



Le Grand Pari de l'Agglomération Parisienne

Consultation
Internationale pour
l'avenir du
Paris Métropolitain

15 Avril 2008

Note d'orientation méthodologique
précisant les modalités de fonctionnement de l'équipe

INTRODUCTION : LA DEMARCHE

Notre démarche repose sur **l'affirmation de liens forts entre la recherche et le projet**, avec l'idée que la « recherche pour le projet » (en amont et dans la perspective du projet) de même que la « recherche sur le projet » (le projet comme objet d'étude, source première) constituent ensemble une voie de recherche propre à la discipline architecturale ou à celle de l'aménagement de l'espace. Ce positionnement est défendu de longue date à l'IPRAUS et l'ENSA Paris-Belleville (imbrication entre recherche et activités pédagogiques, celles-ci croisant apports théoriques et enseignements de la pratique du projet). L'étroite collaboration envisagée entre les chercheurs et l'équipe de l'agence A. Grumbach (impliquée par ailleurs dans l'ENSA Paris-Belleville) devrait encore contribuer à le renforcer et l'enrichir.

Le choix de **l'identité géographique et de la gestion des flux comme dominantes thématiques** pour éclairer la question de la métropole contemporaine et la développer à l'échelle du grand territoire de la Seine, a déjà été explicité plus haut (enjeux en termes économiques, de développement durable et de qualités spatiales). Le travail de recherche qui sera développé dans le cadre du *grand Pari* prendra appui (en les prolongeant) sur les acquis des travaux menés depuis plusieurs années par les chercheurs dans le cadre de l'IPRAUS et également dans des contextes plus opérationnels de pratiques parallèles en agences. Il bénéficiera par ailleurs des apports spécifiques d'un géographe associé à l'IPRAUS.

Pour aborder la question de la métropole mondiale contemporaine du point de vue de ces grandes thématiques, dans le cadre de lectures comparées (phase 1) comme dans le cadre d'une approche plus monographique sur le grand territoire de la Seine (phase 2), nous proposons de **croiser une approche morphologique et cartographique prenant notamment appui sur la constitution de SIG**, assurée à l'IPRAUS (cf. expérience et exploitation de bases de données déjà amorcées ou constituées).

Notre proposition repose par ailleurs sur la mise en place d'**un dispositif expérimental combinant analyse et représentation et visant une production de recherche à la fois originale et accessible** (qualités didactiques). Cf. collaboration avec un spécialiste des questions de représentation et d'expression pédagogique.

LE PARI

Le Grand Pari de la métropole parisienne du XXI^e siècle, un projet à développer à l'échelle du territoire de la Seine. PARIS- ROUEN- LE HAVRE

Il répond à trois enjeux de l'après-Kyoto

1. environnemental : pertinence de cette échelle pour appréhender les enjeux du développement durable et donc pour envisager des moyens d'actions ; un territoire suffisamment vaste et diversifié permettant d'inscrire la réflexion non plus seulement en terme de réduction locale des nuisances mais sur la base d'une approche systémique et globale ou par exemple, les déchets d'une activité sont maîtrisés et redistribués et devenant ainsi les ressources pour autre activité.

2. économique : enjeux liés à l'accès à la mer (statut et positionnement de la métropole à l'échelle internationale, dans le « paysage des villes mondiales ») : armature devant maintenir Paris, capitale de la France, entraînant la ville, sa région, son « grand bassin » dans la compétition internationale-cf. échanges et services, ville-monde et importance du port (Braudel, Attali).

3. spatial, qualitatif : amélioration de la qualité de vie, des transports, des paysages, de l'architecture et création d'une « urbanité territoriale » (établir un parallèle avec 1965 mais en plus démographique) ; dépasser le modèle radio-concentrique et repenser les liens entre ville et nature (sortir du modèle ville-campagne classique).

Ce territoire de la Seine est un espace constitué et habité. Y inventer la métropole parisienne du XXI^e siècle, c'est **organiser dans ce grand territoire l'accueil des flux des personnes et des marchandises selon les différentes vitesses de déplacement (du TGV à la marche à pied) en les inscrivant en étroite relation avec sa géographie.** cf. tracés, histoire, réseaux, modes de vie, développements récents en terme de croissance urbaine à l'échelle des bourgs et des villages, aux côtés de celle des villes et des banlieues...)

PHASE 1 - « La métropole du XXI^e siècle de l'après-Kyoto » :

1.1 L'élaboration d'une méthodologie du diagnostic territorial

Les grands territoires, de par la diversité et la complémentarité de leurs compétences, sont les acteurs incontournables de la lutte contre le changement climatique. L'élaboration d'un diagnostic territorial en vue d'un Plan Climat Territorial permettra à ces différents acteurs de participer activement aux objectifs fixés par le protocole de Kyoto, à savoir la division des émissions de gaz à effet de serre par 4 d'ici 2050. Trois dimensions seront privilégiées : **1) un diagnostic partagé** (qui vise à associer un maximum de partenaires à l'élaboration-mécanisme de co-production, co-élaboration- construction collective et progressive d'un programme dans un jeu continu de questions-réponses, en tenant compte des enjeux locaux), **2) un diagnostic global** (le territoire est perçu dans son ensemble, en tenant compte des interactions, d'un élargissement du champ spatial- notamment dans une logique de coopération) et **3) un diagnostic stratégique** (à partir de la connaissance approfondie du territoire, de ses opportunités et limites, on peut élaborer plusieurs scénarios de développement, afin de contribuer à une décision éclairée.

Livrables envisagés :

Le diagnostic territorial entre approche sensible et scientifique (illustration et modélisation)

Les outils d'un Plan Climat :

En ce qui concerne le PLAN CLIMAT, il existe des outils spécifiques : la méthode « Bilan carbone » telle que développée en France par l'ADEME, et aussi l'outil ENERTER, développé par N.Houdant.

Pour étudier un « métabolisme urbain », il s'agit de disposer d'indicateurs synthétiques :

- *Bilan des matières brutes (Material Flow Analysis, MFA)*
- *Analyse des flux de substances (Substance Flow Analysis, SFA)*
- *Bilan des matières : La méthode du service européen de la statistique (EUROSTAT 2001) est très souvent utilisée.*

De façon générale il existe de nombreuses statistiques privées ou publiques, mais qui actuellement sont utilisées dans d'autres contextes que celui de l'étude des territoires et des villes (à but industriel, par exemple).

La mise en place d'une ingénierie du carbone

Les conditions d'une économie circulaire

1.2 La constitution d'une boîte-à-outils Métropoles contemporaines en projet : entre identité et gestion des flux.

De nature théorique et conceptuelle, cette contribution a pour objectif d'éclairer la notion de métropole contemporaine mondiale en vue de développer des pistes d'analyse et de projet pour transformer le territoire de la Seine en espace métropolitain. Elle consiste à élaborer et présenter **un corpus de références comparées, sur la base d'un travail cartographique orienté selon deux thématiques :**

- d'une part la relation entre grandes métropoles, fleuves et accès à la mer, du point de vue de l'identité géographique, de la cohérence et de la lisibilité spatiale,
- d'autre part, partant de l'idée qu'une métropole c'est avant tout un mode de vie métropolitain dont la mobilité est un des déterminants majeurs, mettant en réseaux des espaces, des activités, des personnes selon des modes et des temps de déplacement très variables, l'articulation des formes urbaines et des flux sur ces mêmes territoires métropolitains en lien avec un fleuve et un accès à la mer et/ou caractérisés par une urbanisation linéaire.

A titre d'exemples : le projet Regional 2010 - Stadt-Land-Rhein en Allemagne (Cologne - Bonn / projet IBA), l'urbanisation du delta du Yangzjiang en Chine (triangle Nankin, Shanghai, Hangzhou reconstruit à partir du nouveau port en eau profonde), le projet pour le Grand Londres en Grande-Bretagne, le projet-modèle de cité linéaire d'Arturo Soria y Mata (Madrid, Espagne)...

Livrables envisagés :

Une réflexion sur l'adéquation entre l'approche conceptuelle et la représentation guidera l'ensemble de nos productions où la représentation est elle-même objet de recherche. Nous proposons une collaboration entre les différents membres du groupement (recherche, projet) pour la mise en forme et la valorisation des données géographiques et urbaines (en particulier celles issues du SIG), qui portera sur les aspects suivants :

- *Travail sur les modes et échelles géographiques pertinentes de représentation.*
- *Montage (animé selon les supports) de superpositions cartographiques avec des images au sol, de manière à mettre en évidence les traces qui deviennent « mémoire », « métaphores du temps » et la présence du fleuve.*
- *Représentation (animée selon les supports) des réseaux et des flux et possibilités de faire des simulations pour illustrer la prospective.*
- *Travail sur l'image comme lien entre perceptions visuelles et imaginaire fluvial (« identité partageable »). Sur quels archétypes repose cet imaginaire ? comment les mettre en images ? quelles résonances entre images et récits ?*

PHASE 2 - « Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne » :

Introduction

La réalisation d'un portrait métropolitain du territoire de la Seine comme construction urbaine et espace de projet du grand Paris

D'une nature plus pratique et opérationnelle, cette contribution vise à décrire et représenter l'architecture du grand territoire de la Seine comme un espace habité, spatialement structuré par ses réseaux et support potentiel d'un projet métropolitain visant à dépasser le modèle radio-concentrique actuel de l'agglomération parisienne.

L'aire de référence est le Bassin de la Seine, avec l'idée de positionner la séquence aval Paris- Rouen - Le Havre comme axe structurant de ce grand territoire (accès à la mer / déplacement des enjeux de l'échelle européenne à l'échelle mondiale via le transport maritime).

Le **portrait d'un genre nouveau** qui est proposé ici exploitera la boîte-à-outils élaborée en amont pour sélectionner les questions transversales, les thèmes pluri-disciplinaires et les indicateurs permettant d'éclairer les relations entre formes géo-hydrographiques, formes urbaines et réseaux de transport, notamment fluvial. Il prendra également appui sur la constitution de SIG (Systèmes d'Informations Géographiques) permettant d'établir sur un même territoire des corrélations entre des données quantitatives et des données qualitatives à des échelles très diverses (géologie et sols, reliefs- géomorphologie, hydrologie, occupation du sol, réseaux, formes urbaines, densités, typologies d'habitat, territoires habités - population, activités -, paysage, dimension plastique, représentations - identité, imaginaire - ...) et intégrera de manière transversale la dimension historique et sédimentaire.

Livrables envisagés :

- Un atlas présentant les résultats de l'analyse comparée développée en phase 1,
- Un ouvrage de type monographique présentant le portrait métropolitain du grand territoire de la Seine, exploitant les technologies multimédia et diffusés sur plusieurs supports : imprimé, en ligne, DVD.
- « dimension plastique du territoire à très grande échelle » : une maquette virtuelle animée, avec des plongées à différentes échelles, pour faire surgir un imaginaire commun entre cartographie et perceptions visuelles au sol.

2.1. PROJETER DANS LA LONGUE DUREE

La grande échelle, incontournable pour analyser et gérer les ressources

Les boucles de la Seine dessinent un territoire riche d'imaginaire, de références littéraires et picturales, d'histoire. Des forêts denses, des silos et des grues portuaires, des vallées protégées, des plateaux agricoles et des bocages, des usines automobiles symboles de l'histoire ouvrière, des villes où coexistent tous les patrimoines bâtis, des falaises, des ciels et enfin l'ouverture sur la mer... Paris, Rouen, Le Havre, toutes les villes et villages qui bordent la Seine de Melun à la mer, créent une ville discontinue. Dans cette ville conçue comme « ouverte » (formule de Joan Busquets), les « centralités » se multiplient, sites aux identités et aux contenus très différents, parfois éloignés des centres anciens mais toujours accessibles. Réconcilier la métropole parisienne avec la Seine, c'est lui permettre d'affirmer son identité. La raccorder à sa façade maritime, c'est inscrire son avenir dans le dialogue avec les autres grandes métropoles. La penser à l'échelle d'une ville territoire, c'est répondre au niveau d'ambition des enjeux de l'après-Kyoto, qui dépasse totalement celui de la réparation des dysfonctionnements.

La qualité de l'eau comme celle de l'air, les paysages ou le patrimoine comptent parmi ces ressources.

L'économie circulaire a besoin de la grande échelle pour optimiser les productions et les échanges. Parler en termes de métabolisme et de recyclage (pour valoriser les déchets, produire des plantes qui transforment le CO2...) fonde une approche écosystémique, ce qui signifie étudier les systèmes dans leur globalité et non plus ses éléments de façon isolée. Un nouveau filtre est ainsi imposé à notre conception de l'urbanisation, des transports, des modes de vie, de l'alimentation.

Grande échelle, grande durée- mieux que parler de « ville durable », faisons l'éloge de la durée. Cette approche intègre l'allongement de l'espérance de vie comme une force de croissance ; elle ne confond pas mobilité et vitesse mais s'intéresse à la lenteur ; elle pense le projet dans la longue durée, avec la nécessité d'identifier les points d'acupuncture urbaine, qui vont dynamiser vite le territoire.

Livrables

Les piliers de la permanence du territoire

- Les éléments naturels et leur potentiel
- Les systèmes de déplacements existants et futurs
- Les territoires urbanisables dans les agglomérations et dans les espaces naturels
- Les processus de développement dans la durée.

2.2 L'EMBOITEMENT DES ECHELLES

La réflexion et le projet doivent répondre à un enjeu majeur, l'emboîtement des échelles. Du projet de territoire à son inscription dans des projets locaux, il s'agit de travailler la très grande échelle autant que l'usage quotidien et la vie locale.

A la grande échelle, les projets liés à la mobilité, à l'activité portuaire, aux flux virtuels, à la gestion de l'eau, aux déchets...

Ainsi en matière de transports, le démarche se doit d'être globale, reliant les questions de mobilité aux formes urbaines, les questions de feroutage à la dynamique portuaire, et l'ensemble des déplacements à la possibilité de valoriser les connexions de la métropole avec les grands réseaux d'échange européens (confortant ainsi sa place dans les grands flux internationaux, avec l'aéroport de Roissy, un port uni du Havre à Paris, le Canal Seine Nord Europe, le développement du réseau TGV et son maillage avec les autres infrastructures ferroviaires, autoroutières et routières).

A l'échelle médiane, celles de quelques séquences du territoire, dans lesquelles identifier des secteurs privilégiés de projets : Seine Amont, secteur Paris-Poissy, Seine Aval et ses liens avec le plateau de Saclay, Val de Reuil, Rouen Le-Havre...

A l'échelle locale, acupuncture urbaine : compte tenu de la longue durée dans laquelle s'inscrit le projet global, il est urgent d'identifier les points qui dynamisent le territoire, ceux où intervenir par des aménagements renforçant certains centres, un travail sur le paysage, des opérations expérimentant des modèles de ville nature, des oeuvres d'artistes...

Livrables

- *La dimension européenne*
- *La qualification des séquences et leurs potentiels*
- *Les points d'intermodalité existants et futurs*

2.3 LE TRESSAGE VILLE NATURE

Nouvelles formes urbaines.

2.3.1 Inventer la métropole du 21^e siècle, c'est combiner des recherches sur les modernités futures et leurs exigences :

- Donner forme à l'urbanisation diffuse. L'approche systémique invite à gérer les densités avec le souci de rentabiliser les investissements et de mutualiser les ressources, par exemple les infrastructures de transport ou les espaces naturels. Soit, en termes d'aménagement, cesser de consommer l'espace, donc oser densifier les centres anciens, les villes nouvelles, les bourgs.

- Créer un prototype d'urbanisme de la mobilité, qui fédère l'urbanisation autour de systèmes de transports collectifs performants, qui organise les flux de personnes et de marchandises en les inscrivant dans la géographie du territoire, et qui combine de multiples modes et vitesses de déplacements.

- Explorer de nouveaux liens entre urbanité et nature, en développant la ville ludique- y compris celle des parcs, des plages sur le front de mer. Et en développant l'agriculture urbaine. Pourquoi transporter ce qui peut être produit à côté ? Parler de la ville en termes de métabolisme incite à gérer les rapports entre les espaces qui consomment et ceux qui produisent- afin d'optimiser les flux et réduire l'empreinte écologique des établissements humains. Intégrer l'agriculture urbaine et périurbaine comme une composante de l'urbanisme est urgent, alors qu'elle nourrit déjà dans le monde 1 milliard d'humains (en France, l'agriculture représente 56% des espaces dans le périurbain, 32% dans les pôles urbains). La métropole Paris-Rouen-Le Havre jouit d'une production agricole très diversifiée (dont Rouen est une capitale européenne, avec ses silos et son industrie agro-alimentaire). La stratégie métropolitaine peut se donner un double objectif : alimenter les villes à moindre coût économique et écologique, préserver la structure paysagère du territoire et les limites ville/nature. Pour cela, la démarche urbaine doit agir durablement dans deux directions : garantir à l'agriculture le foncier dont elle a besoin, gérer les conflits d'usage entre urbains et ruraux.

2.3.2 Une identité inscrite dans la géographie des berges de la Seine, des vallées, des plateaux, du bord de mer... Pour garantir la cohérence de ce territoire, il faut le réconcilier avec sa matrice, le fleuve. Donc identifier et conforter l'ensemble des traits géographiques et culturels qui lui confèrent sa spécificité- la continuité de l'espace public assis sur le domaine fluvial, les confluences (notamment l'Oise qui met en relation Seine et canal Seine-Nord), les ouvrages de navigation, les franchissements (repères majeurs rythmant le territoire), les zones inondables (réserves de biodiversité), les grandes perspectives, les espaces ouverts structurés par l'agriculture, les massifs forestiers (qui occupent des surfaces remarquables et sont partiellement protégés par des parcs régionaux)... A l'échelle Paris- Rouen- Le Havre, la métropole peut être pensée et fabriquée avec le souci prioritaire d'une gestion intégrée (milieu physique, social, économique, culturel) qui concilie nature et société. Le travail du paysage, en s'attachant à « garder le fil de l'eau », aide à assurer que chaque intervention concourt à renforcer l'ensemble du territoire.

Livrables

- Les formes d'habitat : densité et équipements
- Les limites ville-nature et leur illustration
- Les conditions physiques de l'économie circulaire

2.4 LA REPRESENTATION

Tout diagnostic existe en fonction du point de vue qui l'organise - ici l'analyse des atouts et des dysfonctionnements du territoire Paris- Rouen- Le Havre. Ceci afin de valoriser les uns et de résorber les autres, démarches qui fondent ensuite les projets.

- Parmi les points forts : l'histoire et le patrimoine, y compris l'histoire du travail et de ses ensembles industriels ; la qualité des paysages ; la biodiversité ; la variété des modes d'urbanisation, dans les vallées et sur les plateaux, qui ensemble fabriquent une ville territoire à la fois industrielle, agricole, culturelle...
- Parmi les dysfonctionnements : les transports peu efficaces ; les infrastructures et services portuaires à renforcer ; l'agriculture menacée ; les pollutions, en particulier industrielles (en évaluant les risques liés à la probable montée des eaux)...

Le diagnostic prendra la forme d'atlas (atlas des paysages, atlas des paysages de l'énergie, des puissances industrielles...), d'un portrait métropolitain exploitant diverses technologies multimédias... **Sans représentation partagée, une métropole n'a pas d'avenir.** Les questions de représentation seront au coeur de la recherche- tant pour donner âme à la future métropole que pour fonder les éléments d'une gouvernance et d'une participation démocratique.

La formulation d'un récit va faire vivre cette métropole en révélant ce qui, d'elle, existe déjà (par le vécu de ses habitants, son histoire, sa géographie, ses échanges et activités...) et ce qui, à venir, reste à inventer. Au-delà des modes graphiques usuels en urbanisme, l'écriture, la vidéo et l'image, le travail plastique sur le paysage, participent de cette représentation- un travail qui, au même titre que l'analyse du territoire, est déjà un projet.

Livrables

- Maquette virtuelle*
- Documents de concertation*
- Multipllicité des supports, imprimable, CD, en ligne....*

Annexes : réponses à quelques questions du programme

La métropole de XXI^e siècle de l'après-Kyoto.

Quel fonction pour les modèles spatiaux dans les procédures de négociation entre les multiples acteurs de la métropole ?

Les logiques fortes du territoire, de sa géographie ont toujours imposé aux modèles une nécessaire adaptation, négociation. Aujourd'hui les modèles ne sont plus des a priori mais une écoute du développement de logiques pouvant émerger des situations rencontrées. Un diagnostic fin de l'état des projets- territoire immatériel des projets en cours de leur représentation mais aussi des projets abandonnés- permet de saisir les dynamiques et les moyens de leurs différents acteurs à coordonner dans un ensemble en réseau mais aussi les blocages auxquels le développement de la métropole devra se confronter.

Quelle stratégies pour imaginer le développement d'une métropole négociée ?

La cité linéaire, un archipel de villes distribué le long du territoire de la Seine, ensemble de richesses particulières assemblées dans un développement commun et négocié pour une métropole à l'échelle mondiale et ouverte sur la mer.

Comment un monde abstrait façonné par les flux, les énergies et les informations peut-il participer aux représentations collectives d'une métropole humaine à l'échelle territoriale ?

Une ville territoire de 200km. présente une telle diversité de milieux qu'elle appelle- par son échelle et la répartition des ses identités- la mise en commun des éléments d'information, la canalisation coordonnée des flux et des énergies. Cet ensemble de dynamiques sont à inscrire dans les représentations collectives aussi diverses d'une métropole active et habitée.

Stratégie programmatique, économique, d'armature territoriale de logique de distribution énergétique ou d'équilibre écologique ?

Le répertoire de l'état des projets, son analyse et la description des choix à opérer permettent d'identifier les logiques contradictoires du développement et de les répartir subtilement. Il s'agit dès lors de réconcilier les Stratégie programmatique- mais aussi économique- d'armature territoriale, de logique énergétique- mais aussi sa distribution- dans un équilibre écologique.

Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne.

Quelle est l'adéquation entre le modèle spatial et le modèle de gouvernance dont l'échelle dépasse et intègre les limites actuelles de toutes sortes (économique, politiques, sociales) ?

Paris- Rouen- Le Havre, un archipel urbain dans sa forme construite et paysagère est aussi une structure où les différents niveaux de gouvernance entrent en scène. Etat, régions, départements et communes mettent en commun un territoire identitaire pour la gestion d'une métropole de 200 km. de long associant non seulement richesses et diversités économiques, politiques et sociales mais surtout associant le rayonnement de Paris « ville des lumières » à un réseaux de villes, de lieux, de paysages actifs et habités et à un accès à la mer. Concevoir un modèle émergent du territoire, de son réseau de villes en développement, de son paysage vivant et productif dont les réseaux et flux sont à diversifier et maîtriser.

Trouver résonance dans les propositions stratégiques d'aménagement de l'espace pour l'agglomération parisienne.

La métropole Paris- Rouen- Le Havre est l'ouverture de la continentalité de la région parisienne sur la mer. Cette nouvelle orientation aura un impact fort sur le développement non seulement à l'échelle de l'agglomération parisienne mais aussi tout au long du parcours de la Seine. En effet autour de Paris, la Seine- parfois radiale, souvent radioconcentrique suivant les anneaux du développement historique de la ville- et les quartiers qu'elle irriguent se verront redynamisés et réévalués par un nouvel horizon. Pour le « Grand Pari », cette inscription géographique du développement induira un ensemble de lieux de projets à quantifier, qualifier et situer afin de présenter les orientations- communes mais aussi particulières à chaque cas- du diagnostic prospectif.

Cette métropole à venir ne peut pas être assimilée à une autre, les qualités de nature et de culture qui sont ici exprimées ne le sont peut-être pas ailleurs.

Cette métropole, Paris- Rouen- Le Havre, est semblable et concurrentielle- dans son échelle territoriale, dans son développement cadré par l'après-Kyoto- à l'ensemble des villes qui jouent un rôle à l'échelle mondiale. Elle possède, par son inscription dans l'histoire et le territoire, des qualités de nature, de culture et d'identité qui lui sont propres. La méthode ainsi proposée, établit une lecture - à la fois de détails et en réseau- d'un territoire élargi, diversifié. Elle inscrit le développement de la métropole dans la refonte du passé glorieux de la ville des lumières et la projette dans un territoire à l'échelle des villes actuelles mais aussi avec les ambitions et potentialités d'un développement soutenu et durable.