

7 | Agences Elizabeth et Christian de Portzamparc

Pour définir l'intérêt métropolitain, il faut écrire le récit grand Paris, penser la métropole suivant ses différentes temporalités, penser nécessairement l'avenir sans oublier les exigences du présent. La ségrégation est la plaie du grand territoire métropolitain. Celui-ci fixe et renforce les inégalités, l'isolement. A la ville intégratrice et citoyenne s'oppose une ville séparatrice où la République n'est parfois pas respectée. Il faut mettre en place, sans attendre, tous les dispositifs qui permettent de répondre à l'urgence d'habiter dès aujourd'hui la métropole dans des conditions décentes et résolument hospitalières.

Il faut aussi assurer la construction d'une métropole solidaire à long terme, en s'attachant pour cela à valoriser le local, développer la continuité de l'espace public, de la Res Publica, des lignes de vie métropolitaines, du lien entre la ville et ses usagers, en n'entérinant pas la séparation entre les métropolitains et la géographie des territoires.

La gouvernance métropolitaine devrait donc permettre l'action territoriale dans le respect d'un récit du Grand Paris résolument orienté vers la réduction des inégalités, en évitant pour cela la pensée territoriale morcelée et le fonctionnement par secteurs de compétences monofonctionnels, en favorisant les interfaces, les liens entre les différents acteurs et l'intervention là où elle n'est pas négociable pour porter durablement, et ce quelles que soient les vicissitudes locales, l'intérêt des métropolitains.

1. TRAITER L'URGENCE DE LA QUESTION DE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS

Il y a urgence aujourd'hui à répondre aux possibilités d'habiter un territoire à forte pénurie de logements : parc de logements vieillissant, trop cher, parfois insalubre, a fortiori pour les populations les plus précaires (auxquelles il faut désormais ajouter les classes moyennes), un territoire soumis à une forte évolution des modes de vie et à la nécessité d'un développement durable à la fois écologiquement, économiquement et socialement parlant. Dans cette optique, nous avons travaillé sur le concept d'« urgence d'habiter », en produisant des ensembles denses à proximité des infrastructures métropolitaines, et le concept d'« habitat d'urgence », avec l'occupation d'un foncier disponible, mis à disposition gratuite par les communes à des organismes bailleurs spécialisés. Ces ensembles d'« habitats d'urgence », préfabriqués, légers et flexibles, permettraient de répondre, d'une manière architecturée et éphémère, à la demande pressante tout en respectant les pratiques urbaines existantes.

Implantations

Ces nouveaux logements ne doivent pas être implantés dans des territoires par trop enclavés ou éloignés des centralités métropolitaines, ce qui constituerait là le fondement des ghettos de demain. Afin d'éviter tout phénomène de rejet et de marginalisation, il est important de prévoir ces projets en zones centrales ou à proximité des aménités métropolitaines. Cela devrait être alors envisageable aux abords de Paris, où les équipements et le développement technologique sont déjà présents, où la proximité avec le centre-ville est importante et où les espaces sont encore disponibles.

Approche quantitative dans le respect de l'identité et de la dynamique des lieux

La production en grande quantité et la rapidité de mise en œuvre des projets de logement doit dans le même temps respecter la diversité des usages et des parcours résidentiels, ne pas dénaturer les lieux par un excès et une inadéquation d'offre, être suffisamment bon marché pour garantir l'hospitalité métropolitaine. L'exigence de la réponse à cette urgence d'habiter pourrait être portée par les communes du Grand Paris, sur insistance, concordance et contrôle par l'instance métropolitaine.

Financement de l'innovation sociale et environnementale

Produire des logements adaptés aux enjeux d'aujourd'hui est aussi et surtout une question de financements : Comment financer l'innovation sociale et énergétique d'un parc de logements vieillissant, où l'essentiel de l'effort est porté sur le neuf quand le vrai défi réside, comme l'a montré Franck Boutté, dans l'amélioration de l'efficacité énergétique de l'existant ? Comment ne pas exclure les populations les plus fragiles, celles qui n'ont pas les moyens de financer l'adaptation de leur logement, de la transition énergétique ? Comment éviter de rajouter à la précarité sociale une précarité énergétique ? Comment mutualiser les infrastructures et équipements métropolitains pour que l'efficacité fonctionnelle pose les bases d'une réelle vertu énergétique ?

2. LES LIGNES AGRÉGATIVES : ASSURER LA CONTINUITÉ DE L'ESPACE PUBLIC, « FAIRE UNE CARTE DU GRAND PARIS »

Dans la métropole apparaît une constellation dispersée de points ou zones éloignés formant des archipels. Spatialement, le territoire est fortement marqué par la présence des tuyaux des voies rapides. Le système de connexion à grande vitesse est détaché de l'espace physique de proximité; il le traverse et le coupe comme les réseaux ferroviaires et autoroutiers et enferme les territoires en poches. Avec les communications immatérielles, les réseaux ne sont plus du tout assujettis à l'espace. Perception et lisibilité semblent problématiques au point qu'ils paraissent ne plus constituer que des «questions» archaïques. Les localisations semblent dépendre avant tout d'opportunités d'accessibilité, de terrains disponibles, de situations politiques, de connexions au réseau des transports et aux aéroports. L'espace n'est plus lisible comme médium naturel qui relie les hommes.

L'arrivée du train souterrain améliorera certes les dessertes de loin en loin, mais ne pourra pas créer la continuité nécessaire des espaces publics sans laquelle il n'y a pas de « ville », de Res Publica.

La conscience de cette réalité est largement partagée entre les habitants et les élus, l'attente est grande. Mais les efforts qui sont en cours n'y répondent pas encore. Ni la construction du train souterrain, ni le slogan « Grand Paris », ni même la création bienvenue de la nouvelle entité politique métropolitaine ne sont suffisants pour faire face à ces grands blocages. Construire des opérations de logements isolées dans l'immense labyrinthe de ces territoires reviendrait à produire les futurs petits et grands ghettos de demain, que tout maire aura une grande prudence à éviter d'installer.

Préparer le territoire pour l'habiter, pour faire des quartiers, c'est étendre à l'ensemble du territoire métropolitain ce qu'Hausmann a fait dans Paris. S'emparer de lignes que l'on privilégie comme directrices, reliant à grande échelle et desservant localement le long de son passage des quartiers pour pouvoir en densifier les abords. Ces lignes de vie (rue, avenue, boulevard) existent. Elles regroupent sur une même continuité spatiale les fonctions de la vie urbaine accessibles à tout un chacun (piétons, cyclistes aussi) dans une configuration qui est finalement proche de celle des villes de l'âge I. Ces lignes portent en germe les formes de la vie urbaine, elles sont une base sur laquelle il faut s'appuyer. Selon les lieux elles sont à relier entre elles, ou bien elles sont à transformer dans leur trafic, leur spécialisation en voie rapide, leur usage par les poids lourds, etc.

De ces lignes de vie se dégage une ébauche de réseau qu'il faut tisser. C'est lui qui assemble la perception et la connaissance de ville comme un annuaire, un carnet d'adresses « physique ». Il faut par conséquent instaurer le maillage des voies métropolitaines qui agrègent la vie, l'intensité, qui recréent la liaison logements/commerces/activités/services, et donne les adresses. Nous avons nommé ces liaisons, lignes agrégatives ou chaînes agrégatives. La RD7 qui mène au pôle d'Orly est un exemple de chaînes agrégatives. Dresser la carte des boulevards de la métropole permettrait une nouvelle appropriation pratique du grand territoire. Ce serait pour tous le « récit » qui dit le nouveau Paris, le Grand Paris, bien avant le métro souterrain ; « récit » orienteur dans l'espace labyrinthique et indicateur des enclavements qui devraient être libérés.

3. CONSTRUIRE DES SOLIDARITÉS À LONG TERME

L'intérêt métropolitain, c'est réussir à construire la solidarité à long terme : lier les territoires et les habitants pour dessiner une métropole réellement inclusive, vectrice de solidarité territoriale par la continuité de l'espace public ; de solidarités sociétale et économique en liant l'intérêt des territoires locaux à l'ambition internationale d'une capitale européenne ; de solidarités géographique, naturelle et générationnelle en prenant soin du bien commun, sur le long terme. C'est l'un des objectifs de notre étude d'un axe radial Nord-Sud qui viendrait connecter la Coulée Verte et la RN2, de Massy au Bourget.

Solidarités sociale et économique : relier local et global, valoriser les lieux et les habitants

Comment créer une image univoque à un ensemble métropolitain hétérogène ?

Comment construire l'ensemble métropolitain en respectant les spécificités locales ?

Valoriser le local, c'est valoriser l'ensemble de la métropole.

C'est en mettant en évidence les atouts matériels (architectural, urbain, naturel,...) et immatériels (social, culturel, symbolique,...) de chaque lieu que l'on peut révéler des identités locales.

Dès sa conception, le modèle métropolitain doit être fondé sur l'évolutivité. Il est nécessaire de penser l'adaptation de la métropole aux mutations globales : dématérialisation et accroissement des échanges, changements d'usages, sans que cela se fasse au détriment des dynamismes locaux. Il faut en effet garantir des

conditions d'accès pour tous aux infrastructures et équipements métropolitains. Un travail important est à engager sur l'image des quartiers : chaque lieu doit pouvoir s'inscrire dans un tout, relié, considéré et valorisé par un imaginaire et un réel continus et partagés. Cela pour éviter de fonder aujourd'hui les ghettos de demain.

Solidarité environnementale: protéger le bien commun et porter la responsabilité du long terme

Le Grand Paris représente potentiellement un formidable outil face au changement climatique. L'intérêt global à prendre en compte l'urgence climatique est aussi un intérêt métropolitain: comment permet-il de participer localement à la réduction du réchauffement climatique ? Quel travail sur le poids énergétique de l'infrastructure et du parc de bâtiments existants ? Comment réduire l'empreinte énergétique du Grand parisien ?

L'enjeu est de ne pas réduire la question de l'évolution climatique à une réflexion orpheline, qui serait soustraite de celle de l'aménagement et de l'aspect social des territoires : la nature est avant tout une histoire de continuité. Plutôt que de mettre la nature dans un bocal, il faudrait pouvoir restituer le sens, les continuités, le bien commun, ne pas entériner la séparation entre l'Homme et la Nature : ils sont indissociables. L'évolution climatique ne doit pas entraîner le déni des lieux, des micro-conflits locaux d'accès à l'énergie, qui augmenteraient le sentiment de précarité des territoires les plus défavorisés, par l'ajout d'une « précarité énergétique » et d'une « précarité générationnelle » pour les futurs habitants du Grand Paris.

Solidarité fonctionnelle: prendre acte des évolutions des modes de production de la ville

Un autre point d'intérêt métropolitain est l'appréhension d'un phénomène puissant aujourd'hui prégnant, et encore en développement : la privatisation des processus opérationnels et de financements des projets. Comment dans ce nouveau cadre - affranchi dans une certaine mesure de l'Etat et des collectivités locales - porter désormais l'intérêt général ?

De plus, outre les enclavements physiques, l'ère technique actuelle est celle des spécialisations accrues et des métiers séparés, avec des performances optimisées dans un seul champ de compétence. Par exemple, lorsque le STIF construit un pont pour le tramway au-dessus de l'A86 à Orly, il n'y a pas de réflexion transversale avec le département pour l'accompagner d'une voie cyclable et piétonne. Autre exemple plus complexe, le triangle de Gonesse est un projet d'urbanisme sans réelle mixité programmatique - très peu de logements - porté principalement par des acteurs privés sans réflexion critique sur la pertinence globale de macro-centres commerciaux, implantés ex-nihilo.

Dans le cadre d'une recherche opérationnelle pour le Ministère de l'Équipement, Elizabeth de Portzamparc avait proposé la création d'un Atelier Intercommunal d'Urbanisme de la Coulée Verte (1983-1984), en organisant un dialogue intercommunal précurseur entre les cinq municipalités concernées par le projet de la Coulée Verte (Verrières-Le-Buisson, Sceaux, Massy, Antony, Châtenay-Malabry). Son objectif était de sensibiliser ces villes au devenir de la Coulée Verte et de stopper les débuts des projets d'aménagements solitaires déjà prévus sur la Coulée Verte indépendamment par les différentes communes. C'était peut-être déjà une manière de porter l'intérêt métropolitain : la prise en compte des attentes des habitants et de l'intérêt de mettre en exergue tous les éléments paysagers et urbains qui permettent de fabriquer du lien métropolitain.

En définitive, la métropole doit donc fédérer les projets des différents acteurs de l'aménagement, et les ambitions des différentes « briques » communales qui forment l'ensemble métropolitain : favoriser les échanges, éviter le fonctionnement en « secteurs » monospécifiques, surpasser les fonctionnements solitaires, et traiter les interfaces entre les communes. La métropole doit donc intervenir là où les continuités ne se font plus, là où la cohérence métropolitaine est mise à défaut, n'est plus évidente et réellement efficace pour porter l'Intérêt Général. Elle doit constituer le liant durable, être le support de solidarités pour porter, au présent comme à l'avenir, le bien commun métropolitain.



Axe nord-sud pour le grand paris



Lignes agregatives