

1 | Atelier Roland Castro, Sophie Denissof et Associés / Silvia Casi

LES QUATRE DIMENSIONS DE L'INTERÊT MÉTROPOLITAIN

Si, à première vue, l'intérêt métropolitain apparaît concerner la métropole dans sa globalité plutôt que dans ses localités, l'erreur fondamentale à ne pas commettre consisterait, au nom de cette prémisse, à prétendre l'exprimer à l'aide de règles globales ou, pire encore, à l'aide de cibles quantifiées à atteindre en tout lieu de la métropole selon un agenda prédéfini. Une telle approche reviendrait en effet à nier la richesse métropolitaine, déjà existante ou potentielle, du Grand Paris, tout en reconduisant un mode de raisonnement urbanistique d'esprit « planiste » dont la nocivité (en matière de résilience, notamment) est aujourd'hui démontrée. Parvenir à dégager les traits d'un récit métropolitain global cernant les contours d'un « intérêt métropolitain » tenu par un ensemble d'exigences communes (voir plus loin) ne peut en effet résulter, selon nous, que de la révélation/développement des qualités locales intrinsèques du territoire du Grand Paris, autant dire de ses singularités de tous ordres (de la géomorphologie à la sociologie, en passant - pour dire vite - des paysages et de l'architecture jusqu'à la culture et l'économie).

A partir de ce principe fondateur, l'intérêt métropolitain se décline, selon nous, suivant les quatre dimensions suivantes, nécessairement corrélées entre elles, faute de quoi elles resteraient largement inopérantes.

A. UN SOUCI D'EMBELLISSEMENT GÉNÉRALISÉ

Nous tenons en effet, selon le mot du philosophe Jean-Paul Dollé, membre de notre équipe jusqu'à sa mort en 2011, qu'« il n'existe pas de démocratie du laid », formule par laquelle il interprétait, différemment de Heidegger, les vers fameux de Hölderlin, « Plein de mérites, mais en poète, l'homme habite sur cette terre ». Tout démontre en effet que, sans beauté (pas forcément académique ou reconnaissable de prime abord), c'est-à-dire lorsqu'il se trouve contraint de vivre dans des espaces taudis qui lui renvoient une image honteuse de lui-même, l'être humain tend à perdre sa dignité et à se départir, du même coup, de son humanité au point de diriger son ressentiment, voire sa haine, contre l'Autre et contre lui-même. Voilà qui explique pourquoi il ne saurait exister de durabilité quelconque, en matière urbaine et architecturale, donc sociale au bout du compte, sans souci poétique concernant le cadre de vie bâti et les paysages, donc sans souci constant d'embellissement de ceux-ci. Tant il est avéré que le laid appelle la laideur, matérielle, psychique et politique - laideur à laquelle chacun désire échapper, sitôt qu'il en a la possibilité ou les moyens. Voilà qui explique pourquoi notre équipe, dès la première consultation concernant le Grand Paris, a insisté sur le fait qu'aux « 3 E » classiques (Economie, Ecologie, Equité) du développement urbain durable, il convient absolument d'en ajouter un quatrième : l'Embellissement. Ceci en partant du constat que le Grand Paris possède, à cet égard, des ressources considérables, mais peu ou mal exploitées, hors du Paris « intra-muros ».

B. LA MISE EN ŒUVRE D'UNE VÉRITABLE SOLIDARITÉ TERRITORIALE

Depuis au moins deux siècles, une disparité de richesse - entre l'Ouest et l'Est au premier chef - est une des caractéristiques de l'agglomération parisienne. Or, cette situation urbaine inégalitaire, loin de se réduire avec le temps, n'a fait que se creuser au cours des quarante années d'après-guerre. Ainsi, pendant que les municipalités des communes riches s'employaient à limiter l'évolution sociologique de leurs populations en évitant de construire de l'habitat social et cherchaient à attirer des sièges de sociétés, les municipalités de la « ceinture rouge », soucieuses, elles aussi, de la pérennité de leurs électors, construisaient des grands ensembles pour accueillir le personnel des usines. On paie aujourd'hui les conséquences de ces calculs politiques. D'autant plus vivement que, à l'Est, la révolution technologique alliée à la mondialisation a détruit le tissu industriel traditionnel tandis que le communisme municipal subissait un déclin irréversible. Les communes riches, ou qui se sont enrichies, peuvent-elles se tenir quitte du creusement des inégalités territoriales en faisant valoir que c'est en suivant une politique adaptée à l'évolution du monde contemporain qu'elles ont assuré leur développement, tandis que les communes pauvres creusaient elles mêmes leur propre déclin ? Ce serait là une politique à courte vue : en un temps de globalisation où le Grand Paris est confronté à une compétition (économique, financière, scientifique, culturelle, environnementale, touristique...) entre les grandes métropoles mondiales, la métropole parisienne doit impérativement agir comme un ensemble équilibré disposant d'une image positive que des embrasements sociaux à répétition dans ses secteurs les plus fragiles ne doivent pas mettre à mal. D'où il résulte que son « bon gouvernement »¹ implique une solidarité territoriale soutenue par une meilleure péréquation des ressources à tous les niveaux : ressources financières bien sûr, mais aussi en matière de transports et d'infrastructures, d'enseignement, d'équipements (culturels, scientifiques, sportifs...), de symbolique (monuments), de gestion environnementale, etc. Sans la mise en oeuvre d'une telle solidarité métropolitaine, les écarts sociaux / spatiaux continueront à se creuser sous l'effet d'une ségrégation sociale spontanée rendant vains par avance tous les efforts, y compris législatifs, visant à créer de la mixité.

C. LA DIMINUTION DRASTIQUE DE L'EMPREINTE ÉCOLOGIQUE

Cet enjeu métropolitain majeur qui inclut la baisse radicale de la consommation énergétique et la préservation de la qualité de l'air suppose d'agir sur les trois facteurs essentiels de la production ou de l'absorption des gaz à effet de serre et des micro particules aériennes: la réduction massive de la circulation automobile ; le remodelage approfondi du parc des constructions existantes; la préservation et le développement des zones de fraîcheur (parcs et jardins, forêts, agriculture urbaine). Plus encore que l'élaboration et la mise en œuvre de normes de plus en plus sévères concernant le neuf, c'est donc la transformation de la métropole existante qui conditionne la réussite dans la poursuite de cet objectif. Soit (liste non limitative) : transformation des voies rapides en boulevards ou avenues urbaines imposant le ralentissement, puis la diminution, du trafic automobile ; amélioration considérable du maillage territorial et de ses connections par tous les moyens de mobilité autres que l'automobile (métro, train, tram, vélo, marche), dans tous les secteurs de la métropole ; remodelage du bâti ancien, à commencer par les grands ensembles qui, en matière énergétique, sont

1. Au sens dont la fameuse fresque, peinte par Ambrogio Lorenzetti, dans le Palazzo Publico de Sienne, décrit les « effets » (du bon comme du mauvais gouvernement).

des passoires ; « compaction » des noyaux urbains existants² puisque cette compaction réduit l'usage de l'automobile au profit de la marche (laquelle réduit aussi les maladies cardio-vasculaires) et des circulations douces ; mise en réseau des zones vertes pour aller dans le sens des idées défendues dès le début du XX^e siècle par l'urbaniste paysagiste Jean Claude Nicolas Forestier dans son livre *Grandes villes et systèmes de parcs*, associée à la préservation des zones humides et à la gestion écologique des eaux (pluviales et grises), des cours d'eau et des bassins versants.

D. LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE

La place de la métropole parisienne et de la France dans le processus actuel de globalisation des productions et des échanges, alliée à la nécessité de diminuer drastiquement l'empreinte écologique de la région capitale implique que les services, l'innovation technologique, l'économie verte et le tourisme soient au cœur de la politique métropolitaine en matière de développement durable. À cet égard,

- la création du pôle scientifique de Saclay combinée avec le fait que la métropole parisienne est un centre universitaire et de recherche de premier plan au niveau mondial ;
- le développement en cours et la qualité du réseau de ses transports publics intérieurs ou en relation avec les autres métropoles françaises et internationales ;
- le prestige international de Paris qui en fait la première destination touristique mondiale, sont des atouts de première force.

Atouts qui doivent toutefois être renforcés, par exemple :

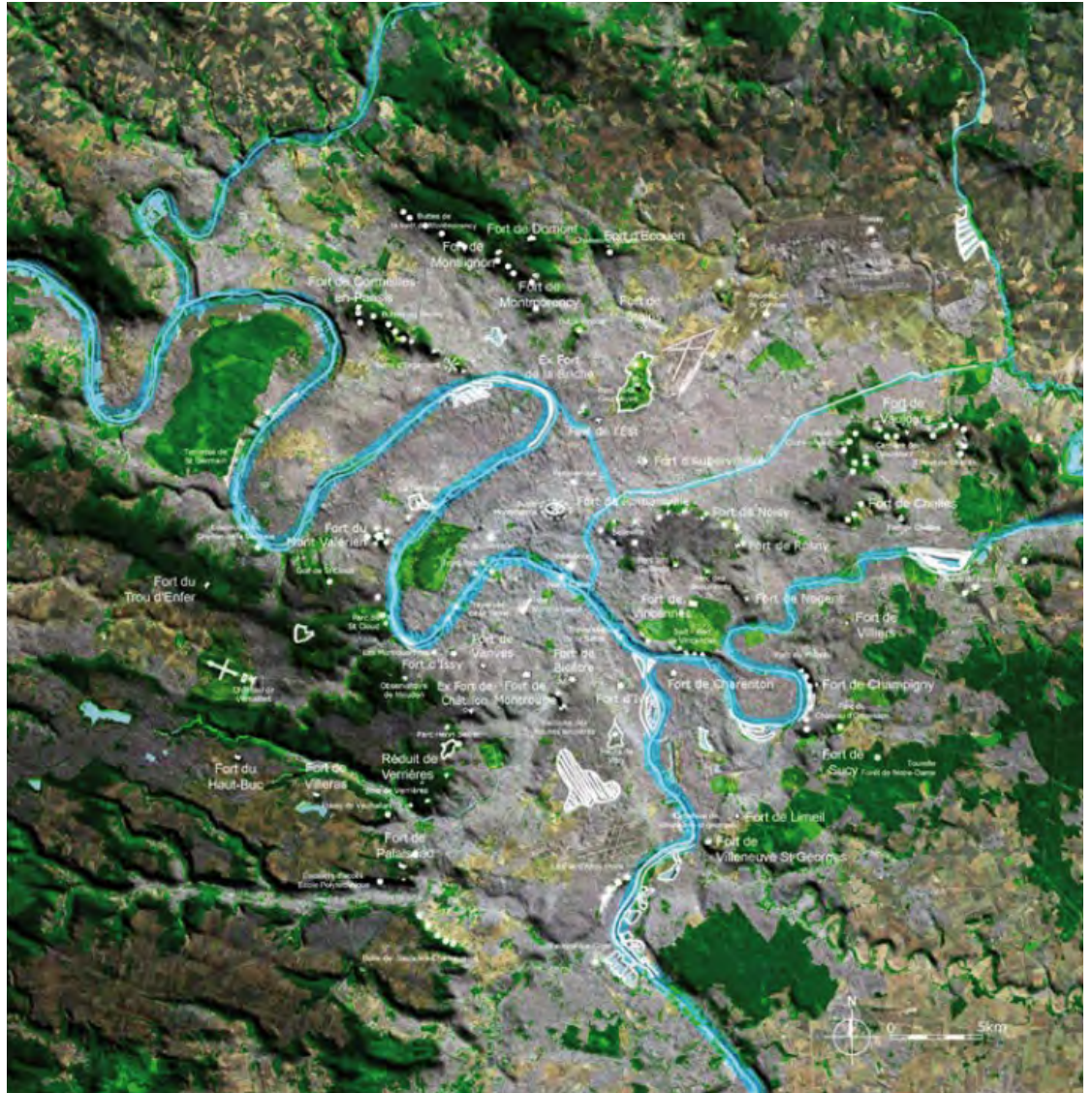
- En étendant (sur le mode de « Paris-La Défense ») le qualificatif « Paris » aux communes du Grand Paris ;
- En raccourcissant le temps de la liaison entre Roissy Charles de Gaulle et la Défense ;
- En promouvant la réputation touristique des nombreux sites, musées, monuments et curiosités présents à l'extérieur du Paris intra muros, aire considérable qui pourrait en outre - à l'occasion, par exemple, des candidatures de Paris à l'Exposition universelle et, plus encore, aux Jeux Olympiques - développer son attractivité en se dotant d'équipements architecturaux à forte puissance symbolique. D'autre part, la métropole contient, en son sein, des réserves de sols fertiles non constructibles en logements (comme le triangle de Gonesse) qui pourraient être affectés à une agriculture urbaine usant de biotechnologies de pointe (avec laboratoire de présentation ouvert au public) destinée aux circuits courts d'alimentation de la métropole.

2. Précisons que la compacité urbaine n'est pas assimilable à la densité (qui peut s'atteindre aussi bien par des lotissements serrés de maisons, que par des tours ou des îlots d'immeubles traditionnels). Ce concept auquel répondent (par exemple) Paris intra-muros ou Manhattan, mais aussi les boroughs londoniens ou les districts berlinois dispersés, désigne la possibilité, pour chaque citoyen, d'atteindre à pied, en 10 minutes maximum, l'essentiel des aménités urbaines (commerces, moyens de déplacement, administrations, établissements de santé, police, etc) - facilité qui dispense d'utiliser une automobile, et réduit du même coup le besoin de créer et d'entretenir les infrastructures (routes) et les équipements (parkings) nécessaires à cette utilisation.

Quelles sont aujourd'hui nos propositions de projets d'intérêt métropolitain prioritaires ?

- Remodeler en profondeur les grands ensembles (du désenclavement à la métamorphose urbaine, architecturale et paysagère, en passant par leur rénovation énergétique et environnementale et la création d'équipements et de transports publics).
- Construire les franges du parc Georges Valbon (logements, équipements) en faisant une « opération symbole » du nouveau Grand Paris démontrant qu'on peut résoudre la crise du logement en apportant de la mixité sociale dans un secteur de la métropole qui en manque cruellement, pour peu qu'on apporte ce qu'il faut (beauté, aménités, transports publics) - l'opération mêlant public et privé se finançant elle-même et apportant les moyens de créer enfin les liaisons (entre le parc et la Cité des 4000 ou les quartiers Est de Dugny notamment) capables de rendre ce parc magnifique réellement accessible à ses riverains et aux habitants de la métropole.
- Révéler et embellir des « lieux magiques » potentiels des paysages du Grand Paris comme :
 - Les promontoires souvent couronnés par d'anciens forts militaires (exemple type : le réaménagement en cours par la région Île-de-France de la « butte Pinson », site magnifique à cheval sur quatre communes - Pierrefitte-sur-Seine, Villetaneuse, Groussy et Montmagny - et deux départements - Seine Saint Denis et Val d'Oise).
 - les plans d'eau (lacs de Créteil, d'Enghien ou de Vaires, port de Genevilliers)
 - les berges des fleuves (Seine, Marne, Oise, lieux de l'impressionnisme) et des canaux.
 - faire réapparaître des rivières ou des ruisseaux aujourd'hui busés ou recouverts (Bièvre, ruisseaux de la Plaine de France...)
- Apaiser et relier tangentiellement entre elles des voies rapides pénétrantes comme la RN2, en les transformant en boulevards urbains plaisants à parcourir à pied ou à vélo, ceci en étant attentifs à leur « épaisseur » latérale et aux connexions transversales (route des forts par exemple).
- Réfléchir à un apaisement des autoroutes et des voies rapides circulaires comme l'autoroute A1 entre Charles de Gaulle et la Défense dont le terre-plein central pourrait servir de support à une ligne de transport aérienne en site propre, le boulevard périphérique et l'A86 .

L'ensemble de ces opérations ayant en commun d'échapper à une logique de découpage de compétences enchevêtrées et de construire, du même coup, une identité métropolitaine partagée.



Carte des lieux magiques

