséquent, selon nous est d'intérêt métropolitain, tout projet ou intervention qui agit simultanément sur ces deux processus, c'est-à-dire qui à la fois joue la carte de l'ouverture et en même temps vise la cohésion, cherche à maîtriser les effets de dislocation. C'est cela « faire métropole ».

Accompagner des projets capables de jouer le rôle de locomotive (ouverture) tout en recréant du lien (intégration).

1. Inscrits à l'article L121.1 du Code de l'Urbanisme

2. Jean-Pierre Augustin, « Installations olympiques, régénération urbaine et tourisme », *Téoros*, 27-2 | 2008, 31-35

Illustration : Le stade de France à St-Denis

L'arrivée du Stade en 1998 a précipité la transformation de ce qui était devenu, au milieu des années 1980, une immense friche industrielle, à cheval sur Saint-Denis et Aubervilliers³(3). Malgré les dispositifs municipaux pour imbriquer fortement production de la ville, action sociale et dynamisation économique du territoire (dispositifs d'insertion, de mobilisation entrepreneuriale locale), ce projet est déconnecté de son environnement proche. La cité des Francs-Moisins située à quelques centaines de mètres est restée tout à fait déconnectée de cette dynamique. Pendant longtemps, l'existence d'un « pôle de développement » semblait constituer un levier absolu pour assurer des effets d'entraînement sur les territoires avoisinants. La métropolisation redistribue les cartes.

B. L'intérêt métropolitain ne se définit pas par l'ampleur du projet, mais par la façon dont le projet sera mené

Ce qui fait l'intérêt métropolitain d'un projet c'est sa capacité à « faire système » via :

- Son contenu / programme
- Sa mise en oeuvre : passer de l'objet au process

Des enjeux centraux pour la MGP :

A. Les interdépendances entre l'amélioration de l'offre de déplacement et le développement de l'activité économique.

Une des ambitions du Grand Roissy vise l'observation de principes d'aménagement, notamment la préconisation de penser ensemble aménagement et transport en commun au regard de leurs interdépendances. Le défi consisterait à renverser la logique routière par une logique de polarisation sur les gares. Ce changement radical de perspective permettrait de s'orienter vers un urbanisme tourné vers une mobilité contemporaine, favorisant l'émergence de polarités fortes dans le jeu polycentrique métropolitain. Il s'agirait d'orienter l'aménagement sur des polarités équipées d'un niveau d'accessibilité en transports en commun supérieur et multimodal. Ce modèle d'urbanisation favoriserait le développement d'une urbanité compacte et dense autour des corridors de transport en commun, des gares Grand Paris Express et du RER. La mise en oeuvre de telles ambitions passe par des pratiques opérationnelles conduites par une instance telle que la MGP, seule en capacité d'assurer une coordination générale entre transport et aménagement, d'orienter les développements, de faire preuve de sélectivité et de porter des exigences qualitatives dans les projets.

B. Les interdépendances entre la transformation de l'offre existante et celles de nouvelles zones d'activités.

On peut facilement observer que le modèle d'aménagement actuel dans le secteur aéroportuaire, principalement extensif, n'est pas durable : en plus de la consommation foncière qu'il génère, il favorise les déplacements routiers, ne crée ni les conditions « urbaines » indispensables aux espaces d'activités, ni les conditions économiques pour leur requalification. Il s'agit donc de penser

3. BACQUE, Marie-Hélène, « Le stade de France à Saint-Denis, Grands équipements et développement urbain », Les annales de la recherche urbaine, n°79, Dossier Sports en Ville, 2000

la transformation de l'offre existante dans une vision globale par rapport aux nouveaux projets développement d'espaces productifs. En zone dense, l'enjeu de requalification de zones d'activités et des espaces logistiques réside dans leur maintien et leur modernisation et dans un arbitrage avec les logiques de mutation liées aux dynamiques métropolitaines comme le projet Grand Paris. En dehors de la zone agglomérée, il s'agit plutôt d'anticiper les obsolescences, de densifier et de transformer les parcs industriels et logistiques qui arrivent au terme de leur cycle de vie, afin de limiter le développement de nouvelles emprises économiques.

Ce nouveau modèle implique une politique de gestion des zones d'activités et de transformation parallèle à la création de nouvelles zones, et la promotion active de regroupement des activités. Or seule une instance telle que la MGP serait en position d'avoir une vision d'ensemble et un suivi général, d'opérer des arbitrages sélectifs et d'orienter les investissements, pour conduire une telle politique de requalification des espaces productifs métropolitains.

C. Sortir de la logique du champ de compétences et combiner les différentes fonctions de la MGP autour de l'intérêt métropolitain

Comme nous l'avons vu plus haut, il est nécessaire de dissocier ce qui relève de la maîtrise d'ouvrage MGP et ce qui relève de l'intérêt métropolitain :

- tout projet de maîtrise d'ouvrage MGP n'est pas nécessaire d'intérêt métropolitain
- un projet de maîtrise d'ouvrage Etat peut être d'intérêt métropolitain
- un projet de maîtrise d'ouvrage EPT peut être d'intérêt métropolitain
- un projet de maîtrise d'ouvrage locale peut être d'intérêt métropolitain.

Selon les projets, la MGP devra donc être en capacité de prendre en charge des fonctions spécifiques :

- de régulation,
- de facilitation,
- de médiation.

L'intervention sur le Grand Roissy, évoquée à plusieurs reprises dans cette note, nécessitera ainsi une posture / fonction spécifique de la MGP, différente de celle adoptée sur d'autres projets plus directement dans son périmètre ou dans son portefeuille de compétences.

En conclusion, alors que la logique institutionnelle consiste à spécifier l'intérêt métropolitain du point de vue de la maîtrise d'ouvrage MGP, dans une optique de partage des rôles et des compétences, il s'agit selon nous de :

- sortir de la logique du double périmètre (compétences / géographie) et de la hiérarchie
- différencier ce qui relève de la maîtrise d'ouvrage MGP et ce qui relève de l'intérêt métropolitain,
- sortir de la logique de spécialisation pour entrer dans une logique de coproduction, à toutes les échelles, de l'intérêt métropolitain.