



# Le Grand Pari de l'Agglomération Parisienne

Consultation  
Internationale pour  
l'avenir du  
Paris Métropolitain

15 Avril 2008

Note d'orientation stratégique développant  
la problématique générale des travaux de recherche.

# « Paris, Rouen, Le Havre, une seule ville dont la Seine est la grande rue. »

Jules Michelet, Histoire de France IV, p.33

Magnétiques, les grandes villes ont recommencé depuis peu à attirer notre attention. C'est le cas de Paris, « *plus belle ville du monde* », mais ville inquiète aussi: soudain trop à l'étroit dans sa périphérie, et trop sage, tout à coup, à l'échelle de ce Monde...

Qu'il faille franchir un cap, répondre enfin – et vite – à ce que sa banlieue appelle d'initiatives, n'est donc pas un instant en question. Répondant à cet appel d'offres, nous ne négligerons pas ce que ce *Grand Paris* appelle visiblement d'audace, de projets et de réflexion. Pas plus que nous ne méprisons la pluralité des projets. **Notre propos est simplement d'aller plus loin.** De voir plus large, et d'examiner pour une fois ce qui fait aujourd'hui l'élan et l'avenir des grandes conurbations : leur visage et leur fantastique (c'est tout le débat sur les tours) ; la qualité de leurs réseaux, leur vie aussi et leur population... Atouts majeurs, mais auxquels il faut bien constater que s'ajoute aujourd'hui, à Gênes et à Shanghai, autour de Rotterdam voire de São-Paulo, un appétit géographique qui, dans la France hyper-centrée que l'on connaît, est devenue trop court pour en capter efficacement la logique et les vibrations. A moins... A moins de constater que les grandes métropoles - si elles vivent de la route -, vivent d'abord de l'air et de l'eau: que toutes ont accès à la mer et que de la Défense à Rouen, de Rouen au Havre et à la mer - bref à l'échelle de ce qui pourrait être une véritable région -, existe l'armature d'une métropole entrevue par Braudel et par d'autres. Base d'une *écopolis* européenne dont la réalité s'inscrit dans des projets auxquels manque simplement le souffle et, venant de Paris l'ambition.

Imaginer ce que sera cette ville, ce qu'elle peut-être dans le monde de l'après Kyoto, penser sa densité et ses respirations, paraît donc une urgence et une dimension essentielle dans une prospective où les dessins, mais aussi bien la pertinence, se mêleront et s'enrichiront.

« Paris, Rouen, Le Havre, une seule ville dont la Seine est la grande rue. »  
Jules Michelet, Histoire de France IV, p.33

« A son désavantage, la capitale française est continentale. »  
Fernand Braudel, L'Identité de la France, p.277

« Je rêve d'une France dont la capitale serait le Havre. »  
Jacques Attali, interview au Figaro Magazine, 19 janvier 2008

---

# Paris - Rouen - Le Havre

## Une métropole européenne

---

La présente perspective a pour objet d'inscrire l'agglomération parisienne dans une échelle qui devient celle des métropoles contemporaines. De là le choix de travailler ici sur une *ville territoire* englobant à la fois Paris, Rouen et Le Havre : métropole maritime et terrestre ; de là, aussi, celui d'inscrire cette réflexion dans une échelle décidément plus vaste que celle du grand Paris actuel.

Soit très précisément ce que des villes comme Rotterdam ou comme Shangai ont fait : moyen de travailler sur des enjeux qui sont ceux de l'après-Kyoto, mais occasion aussi de profiter d'une armature que son ampleur (environ deux cents kilomètres et plus de 11 millions d'habitants) rend évidemment pertinente ; dont les réseaux existent, et dont les points d'appuis déjà lisibles autour de Seine-Aval, à Rouen avec Seine Ouest et Saint Sever et, vers Le Havre, autour de l'estuaire de la Seine, dessinent l'armature d'une véritable *écopolis* contemporaine. Ensemble qu'il conviendra tantôt de « densifier », tantôt encore de « déployer » à partir d'une géographie tout à la fois subtile et volontaire.

D'ores et déjà présente, mais depuis longtemps en attente d'un horizon plus net, cette métropole peut donc être une chance pour peu qu'en parallèle à d'autres grands projets (sur Seine Amont, autour du pôle Roissy-Le Bourget ou vers Massy-Saclay) elle émerge nettement du débat actuel. Axe de *déploiement*, et non seulement de *recomposition* des grandes périphéries contemporaines, les objectifs à lui donner nous semblent devoir être à la fois d'une autre nature et d'une tout autre échelle.

## Une identité: elle s'appuie sur la Seine

Evidences géographiques supports de développement des capitales aussi bien que des villes moyennes, les fleuves prennent aujourd'hui une résonance nouvelle. Lieux d'inscription bien sûr, lieux d'équilibre pour des « milieux » dont la préservation est un impératif que personne ne conteste, ils prennent une autre dimension dès lors que les réseaux contemporains les suivent ou les survolent, les irriguent mais aussi les préservent.

Or cette problématique capitale au moment où l'on prend conscience de leur impact (avec l'automobile), mais aussi bien de leur souplesse (avec le fret, le TGV et le tramway) – peut et doit s'appliquer tout au long du parcours de la Seine. Rouen en a pris conscience (c'est autour d'une refonte de ses grands pôles de déplacement que se réfléchit son projet), Le Havre et Mantes – sur des plans d'ailleurs différents – sont en attente de décisions cruciales pour leurs liaisons avec Paris ou avec les réseaux d'échelle européenne, Paris en a fait une urgence avec son vaste anneau périphérique et l'évidente nécessité d'un rajeunissement de son réseau RER. Manque encore l'articulation de ces multiples volontés autour d'une vision qui doit en indiquer les pôles, en souligner les lieux d'intensité et jouer de manière plus féconde des occasions qu'offre le fleuve d'y distribuer – vite désormais, et mieux qu'on ne l'a fait – un archipel urbain dont le support géographique est visiblement aujourd'hui en attente d'un *projet*.

## Espace économique : elle doit aller jusqu'à la mer

Sachant que la plupart des métropoles jouissent d'un accès à la mer, la thématique océanique devient aujourd'hui essentielle et l'une des seules, nous semble-t-il, à même de donner sens au thème du Grand Paris actuel. Sauf à disperser des moyens, sauf aussi à ne pas être à même de capter des investissements qui – mondiaux – s'attachent à la lisibilité des projets, le *Paris-Métropole* que l'on cherche ne peut guère s'affranchir des leçons d'un Michelet ou encore d'un Braudel. Le constat de la commission Attali - celui que chacun fait (trésor patrimonial de l'hyper-centre et relatif essoufflement de la région parisienne ; attirance pour des villes moyennes au demeurant très inférieures aux jauges européennes et déshérence d'une périphérie sans axes bien réels; croissance forte mais insuffisante de ports évidemment vitaux mais aujourd'hui bridés par une politique continentale à court terme), doit donc être pris au sérieux et ceci sous deux grands aspects :

. L'impératif, d'abord, de s'inscrire dans un Monde où l'« urbain » (Françoise Choay) est jugé, soupesé, selon qu'il est une merveille (ce que Paris est sans conteste), mais selon également qu'il est en phase avec l'économie contemporaine. Peut-être Paris est-il « une bibliothèque que traverse la Seine »\*, il n'en reste pas moins qu'il doit être une conurbation et une métropole dont il est temps de

découvrir que le Havre lui offre un accès éminent à la mer.

. L'urgence enfin de croiser les deux grandes perspectives que sont la *densification* et le *déploiement* de l'urbain, autour de modèles « soutenables ». Soit qu'ils conduisent à inventer (ou à réinventer) de nouveaux paysages, sorte de Bath ou d'Edimbourg modernes, soit encore – ce faisant – qu'ils permettent de gérer de manière « circulaire » les problèmes cruciaux que sont la logistique, la continuité des milieux, l'équilibre carbone ou encore la gestion des déchets. Perspectives complémentaires, mais où existe une place pour de nouvelles *écopoles* européennes.

### Réseau et archipel : elle doit être multipolaire

Echappant au schéma radioconcentrique – image classique d'une agglomération sans armature réelle – cette métropole linéaire peut donc, et doit, se libérer d'une centralisation inscrite dans notre histoire, mais assez datée désormais. Elle peut y intégrer les problématiques de transports de façon beaucoup plus rationnelle, s'ouvrir à d'autres modes de vie, capter et diriger les futures dynamiques parisiennes..., dans ce qui pourrait être une utopie on ne peut plus concrète. Le slogan « faire la ville sur la ville » peut, du coup, prendre une autre ampleur et associer le territoire à ce qui, depuis quarante ans, a fait l'intelligence de mutations comme celles qu'ont connues Barcelone, Amsterdam, Bilbao ou Gênes.

\*\*\*

Penser « la ville de l'après-Kyoto », penser cette métropole du XXI<sup>e</sup> siècle que les bureaux d'étude anglo-saxons sont en train d'explorer (sans qu'aujourd'hui s'entende vraiment la voix française), devient donc une urgence dont ne peut s'affranchir la question que l'Etat vient tout à coup poser et qu'il affichera à l'Automne : cette fois en pleine lumière.

Elle implique réflexion et projets ;

. Elle ne peut se confondre – et c'est là l'un de ses problèmes – avec ce qu'a de négatif l'étale et dispendieuse « ville générique » actuelle ;

. Ce dont il s'agit étant, au fond, de faire un territoire dans le souffle du monde actuel, de fédérer des dynamiques urbaines, enfin d'imaginer – intense et cadencée, naturelle et artificielle – l'écriture de ce type de projet.

# Note d'orientation stratégique

*Dans la première phase de la recherche* (« comment guider le développement d'une métropole d'échelle européenne ?) il s'agira

*d'une part* de lire ce territoire à la fois portuaire, industriel et agricole et de le confronter aux points d'appui que sont Paris (de Mantes à la Défense et jusqu'à la tour de Tom Mayne), Rouen et sa gare nouvelle, le Havre et le déplacement de son centre autour de ses grands sites portuaires : tout à la fois foyers d'initiatives et point de départ du projet ;

*d'autre part* il faudra articuler certains des objectifs urbains du GIEC (identification des échelles urbaines pertinentes, armatures nécessaires à la circularité capillaire et à la mise en forme d'une véritable ingénierie carbone pour un tel projet) sur un schéma d'installation où mutations et consolidations, cadencement et dispersion, fourniront un point de départ aux ateliers de préfiguration et aux « zooms » qui nous paraîtront nécessaires ;

*Dans la deuxième phase de la recherche*, il s'agira d'organiser La métropole Paris – Rouen – Le Havre comme une ville territoire et une ville nature. En quoi elle relève les défis du développement durable, toujours par sa capacité à embrasser la globalité des enjeux mais aussi parce qu'elle répond aux aspirations de ses habitants – qui désirent associer activité et loisirs, mobilité et intimité, intensité de la vie urbaine et relation étroite avec la nature.

Cette ville territoire combine deux modèles :

- . Celui de la cité linéaire qui se déploie le long du fleuve, structurée par des coupures vertes et par des infrastructures de transports, à renouveler ;
- . Celui de l'agglomération polycentrique, rayonnant à partir de centralités multiples, à conforter.

Ce double modèle permet à la fois de dépasser le schéma radioconcentrique dont souffre la région parisienne et de repenser les relations entre ville et campagne. Il prend appui sur les qualités de l'urbanisation discontinue à la française, qui a encore préservé des forêts et de vastes espaces ouverts – une qualité qui se perd dans la Randstad néerlandaise ou dans la vallée du Rhin...

Enfin il s'agira pour nous de faire retour tout à la fois vers les acteurs économiques, les élus bien évidemment -moteurs évidents du projet -, et pourquoi pas les quelques grands experts européens dont l'expérience pourrait guider les décisions qu'implique la conviction qui nous anime : l'urgence d'une telle vision et, pour Paris, le sérieux du problème.

A l'issue de cette recherche émergera sans doute la confirmation de notre intuition à savoir que la ville de l'après Kyoto peut s'inscrire dans une évidence géographique autour de la Seine sans oublier que cette réconciliation d'une agglomération continentale avec la mer complètera les grands axes de développement déjà amorcés.