

3 | Antoine Grumbach et Associés

L'intérêt métropolitain vise à «améliorer la compétitivité et l'attractivité des territoires».

La recherche de l'inscription spatiale de ces intérêts métropolitains se décline sur la chose publique, et la mise en forme d'un espace public partagé par l'ensemble des habitants. On peut retenir à ce propos 4 grandes thématiques, toutes inspirées par la préoccupation du changement climatique.

1. ECHELLE MONDIALE / ECHELLE EUROPEENNE

Les villes mondes se substituent aux états pour de nombreuses responsabilités.

L'Europe des villes supplante l'Europe des Nations. Le commerce mondialisé s'appuie sur le trafic maritime, et les grands pôles économiques sont tous portuaires.

- La métropole du Grand Paris est indissociable d'un intérêt partagé avec la Vallée de la Seine, Rouen et le Havre. Elle s'inscrit dans un espace comprenant Londres et Rotterdam qui organise l'articulation de l'ensemble européen avec le monde.

- L'intérêt métropolitain, tant pour des raisons économiques que culturelles, ne peut faire l'impasse de la question de l'ouverture et de l'accueil de toutes les populations.

La déclinaison de cet objectif se fait à toutes les échelles de l'accueil aéroportuaire, celui des intellectuels et des entrepreneurs.

2. DE NOUVELLES FORMES DE GOUVERNANCE

Les questions transversales qui pourraient définir en amont le socle de l'intérêt métropolitain. La définition institutionnelle gestionnaire et rationnelle évacue les dimensions plus fluides et symboliques, et plus directement politiques qui pourraient conduire à « une métropolisation raisonnée » :

- la solidarité, qui au-delà des volets du type péréquation financière, serait marquée par des actions volontaristes de rattrapage au bénéfice de territoires marginalisés où durablement sous équipés et par la difficile production de continuités urbaines

- la cohésion sociale et territoriale fondée sur la fabrication de lieux métropolitains leviers contre l'apartheid urbain. Répartis sur tout le territoire de la MGP ces nouvelles figures de la centralité pourraient donner sens à la polycentralité : lieux de concentration de flux, gares, localisation d'équipements et d'activité rayonnants, centres commerciaux...

- l'hospitalité, le confort, l'habitabilité pour les habitants, les visiteurs, les immigrants dans un espace au fonctionnement disloqué dans l'entre soi

- le sentiment d'appartenance à une Métropole inclusive moins ségréguée et plus facilement accessible physiquement et socialement dans toutes ses parties

QUELS CRITÈRES POUR DÉFINIR L'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN ?

Dans ce qui reste encore un chaos institutionnel le Conseil Métropolitain, accompagné ou non du rôle d'animateur de l'Etat, doit faire émerger collectivement une nouvelle ingénierie métropolitaine ayant pour objectif central de « faire lien » autour de quelques critères

- **l'importance stratégique d'un projet de reconfiguration urbaine pour l'équilibre et le développement de l'ensemble de la MGP soumise à la concurrence entre toutes ses composantes à l'intérieur, et pour conforter son rang de ville mondiale à l'extérieur**
- **la complexité du projet au sens où il implique la mobilisation technique et financière d'une pluralité d'acteurs qui n'ont pas les moyens ou qui sont peu enclins à coopérer spontanément, d'autant qu'il s'agit de collectivités longtemps autonomes et jalouses de l'exercice de leurs compétences**
- **le rayonnement d'un projet ou d'un équipement susceptible de donner une image rayonnante et de renforcer l'identité du Grand Paris sans tomber dans la tentation de la standardisation (universités, aéroports, grand stade...)**
- **la capacité du projet à corriger réellement des dysfonctionnements avérés, à résorber des fractures territoriales, et à optimiser la dépense publique sans gâchis d'investissements**
- **la coordination, la liaison, la complémentarité entre les « territoires » intermédiaires organisés en EPT autour de Paris**

Définir l'intérêt métropolitain implique de changer de cadre de référence, de mixer les échelles et les imaginaires pour penser les territoires comme des systèmes ouverts. Cette posture plus directive peut mener aux « Opérations d'Intérêt Métropolitain » (OIM) face au constat de l'impuissance des acteurs publics ou privés à s'entendre ou à agir de concert pour des projets indispensables. (cf. Tramways)

3. LE TRESSAGE DES MOBILITÉS

Il faut faire place, aujourd'hui, à une culture partagée du transport collectif. Une institution responsable d'un ensemble, qui va des aéroports aux déplacements à pieds ou à vélo, est nécessaire.

Une « agence des mobilités métropolitaine » doit voir le jour, avec une gouvernance identifiée et la participation des usagers. Elle regrouperait le STIF, les Aéroports de Paris, la SNCF, la RATP, la Société du Grand Paris (SGP), les sociétés d'autoroute, Autolib, Vélib, les compagnies de taxi, les loueurs de voitures et les nouvelles écomobilités. Sa tâche consisterait à coordonner cette question autour d'un schéma métropolitain des déplacements se substituant aux Plans de Déplacements Urbains (PDU) classiques.

Les gares et les intermodalités doivent non seulement concerner les déplacements des voyageurs, mais aussi celui des marchandises. Le maillage des services publics (Police, Pôle Emploi, État civil, ...) compléterait les services commerciaux disponibles en gares. L'instrument d'un redéploiement logistique s'impose des premiers aux derniers kms, associé à la collecte des déchets et à leur recyclage, ainsi qu'à l'usage de la Seine et des nouvelles écomobilités (trams du ciel).

Privilégier l'utilisation systématique des autoroutes, pour le transport collectif, est encore une solution vertueuse à verser à la nécessaire conscience du bien collectif.

4. LA REPRÉSENTATION PARTAGÉE PAR TOUS DE CE QU'EST UNE MÉTROPOLE.

« L'identité métropolitaine ne se décrète pas, elle se construit avec le temps ».

Cette question se pose dans toutes les métropoles du monde, car si on a conscience d'habiter une ville, d'habiter un quartier, la population, les élus, les techniciens ne disposent d'aucune représentation de ce que sont les métropoles.

Les grandes institutions mondiales les décrivent en termes démographiques ou économiques. Notre tâche doit être de rechercher, en collaboration avec les mégapoles mondiales, à en élaborer une représentation partagée. Pour y parvenir il faudrait créer une institution de recherches. « L'Institut des Hautes Etudes Métropolitaines » qui organiserait à l'échelle mondiale une réflexion permanente sur les grandes mégapoles.

La France a la capacité d'initier une telle institution pluridisciplinaire à l'image du Collège de France. Cette institution, en relation avec la Communauté Européenne, la Banque Mondiale, le FMI et bien sûr l'UNESCO, répondrait à un problème clef du XXIème. A la suite de la croissance des métropoles, due au développement de l'automobile au XXème siècle et aux migrations de population, la question de leur identité portée par un grand récit s'impose. En 2025, on trouvera 37 mégapoles de plus de 10 millions d'habitants. Expliciter leur nature, comme leur gouvernance, impose une réflexion collective.

