

**8 |
Studio 015_
Bernardo
Secchi et
Paola Viganò**

La crise environnementale fait aujourd'hui partie d'une nouvelle question urbaine qui intègre la séparation toujours plus profonde entre les riches et les pauvres.

Deux hypothèses :

1. Le changement climatique est un catalyseur conceptuel, technique, social et politique. Il constitue l'occasion pour dépasser les politiques sectorielles, c'est-à-dire pour réfléchir en même temps et en synergie aux murets de protection et à la qualité de vie dans les quartiers soumis à risques d'inondation ; à la perméabilisation des sols et aux opportunités de recyclage des zones d'activités et commerciales désaffectées ; à la mobilité sans voitures et à la biodiversité...

2. L'espace y joue un rôle majeur et constitue un terrain crucial pour l'atténuation et l'adaptation. L'environnement urbain est une passerelle entre des écologies multiples.

1. LES TERRITOIRES SERVANTS ET LEUR RÔLE DANS LA MÉTROPOLE

Tous les territoires ne sont pas égaux face au changement climatique, les barrières sociales et spatiales se doublant souvent d'une exposition accrue aux effets du changement climatique et au risque.

Dans le cas des territoires « servants » du Grand Paris, densément infrastructurés et utiles à la mise en sécurité de Paris, mais qui ont au fil du temps acquis un rôle métropolitain plus fort et une plus grande autonomie, il s'agit de prendre acte des transformations advenues et de mettre en oeuvre un nouvel équilibre entre résistance et résilience, une réinvention des relations entre centre et périphérie et une nouvelle qualité du territoire habitable. Adapter le Grand Paris et sa structure spatiale doit contribuer à diminuer les inégalités sociales et spatiales.

2. UNE NOUVELLE STRUCTURE SPATIALE : LES TRAVERSÉES DU GRAND PARIS

La construction d'une vision pour la future métropole passe à travers la construction d'une nouvelle structure qui réinterprète les changements en cours ou souhaités et qui impulse de nouvelles dynamiques plus équitables et solidaires. Le modèle radioconcentrique qui a défini le rôle de chaque territoire (servi ou servant) et qui a contribué à la formation d'inégalités sociales et spatiales, doit être radicalement repensé : c'est là que nous reconnaissons le plus haut intérêt métropolitain. Nous proposons une structure basée sur des traversées « vertes », qui redessinent l'espace à une échelle métropolitaine, qui construisent de nouveaux équilibres entre centre et périphérie.

Ces traversées vertes prennent la forme d'espaces plurifonctionnels capables de dessiner un support pour un Grand Paris plus poreux, perméable et qui renforce les relations horizontales, une banlieue qui pourra alors être recyclée et développer, dès aujourd'hui, une nouvelle urbanité et une adaptation au changement climatique plus importante.

Cela implique de se confronter à de nombreuses problématiques liées au changement climatique et au risque : diminution de la place de la voiture, développement du fret et des transports en commun, intégration du risque d'inondation, perméabilisation des sols, végétalisation de chaque micro-espace, gestion en surface des eaux pluviales, valorisation de l'énergie grise ... Ces espaces permettent de concilier objectifs climatiques globaux et améliorations locales, d'améliorer la vie et la santé des citoyens, en construisant de nouvelles continuités, de l'accessibilité, des espaces de sport et de jeux en plein air et en contribuant à diminuer les inégalités spatiales à l'échelle métropolitaine. Il s'agit d'une structure spatiale pour la grande métropole qui prend appui sur des éléments intégrés : les eaux et la biodiversité autant que les opportunités de recyclage des zones d'activités et commerciales désaffectées ; les importants programmes de logements autant que les projets de mobilité (restructuration des réseaux et construction des nouvelles gares du Grand Paris Express). Mis en relation, ils permettront la construction d'un nouveau projet de support pour d'autres projets dispersés et s'appuieront sur les espaces métropolitains pour composer une nouvelle grammaire d'espaces publics.

3. ESPACES MÉTROPOLITAINS : UNE GRAMMAIRE, UN NOUVEL IMAGINAIRE

Les grands lieux symboliques de connexion, propres à l'imaginaire parisien – les trottoirs, les berges, les parcs et les ponts – ont aussi une raison d'être dans le Grand Paris. Existant à une autre échelle, avec des caractéristiques et des matériaux différents de ceux qui composent l'imaginaire parisien, dans le Grand Paris ces lieux symboliques participent à la construction d'un imaginaire collectif et à une qualité de vie propre à ces territoires habités de la banlieue entendue comme la périphérie contemporaine.

A Paris, la promenade le long des quais et des berges magnifie le patrimoine architectural, dans le Grand Paris, les berges doivent être réinventées en repensant les infrastructures routières qui les bordent et en conservant leur multifonctionnalité (loisirs, logistique, continuités écologiques, services métropolitains, protection face au risque...) au service d'une nouvelle grammaire d'espaces publics ; à Paris, prendre les transports c'est emprunter la bouche de métro la plus proche, dans le Grand Paris, c'est rejoindre le RER ou le GPE par des parcours lisibles et continus ; à Paris, on passe le dimanche après-midi au parc du Luxembourg ou au Jardin des Plantes, dans le Grand Paris on pourrait rejoindre la forêt de Montmorency, la butte Pinson ou les buttes du Parisien en n'empruntant que des espaces verts connectés entre eux ; à Paris, faire du sport de plein c'est aller courir dans un parc, dans le Grand Paris la gamme des loisirs s'élargit aux sports nautiques et à de multiples pratiques sur l'espace public et le long du Trottoir qui relie la gare du Nord au centre de Saint-Denis...

4. DES CAS EMBLÉMATIQUES : BERGES MÉTROPOLITAINES / TROTTOIR DU GRAND PARIS

Dans le Grand Paris les berges proprement dites ne sont accessibles que sur des fragments et leur état d'entretien n'est pas bien connu. Les rapports très étroits entre la ville, ses habitants et le fleuve ont peu à peu été interrompus par deux phénomènes complémentaires. Certaines implantations industrielles en bord de Seine ont dans un premier temps coupé ponctuellement l'accès à la Seine et les cheminements longeant le fleuve. Un deuxième type de transformations, plus radical et plus récent, a quant à lui impacté des linéaires pouvant mesurer plusieurs kilomètres : de nombreux segments de rues longeant la Seine ont ainsi été transformés en voies sur berge destinées à accueillir un trafic automobile intense, souvent de transit. Les conséquences de ces évolutions se mesurent encore aujourd'hui : des parties entières de ville ont tourné le dos au fleuve.

Nous pouvons reconnaître un véritable intérêt métropolitain dans un projet de « Berges Métropolitaines ». L'intérêt est double : d'une part reconstruire une continuité biologique en intégrant la question du risque et du changement climatique le long de la Seine ; de l'autre, rendre plus lisible le rapport entre les villes et le fleuve.

Le cas de la boucle Nord de la Seine est emblématique : la communauté d'agglomération Argenteuil-Bezons a été porteuse d'un projet de réaménagement des berges et des espaces limitrophes pour une longueur de 9 km (coût estimé : 150 millions d'euros). L'intérêt métropolitain d'un projet de cette envergure résidait dans la reconstitution d'une continuité d'espaces verts et parcourables qui se déploient à partir des berges d'Epinais-sur-Seine jusqu'à rejoindre la boucle et la plaine de Montesson en connectant aussi d'autres systèmes écologiques d'échelle métropolitaine comme la Butte Pinson et les Buttes du Parisis. Ce projet a été abandonné. De l'autre côté de la boucle, vers Paris, un projet d'aménagement de la Route Départementale 1 (RD1) entre les communes de Levallois-Perret et de Clichy-la Garenne, porté par le département, a déjà été déclaré d'utilité publique. Ce projet prévoit le réaménagement de la RD1 à deux voies de circulation par sens (présentant aujourd'hui une voie de circulation par sens), la réalisation d'un passage souterrain au droit de la tête du pont d'Asnières, le réaménagement en giratoire du carrefour de la tête du pont d'Asnières. Ce projet coûte 80 millions d'euros pour un linéaire de 1 km de berges. Ce projet contribue à nier complètement le rapport entre les villes et le fleuve, crée une nouvelle fracture, empêche l'accessibilité à la Seine, véritable monument du Grand Paris, va dans le sens opposé à ce qui est en train de se faire dans Paris intra muros.

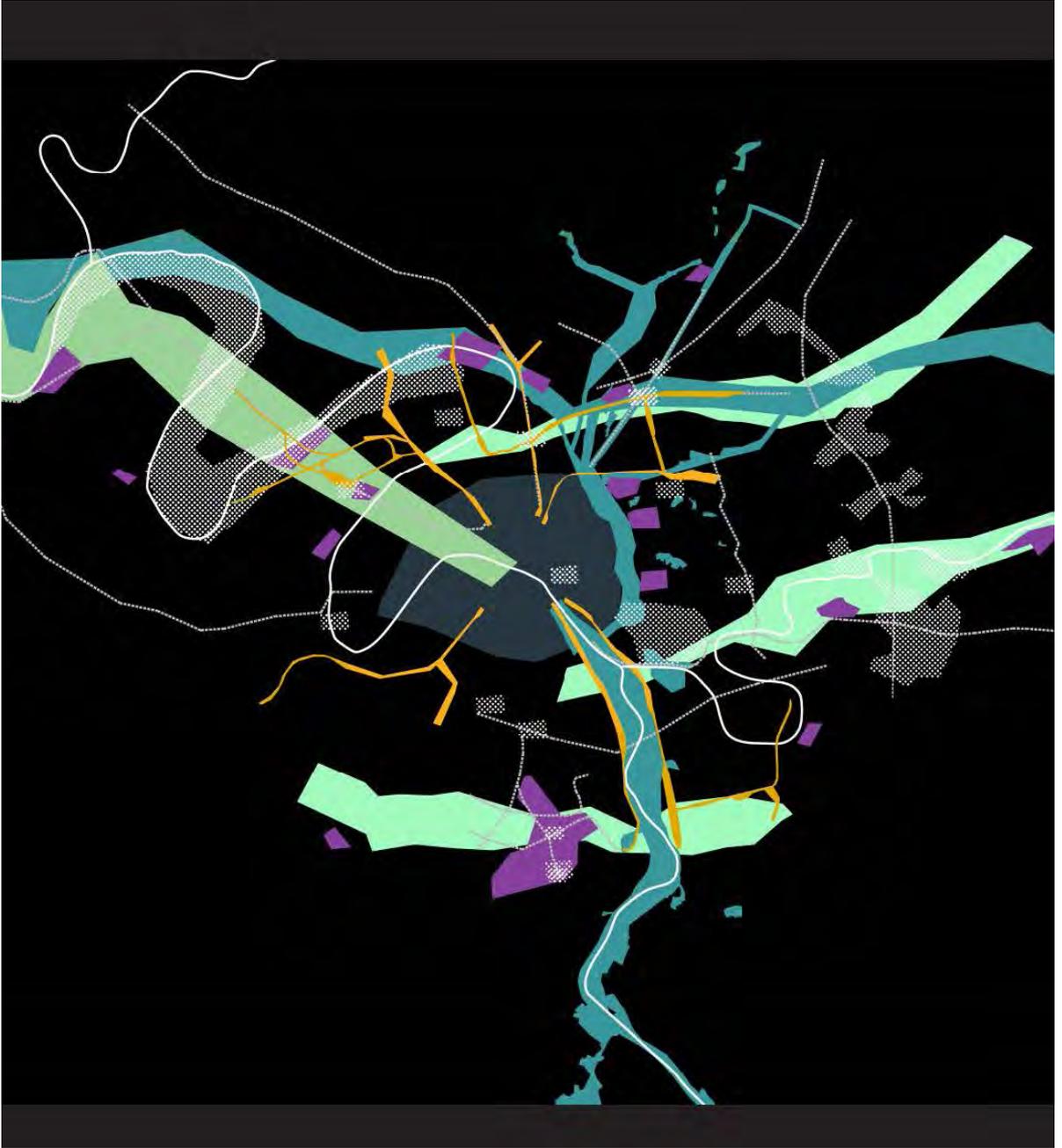
Ce ne sont pas que des connexions écologiques qu'il faudra rétablir pour restructurer l'espace fragmenté et illisible de la métropole ; plusieurs continuités couvrent un rôle stratégique sur lesquelles la métropole devra porter des projets exemplaires. Le parcours entre le centre de Saint-Denis et la gare du Nord (20 minutes à vélo) est intéressant par le fait qu'il connecte deux centralités, mais aussi par le fait que si on imagine de requalifier et construire un parcours lisible entre ces deux points significatifs, nous serons aussi obligés de résoudre toute une série de situations difficiles et typiques de la périphérie parisienne : les abords d'une autoroute, les abords d'un grand objet isolé (et vide la plupart du temps) comme le Stade de France, les bretelles des infrastructures, des zones d'activités en train de vieillir, les espaces indéfinis des friches ferroviaires. Si cet espace devient un lieu reconnaissable, la démarche de sa construction pourra également le devenir. Nous avons appelé ce parcours le Trottoir du Grand

Paris, réinterprétant un emblème de la continuité et de la lisibilité du Paris Haussmannien.

5. VERS UN URBANISME DE LA TRANSITION

Si aujourd'hui on veut affirmer qu'il existe vraiment un objet Grand Paris, si on veut révéler son identité et garantir son habitabilité, soutenant qu'il peut et doit y faire bon vivre, alors le projet de connexion et de nouvelles continuités à différentes échelles que nous décrivons ici en s'appuyant sur les traversées vertes et sur les grands lieux symboliques (le trottoir, les berges, les parcs et les ponts) pourrait être l'un des premiers projets qui assure réellement sa définition. C'est en quelque sorte de cette étape qu'il faudrait partir pour redéfinir le rapport qui existe entre le Grand Paris et Paris et donc la définition de l'intérêt métropolitain porté par la future métropole.

Ces nouvelles continuités doivent permettre de répondre en même temps à des problématiques multiples : changement climatique, gestion des risques, énergie, solidarité territoriale... Une nouvelle approche est rendue nécessaire par ces croisements : un urbanisme de transition basé sur la multifonctionnalité et l'adaptabilité.



Les espaces stratégiques