

Grand Paris

Des tours au cœur de la ville

Jean Nouvel, architecte-urbaniste, réfléchit à l'avenir de la capitale. Ses idées peuvent surprendre

Interview
Bertrand Gréco

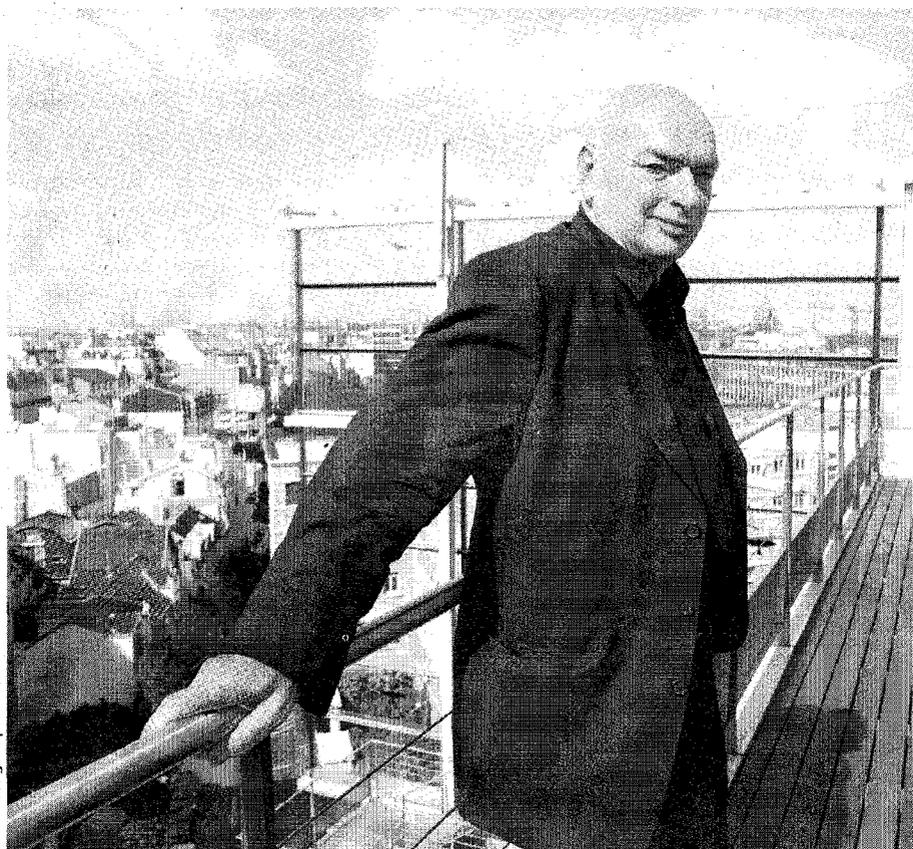
Vous êtes à la tête d'une des dix équipes d'architectes-urbanistes qui réfléchissent au Grand Paris, à la demande du Président Nicolas Sarkozy. Quelles sont vos motivations ?

Cette consultation est exceptionnelle: c'est la première fois qu'on demande à des équipes internationales de mener une réflexion stratégique sur le devenir d'une métropole. C'est un signe des temps. Cela prouve qu'on a pris conscience du développement chaotique des villes. On a besoin de règles plus claires. L'idéologie architecturale de la charte d'Athènes, autrement dit tous ces principes portés par Le Corbusier, fondés sur les villes résidentielles et des quartiers de bureaux..., on s'est rendu compte que ça ne marchait pas.

Quelle est votre définition du Grand Paris ?

La ville de Paris a tout simplement grandi. Des noms restent liés à des entités historiques ou administratives, à des communes. Mais la réalité urbaine est là. Aujourd'hui, on peut dire que le Grand Paris, c'est une ville d'environ 12 millions d'habitants.

Puisque la ville forme un tout, pensez-vous que les communes de la petite couronne - Saint-Ouen, Montreuil, Montrouge, Levallois - doivent devenir



Jean Nouvel: « Aujourd'hui on peut dire que le Grand Paris, c'est une ville de 12 millions d'habitants. »

des arrondissements de Paris ?

Pas forcément. On ne peut pas raisonner par additions radioconcentriques vis-à-vis de Paris. A partir du moment où une ville devient aussi grande, il y a des phénomènes de congestion, d'engorgement, on le voit bien dans les rythmes de circulation. Et on ne peut pas uniquement raisonner en termes de première, deuxième, troisième couronne autour du Paris historique, comme les stries d'un tronc d'arbre. Vu l'échelle, on est obligé de considérer qu'il y a d'autres pôles à créer au-delà de la seule attraction centrale.

En quoi vous distinguez-vous de vos confrères ?

On ne part pas des mêmes

préalables. Moi, je pense qu'il faut mettre en cause radicalement le système de planification. Si l'on reste sur des règles aussi simplistes et absurdes, on continuera l'absurdité de la ville. En revanche, je crois qu'on dispose d'un potentiel extraordinaire et inexploité à Paris. Commençons par regarder tout ce qui va bien et tout ce qui va mal.

Des exemples de « ce qui va bien » et de « ce qui va mal » ?

Ce qui ne va pas d'abord, c'est le côté monofonctionnel de la ville. On ne peut pas dire que les grands ensembles, symboles de la ghettoïsation sociale, sont une réussite. Chacun de ces quartiers est une caricature. Et quand je vois qu'on repart sur des mai-

sons à 15 €, ce qui veut dire qu'on va encourager la maison individuelle, c'est exactement le contraire de ce qu'il faut faire à l'échelle d'une aussi grande agglomération; c'est contradictoire avec les conclusions élémentaires de Kyoto ou du Grenelle de l'environnement. Il faut revoir la façon de se déplacer et la façon de concentrer les habitations à proximité des modes de transport. Une de mes grandes préoccupations, c'est la mixité. Je suis à la recherche de toutes les différences qui vont jouer comme autant de complémentarités pour créer un caractère commun.

A quoi devraient ressembler les transports de demain dans l'agglomération parisienne ?

J'aime bien les tramways, qui ne sont pas novateurs mais permettent de se promener dans la ville pour la découvrir. Je préfère ce qui est en surface. J'aime l'esprit du métro aérien, même si je ne suis pas insensible à la poésie du métro parisien : entrer dans le sol pour en ressortir ailleurs. Mais je redoute par-dessus tout l'uniformisation des moyens de transport dans toutes les villes, avec des systèmes mécanisés, déshumanisés, comme dans les aéroports. Il faut maintenant considérer que les transports ne sont pas uniquement une fonction, ce sont des moments de notre vie, voire des plaisirs de notre vie.

Dans dix ou quinze ans, la plupart des véhicules privés ne seront vraisemblablement plus polluants, à base électrique. C'est une révolution. Le futur est déjà là.

Que pensez-vous de l'idée du maire de Paris d'implanter des tours dans cinq ou six sites répartis autour du péri-phérique ?

Je crois que ce n'est pas une bonne idée d'assiéger Paris avec des tours. Le périphérique n'a pas cette vocation. On ne construit pas une tour simplement parce qu'il y a un terrain libre. Personnellement, je ne réclame pas des tours pour des tours. Une tour, c'est un élément d'identité qui peut contribuer à l'embellissement de Paris. Mais quand je vois des projets sans relation avec ce qui est autour, qui ressemblent à ce qui se construit à Dubai ou à Shanghai, je pense qu'on marche sur la tête.

Y a-t-il un site dans le cœur de Paris qui pourrait accueillir une tour ?

Oui, il y en a. Et pas seulement dans le Paris historique. Vous comprendrez mieux dans quelque temps... Je ne peux pas tout dévoiler de nos futures propositions.

WWW. Retrouvez l'intégralité de cette interview - et l'avis de Jean Nouvel sur la canopée des Halles, le Sdrif, ou ses projets - sur lejdd.fr