

L'ANALYSE DE FRÉDÉRIC GILLI

SPÉCIALISTE DU GRAND PARIS,
IL DONNE UNE ANALYSE CRITIQUE DE CE GRAND PARI.

FRÉDÉRIC GILLI'S ANALYSIS
GRAND PARIS' SPECIALIST,
HE MAKES A CRITICAL ANALYSIS OF THIS GREAT WAGER.

Totems et tabous du Grand Paris

Frédéric Gilli, économiste et géographe,

est l'un des meilleurs spécialistes des questions métropolitaines parisiennes et codirige à Sciences-Po Paris la chaire Ville. Rédacteur en chef invité par AA pour ce numéro, il analyse les points forts et les faiblesses de la consultation. Critique, il invite tous les acteurs du projet à se mettre au niveau de leurs ambitions et à relever ensemble et dans le dialogue ce grand pari métropolitain.

La consultation des dix équipes d'architectes sur le Grand Paris

est une réussite indéniable. Réflexion pluridisciplinaire obligée, elle a permis le contact entre des sphères qui ne se rencontraient que trop rarement. Ensemble, urbanistes, architectes, sociologues, économistes, météorologues, ingénieurs, ont confronté leurs vues sur des questions opérationnelles en tentant de dépasser les apories de la ville contemporaine. Les dix équipes furent unanimes sur les ambitions à poursuivre : une ville voulue plus intense, réconciliée avec ses zones naturelles, une ville dans laquelle la mobilité est facilitée. Cette nouvelle harmonie entre les lieux et les flux qui les traversent, va à rebours de plus d'un demi-siècle de pensée urbaine qui découpa les villes en tranches techniques. Cette vision, aujourd'hui rejetée par cette consultation, correspond pourtant à la trame autour de laquelle se structurent encore de nombreuses métropoles en développement et pour lesquelles Dubaï a eu un temps valeur de modèle. Cette vision technique fait disparaître les territoires derrière l'optimisation de systèmes parallèles faits de réseaux de transports, d'ensembles de logements ou de systèmes de traitement de l'eau.

Cela en serait-il fini de cette approche technique? L'espace urbain serait-il mort au profit d'une célébration de la ville? Alors que Dubaï a un genou à terre, la région parisienne serait-elle en train d'imposer un changement de paradigme, faisant renaître la ville sur les cendres de l'espace urbain?

Rien n'est moins sûr, tant les analyses peinent à prendre effet dans les territoires. Bien sûr, on plaide pour l'émergence de quelques lieux centraux alternatifs à Paris, mais qu'existe-t-il de commun entre une vision de la métropole proposant vingt centres secondaires, une autre, une dizaine de pôles comme autant d'émanations locales de la métropole et une troisième ciblant cinq territoires clés?

Ces divergences sont d'autant plus importantes que le statut et l'avenir des travaux sont eux-mêmes sujets à discussion. La consultation sur le Grand Paris est-elle l'occasion pour les équipes de porter des visions métropolitaines ou simplement l'opportunité de pousser plus ou moins subtilement leurs avantages dans la perspective des nombreux projets appelés à naître dans le sillage du secrétariat d'État au Développement de la Région capitale et de la

Grand Paris totems and taboos

Frédéric Gilli, economist and geographer,

is one of the best specialists on issues related to metropolitan Paris and co-manages the City chair at Sciences-Po in Paris. Guest editor invited by AA for this issue, he analyses the strong and weak points of the consultation. Critical, he invites all the key figures of the project to place themselves on a level with their ambitions and to take up this great metropolitan challenge together and through dialogue.

The consultation of the ten teams of architects on Grand Paris

is an undeniable success. Compelled by multidisciplinary reflection, it brought circles into contact that would only meet rarely. Together, urban planners, architects, sociologists, economists, meteorologists, and engineers compared their views on operational questions, trying to surpass the aporia of the contemporary city. The ten teams were unanimous on the ambitions to follow: an intentionally more intense city, reconciled with its natural areas, and a city in which mobility is facilitated. This new harmony between sites and the flows crossing them repudiates more than half a century of urban thinking, which cut cities into technical sections. This vision, now rejected by this consultation, corresponds, however, to the framework on which many developing metropolises are still structured and for which Dubai once was held up as a model. This technical vision caused the territories to vanish behind the optimisation of parallel systems made up of transport networks, housing groups or water treatment systems.

Does this mean the end to this technical approach? Will urban space cease to exist in favour of a celebration of the city? Just when Dubai is down on one knee, could the Paris region be imposing a change of paradigm, bringing about the rebirth of the city from the rubble of urban space?

Nothing is less certain, as the studies struggle to take effect in the territories. Of course, we plead in favour of the emergence of a few alternative sites in Paris, but what is there in common between a vision of the metropolis proposing twenty secondary centres, another proposing about ten centres like so many local emanations of the metropolis and a third targeting five key territories?

These differences in viewpoints are all the more important since the status and future of the work itself is the subject of debate. Is the consultation on Grand Paris an opportunity for the teams to develop metropolitan visions or simply an opportunity to put forward, with less or more subtlety, their advantages in the perspective of the many projects destined to be born in the wake of the Secretary of State in charge of Development of the Paris region and the *Société du Grand Paris* (Grand Paris Company)? Since as innovative and modern as they are, the ten

Société du Grand Paris? Car, pour innovants et modernes qu'elles soient, les dix lectures des enjeux franciliens présentées dans l'exposition ne sont pas celles qui feront la région dans les quinze prochaines années.

L'avenir de la région parisienne est aujourd'hui tiraillé entre deux projets politiques : le Schéma directeur de la Région Île-de-France (Sdrif), défendu par le conseil régional et les institutions locales au sens large; le « plan » du gouvernement, défendu par le secrétariat d'État au Développement de la Région capitale et incarné par le projet de loi sur le Grand Paris. Si le principe d'un Atelier international du Grand Paris est arrêté pour continuer à faire vivre l'esprit de la consultation, son rôle oscille encore entre celui d'un simple conseil scientifique à court terme et celui d'un outil de mise en débat des stratégies métropolitaines de moyen terme. Les discussions au Sénat sur le projet de loi permettront peut-être de clarifier davantage son domaine d'intervention.

Un urbanisme de pastilles

À leur manière, le Sdrif et le projet de loi du gouvernement sont des réminiscences d'un urbanisme de pastilles. Ils sont déterritorialisés et en décalage avec les conclusions des travaux collectifs menés dans le cadre de la consultation.

Le Sdrif est le plus novateur des deux. En rupture avec les schémas précédents et les stratégies de développement pour l'Île-de-France qui, depuis 1965, étaient articulés autour de territoires spécifiques en périphéries (villes nouvelles, pôles scientifiques et techniques, etc.), le Sdrif actuel donne la priorité à l'intensification du cœur de la métropole. Voulant faire la ville sur la ville, il s'inscrit dans une lecture des questions métropolitaines inspirée des enjeux de durabilité et préoccupée par l'exploitation/valorisation de la ville existante.

Pour autant, en dehors de la logique des quadrants rayonnant autour de Paris, les spécificités territoriales de la métropole ne sont pas ou peu exploitées par le Sdrif. Les sites disparaissent derrière la métropole et le schéma d'ensemble est comme plaqué sur la région. Cela se matérialise dans la carte de synthèse par le fait que les zones à densifier en priorité sont soulignées par une série de pastilles orange. L'intensification de la proche couronne n'est donc pas différenciée territorialement en fonction des caractéristiques propres des sites : il n'y a pas d'interrogation sur le rôle et le statut des lieux à partir desquels pourraient émerger les centralités susceptibles d'ancrer un horizon stratégique et de dynamiser le développement régional.

L'un des enjeux de la question métropolitaine, souligné en particulier par l'équipe de Djamel Klouche, tient pourtant dans les allers-retours entre échelles, sans opposer d'un côté les enjeux régionaux et de l'autre les problèmes locaux. Les enjeux métropolitains doivent se retrouver et se traduire dans les détails du territoire. Or, le Sdrif reste un schéma régional d'où les questions urbaines sont effacées. Par exemple, la Seine y est mentionnée, mais on ne trouve pas dans le document de questionnement spécifique autour de la confluence Seine-Marne, de la Plaine de France, des boucles nord de la Seine ou de l'axe Nanterre-La Défense. Le Sdrif définit différentes priorités (transports, logement, mixité d'usage, etc.), sans les décliner territorialement.

readings of the Francilien (people of Paris region) challenges presented at the exhibition are not those that will create the region in the next fifteen years.

The future of the Paris region is now torn between two political projects: the Schéma Directeur de la Région Île-de-France (Sdrif) (Master Plan for the Region), defended by the Conseil Régional (Regional Council) and, broadly speaking, the local institutions; and the government "plan", defended by the Secretary of State in charge of the Development of the Paris region and embodied in the form of the Grand Paris bill. If the principle of an *Atelier International du Grand Paris* (International Grand Paris Workshop) is decided on, to encourage the spirit of the consultation to continue, its role oscillates between that of a simple scientific council in the short term and that of a tool to encourage the debate of metropolitan strategies in the medium term. The Senate debates on the bill may help clarify its area of intervention further.

Dotted urban planning

In their own way, the Sdrif and the government bill are reminiscent of dotted urban planning. They are deterritorialized and out of step with the conclusion of the collective work carried out within the framework of the consultation.

The Schéma Directeur de la Région Île-de-France (Sdrif) (Master Plan for the Region) is the more innovative of the two. Breaking with earlier plans and development strategies for Île-de-France, which, since 1965, have been centred on specific territories on the periphery (new towns, scientific and technical centres, etc.), the current Sdrif gives priority to the intensification of the heart of the metropolis. Wanting to create the city on the city, it fits into a reading of the metropolitan questions inspired by sustainability issues and concerned with the use and enhancement of the existing city.

For all that, apart from the logic of quadrants radiating around Paris, the territorial specificities of the metropolis are scarcely exploited by the Sdrif, or not at all. The sites disappear behind the metropolis and the overall plan is tacked on to the region. This is embodied in the summary map by the fact that the areas to be made denser as a priority are highlighted by a series of orange dots. The intensification of the innermost ring, therefore, is not differentiated territorially according to the specific characteristics of the sites. There is no questioning of the role and status of the sites, from which could emerge centralities likely to anchor a strategic horizon and boost regional development.

On of the challenges of the metropolitan question, specifically emphasised by the Djamel Klouche team, nevertheless, lies in the exchanges between levels without opposing, on the one hand, the regional issues, and on the other, local problems. The metropolitan issues should be found and translated in the details of the territory. However, the Sdrif remains a regional plan in which urban questions are erased. For example, the Seine River is mentioned in it; however, we do not find any specific questioning in the document in relation to the Seine-Marne confluence, of the Plaine de France, the loops north of the Seine or the Nanterre-La Défense route. The Sdrif defines different priorities (transport, housing, mixture of use, etc.), without enumerating the territorial variety.

Si l'État, en charge des schémas précédents, était doté des outils réglementaires lui permettant de s'imposer aux projets des collectivités locales, le conseil régional, désormais en charge, ne peut pas spécifier la destination de sols régis par les plans d'urbanisme municipaux. Cet oubli récurrent des lois de décentralisation nuit évidemment à la capacité de transformation de la région et explique en partie cet urbanisme de pastilles. Les réformes territoriales en cours de discussion ne considèrent pourtant toujours pas ce problème majeur. Sans doute parce que l'exceptionnalité parisienne reste problématique pour le Parlement. Sans doute aussi parce que la loi sur le Grand Paris présentée par le gouvernement véhicule une tout autre approche des enjeux métropolitains...

Un « Dubai-sur-Seine » ne serait pas pensé différemment.

Élaboré en parallèle de la consultation, mais sans échange avec les équipes, le plan Blanc (*du nom du secrétaire d'État au Développement de la Région capitale, NDLR*) incarne tout à fait différemment la survivance d'un urbanisme de pastilles. Ce plan approche le développement régional à partir de territoires stratégiques bien identifiés. Sa faiblesse : il oublie la logique métropolitaine dans laquelle s'inscrivent les sites auxquels il s'appose. Ce projet est souvent critiqué pour sa gouvernance, très hiérarchique. Il est aussi, voire surtout, un projet industriel : le conglomérat « constructeur de métro-opérateur de transport-gestionnaire urbain » projeté ici est déclinable sans véritable ajustement à tout autre métropole mondiale en forte croissance. La carte de présentation est révélatrice. Elle réduit symboliquement le plan à une infrastructure et à quelques grands espaces voués à recevoir des pôles économiques spécialisés (autres formes de pastilles déterritorialisées). Un « Dubai-sur-Seine » ne serait pas pensé différemment.

Que les réalités économiques de la région parisienne ne soient pas celles des capitales de pays en développement fragilise naturellement ce business plan urbain. De ce point de vue, les chiffres de croissance extrêmement ambitieux annoncés par le secrétaire d'État (3 à 4 % de croissance du PIB régional par an, soit mieux que pendant les trente glorieuses !) sont autant des objectifs de développement que le minimum requis pour assurer la rentabilité du projet.

Le système de transport envisagé présente l'énorme avantage d'apporter (enfin) des infrastructures lourdes en Seine-Saint-Denis. Il élude pourtant doublement la question de son insertion dans le territoire. D'un point de vue paysager d'abord, le métro automatique reste conçu comme les métros du XX^e siècle : une infrastructure en tube prévue pour relier des points le plus vite possible avec un maximum de débit. L'insertion de ce métro dans le panorama urbain comme dans les nouvelles pratiques de mobilité est ainsi purement et simplement oubliée.

Cette question des lieux en mouvement est pourtant au cœur de toutes les propositions, depuis la ville poreuse de Secchi (Studio 09) aux connecteurs urbains chez Klouche (L'AUC) ou Portzamparc. L'absence de trame locale de transport en commun entre les gares-pastilles risque de faciliter l'étalement urbain en raison de l'écartement important entre les arrêts, de l'absence de tramway ou d'outil de maîtrise foncière à grande échelle. Le plan risque de se traduire à la fois par un rabattement en voiture sur les gares et par une accélération de l'urbanisation en très grande périphérie.

Although the State, in charge of the previous plans, was equipped with statutory tools allowing it to impose itself in projects coming from the local authorities, the Conseil Régional, now in charge, cannot dictate the land use governed by municipal urban plans. This recurring oversight of the decentralization laws obviously harms the capacity of the region to transform and partly explains this dotted urban planning. The territorial reforms under debate, however, refuse to consider this major problem. This is, no doubt, because the exceptional nature of Paris will always remain a problem for Parliament; no doubt, as well, because the Grand Paris bill presented by the government conveys another approach to the metropolitan issues.

A "Dubai-sur-Seine" would not be considered differently.

Developed at the same time as the consultation, but without any form of exchange with the teams, the Blanc plan (*from the name of the Secretary of State in charge of Paris region's Development - , Editor's note*) embodies in another way the survival of dotted urban planning. This plan approaches regional development from well identified strategic territories. Its weakness is that it overlooks the metropolitan logic which these sites are part of and to which it is attached. This project is often criticised for its highly hierarchical governance. It is also, and especially, an industrial project: the "metro builder – transport operator – urban manager" conglomerate planned here can be applied, without any real adjustment, to any other largely expanding world metropolis. The map presenting this is revealing. It symbolically reduces the plan to an infrastructure and a few large spaces destined to receive specialized economic centres (other forms of the deterritorialized dots). A "Dubai-sur-Seine" would not be considered differently.

That the economic realities of the Paris region are not those of the economic capitals of developing countries naturally undermines this urban business plan. From this point of view, the extremely ambitious growth figures announced by the Secretary of State (3 to 4% growth of the regional GDP per year, which is better than during the *Trente Glorieuses!* (Thirty Glorious Years)) are as much development objectives as they are the minimum required to guarantee the profitability of the project.

The public transport system foreseen presents the huge advantage of bringing (at last) substantial infrastructures to Seine-Saint-Denis. However, it doubly eludes the question of its insertion into the territory. First, from a landscaping point of view, the automatic metro is still designed like the metros of the 20th century: a tube infrastructure planned to connect points as quickly as possible at a maximum speed. The insertion of this metro in the urban panorama, as in the case of the new mobility practices, is purely and simply overlooked.

The question of sites in movement, nonetheless, is central to all the proposals, from Secchi's porous city (Studio 09) to the urban connectors of Klouche (L'AUC) or Portzamparc. The absence of a local public transport framework between the dotted stations runs the risk of facilitating urban sprawl, due to the large distance between stops, of the absence of any tramway or of a large scale property controlling tool. The plan runs the great risk of being translated both by a large use of cars to get to the stations and through an acceleration of urbanization in the very large periphery.

L'éclatement du système métropolitain est une autre conséquence de cette approche sectorisée du développement régional. Le pari d'un modèle urbain basé sur la spécialisation de campus et pôles économiques reliés les uns aux autres repose sur les modèles de développement de type industriel. Or, le développement des très grandes métropoles de la connaissance associe la créativité à la diversité urbaine. De ce point de vue, la concentration de chaque secteur d'activité dans quelques lieux nie le fait que l'échelle du *cluster* dans la région parisienne, c'est justement la métropole : chaque territoire participe mais elle les enveloppe tous. À ceci s'ajoutent les effets délétères pour le développement métropolitain d'une mise en concurrence des territoires pour s'arracher les gares potentielles ou les éventuels pôles. Ce jeu, sans véritable gagnant à terme, a malheureusement déjà commencé...

La banlieue, cette incomprise ?

Les travaux des dix équipes traduisent de leur côté une maturation collective de la pensée métropolitaine. En ce sens, les remarques faites précédemment ne s'appliquent pas aux propositions élaborées dans le cadre de la consultation. Cependant, comme les schémas de la région et du gouvernement, les travaux des dix équipes témoignent d'un rapport difficile à la banlieue. Le contraste y est sans doute plus poussé encore.

Cette consultation a un mérite immense : elle fait pour la première fois exister la banlieue, voire la très grande banlieue (le Bassin parisien, dans le cas de Grumbach). La plupart des projets symboliques repris dans la presse sont d'ailleurs situés en périphérie, qui est le territoire d'élection des totems du Grand Paris. Pourtant, les propositions des équipes ne rendent finalement pas grâce à toute la richesse qui s'y trouve. La banlieue parisienne représente aujourd'hui neuf millions d'habitants, quatre millions d'emplois, La Défense, Roissy, Eurodisney, le plateau de Saclay, trois gares TGV, etc. Si la région tire sa visibilité internationale de Paris, la ville située en son cœur a depuis longtemps cessé d'être la seule source de richesse humaine comme économique.

Le mot de Rogers pour qui Paris est une métropole dont le cœur est « *séparé de ses membres* » a fait florès. Reste qu'il souligne le côté en partie folklorique d'une lecture centrée sur Paris. Sans nier le caractère incontournable de la capitale, il nous faut pourtant dépasser cette vision anthropomorphique de la métropole. Le cœur battant de la région parisienne est également dans sa périphérie. Or, celle-ci reste niée en tant que centre potentiel. Elle n'est affirmée à l'échelle métropolitaine qu'au moyen de monuments totems, de morceaux de Paris ou de l'esprit global exilés en banlieue.

Cette logique ressort de manière volontiers caricaturale dans les projets de l'équipe Castro qui plante l'île de Pâques, l'Opéra de Sydney et Central Park en banlieue. Elle apparaît comme une forme de charité, d'aumône de la centralité, qui sourd de tous les projets localisés. Il ne s'agit évidemment pas de dire ou de penser que la banlieue n'a pas droit à du beau ou du spectaculaire, mais que ceux-ci doivent pouvoir se penser et se lire comme une émanation de celle-ci. Aujourd'hui, nos richesses et nos réserves d'inventivité ne se trouvent pas dans les centres mais dans les marges et dans la capacité du centre à s'en nourrir. Gares, hôpitaux, grands marchés, universités, complexes culturels, clochers et minarets sont bien plus sûrement les points d'ancrage des imaginaires banlieusards que de grands symboles disséminés ça et là. À charge, ensuite, de faire de ces lieux de service des monuments à l'échelle de la métropole.

The fragmentation of the metropolitan system is another consequence of this sectorised approach to regional development. The challenge of an urban model based on the specialization of campuses and economic centres each linked to the other is based on development models of an industrial type. However, the development of very large world metropolises associates creativity with urban diversity. From this point of view, the concentration of each business sector in a few places denies the fact that the cluster level in the Paris region is in fact the metropolis. Each territory participates, but it envelopes them all. To this can be added the pernicious effects on metropolitan development of allowing competition between territories and fighting over potential stations or possible centres. Unfortunately, this game, with no real winner in the long run, has already begun.

Misunderstood suburbs?

The work of the ten teams, on the other hand, expresses a collective maturity of metropolitan thought. In this way, the preceding remarks cannot be applied to the proposals developed within the framework of the consultation. However, similar to the plans of the region and the government, the work of the ten teams shows a difficult relationship with the suburbs. The contrast is no doubt, even greater.

This consultation is of huge merit. For the first time, it has put a face on the suburbs, even the larger suburbs (Paris basin, in the case of Grumbach). Most of the symbolic projects covered in the press, moreover, are located on the outskirts, which is the favoured territory for the totems of Grand Paris. However, all in all, the teams' proposals do not give thanks to all the wealth that can be found there. The Paris suburbs now represent 9 million inhabitants, 4 million jobs, La Défense, Roissy, Eurodisney, the Plateau de Saclay, three TGV (high-speed train) stations, etc. If the region draws its international visibility from Paris, the city located in its centre has for a long time ceased to be the only source of human or economic wealth of the region.

The words of Rogers for whom Paris is a metropolis whose heart is "separated from its limbs" enjoyed much success. However, it underlines the almost bizarre aspect of the reading, centred on Paris. Without denying the essential character of the capital, nonetheless, we must go beyond this anthropomorphic vision of the metropolis. The beating heart of the Paris region is also in its outskirts. However, this remains denied as a potential centre. It is only asserted on the metropolitan level by means of totem monuments, pieces of Paris or the general spirit, exiled in the suburbs.

This logic emerges in a willingly caricatured manner in the projects of the Castro team which locates Easter Island, Sydney Opera and Central Park in the suburbs. It resembles a form of charity, alms for centrality, deaf to all the localized projects. It is, obviously, not a question of saying or thinking that the suburbs do not have a right to the beautiful or spectacular, but that these must be thought of or read as an emanation of the suburbs. Today our wealth and our supplies of inventiveness are not found in centres, but on the margins and in the capacity of the centre to feed from it. Stations, hospitals, large markets, universities, cultural centres, church spires and minarets are much surer anchorage points of the imaginary suburbanites than the great symbols dotted here and there. On condition, then, that these service sites are made into monuments on the metropolitan scale.

Cet urbanisme de totems est révélateur des tabous qui traversent la pensée de nos villes et de nos sociétés. Les quelques propositions qui s'intéressent véritablement aux ressources de la périphérie ne puisent pas assez dans sa substance. Elles l'approchent soit sous l'angle du banal, comme lorsque le groupe Descartes analyse les diverses manières d'intensifier le pavillonnaire, soit sous l'angle de la relation urbain / rural, via la forêt pour MVRDV ou les axes mixtes ville / agriculture dans le projet de l'équipe LIN. La ville de demain est en train d'émerger de ces lieux. Ce processus a été tu par la plupart des propositions qui, au motif qu'il fallait se projeter dans le XXI^e siècle, ont régulièrement fait l'impasse sur l'existant : les villes nouvelles sont très peu mobilisées alors qu'elles constituent des réserves de foncier et un terrain d'investissement urbain et métropolitain de premier choix.

Autre oublié, le temps. Cet élément fondamental pour approcher la durabilité d'une métropole a été sous-estimé par les propositions des équipes, alors qu'il est utilisé par ailleurs comme un argument fort contre le plan Blanc accusé d'omettre qu'en voulant aller très vite, on finit souvent par aller trop vite. Ainsi, les effets du vieillissement différencié du bâti et l'analyse des zones appelées à muter au cours des trente prochaines années ont été peu intégrés. C'est en particulier le cas des cités, dont le devenir est presque éludé des propositions. En dehors de quelques mentions ponctuelles (en particulier chez Castro, Klouche, Descartes et Nouvel), les logiques de ghettoïsation comme les questions de logement ou de modes de vie n'ont pas été invitées au cœur de la réflexion sur la métropole post-Kyoto parisienne. La paupérisation des conditions de vie d'une grande partie des Franciliens est pourtant un sujet absolument central pour penser le devenir, y compris architectural et urbain, de la métropole.

Ce constat rejoint plus généralement l'analyse que la consultation a été l'occasion d'un intense brassage d'idées et de disciplines dans lequel des axes de travail ont été ouverts. Mais si la région parisienne a servi de substrat théorique pour ouvrir les pistes, le fait d'avoir un matériau de première main commun n'a pas pour autant sorti de l'ombre les questions pragmatiques, depuis les logiques économiques (innovation, tourisme, etc.) jusqu'aux outils opérationnels (maîtrise foncière, gouvernance, etc.).

Controverses métropolitaines

La métropole de demain naîtra du frottement entre les exigences et les attentes des populations locales – nourries de la vision artistique et technique des personnes invitées à transformer leurs territoires avec elles – et le génie du lieu qui permet de singulariser les réalisations lorsqu'il est capté. La population et la démocratie sont donc des enjeux centraux lorsque l'on pense à la durabilité du développement métropolitain.

De ce point de vue, l'accumulation en quelques mois de douze¹ projets est une chance. Ils ont tous été produits par des personnes compétentes, expertes et renseignées sur leur sujet. Or, ils portent tous des visions différentes sur les objectifs, sur leur traduction spatiale et sur les priorités à défendre. Ceci ne doit pas conduire à mettre en doute l'expertise ou même à plonger dans un relativisme absolu. Ceci doit en revanche amener chacun à se remettre en question. La plupart des participants ont d'ailleurs confié que c'était l'un des enseignements principaux qu'ils retireraient de cette expérience.

1. Les dix équipes, le Sdrif et le plan Blanc.

This form of totem urban planning is indicative of the taboos that cross the thoughts of our cities and our society. The few proposals that took a real interest in the resources of the periphery did not delve deep enough into their substance. They approach it either from a common angle, as when the Descartes group studied the various manners of intensifying suburban housing, or from the urban-rural relationship angle, via the forest for MVRDV or the main mixed city / agriculture lines for the LIN team project. The city of the future is starting to emerge from these sites. The process has been killed by most of the propositions, which, on the grounds that they had to plan into the 21st century, regularly choose to overlook the existing. The new towns were scarcely mobilized, but they constitute landholdings and a prime metropolitan and urban investment ground.

Another oversight: time. This fundamental element in the sustainable approach to a metropolis has been underestimated by the teams proposals, when it is used elsewhere as a strong argument against the Blanc plan, accused of forgetting that by wanting to go very fast; often we end up going too fast. Therefore, little of the effects of the differentiated aging of buildings and the study of the zones destined to change during the next thirty years have been integrated. This is particularly the case of the cities whose future is almost eluded by the proposals. Apart from a few limited mentions (in particular by Castro, Klouche, Descartes and Nouvel), reasoning in terms of ghettos like questions of housing or lifestyles were not brought into the centre of the reflection on the post-Kyoto metropolitan Paris. The pauperization of the living conditions of a large section of the Franciliens (people of Paris region) is, nevertheless, an absolutely central subject for considering the future, including the architectural and urban future of the metropolis.

This observation more generally concurs with the analysis that the consultation was an opportunity for an intense melting-pot of ideas and disciplines in which lines of work have been opened. However, if the Paris region has served as a theoretical substrate to open the way, the fact of having a common first-hand material did not, for all that, bring out the pragmatic into the light, from the economic logic (innovation, tourism, etc.) to the operational tools (property control, governance, etc.).

Metropolitan controversies

Tomorrow's metropolis will rise from the crossing of the requirements and expectations of the local populations – fed by the artistic and technical vision of the persons invited to transform their territories with them – on the one hand, and the engineering of the site by means of which buildings can be made remarkable, when harnessed, on the other. The population and democracy are therefore central challenges when we think of the sustainability of the metropolitan development.

From this point of view, the accumulation in a few months of twelve¹ projects for metropolitan Paris is an opportunity. These projects have all been produced by skilled people, experts fully informed on their subject. However, they all carry different visions of the objectives, their spatial expression and the priorities to be defended. This should not lead us to cast doubt on the expertise or even immerse ourselves in an absolute relativism. On the other hand, it should lead each of us to question ourselves. Most of the participants, moreover, have confided that it was one of the main lessons learned from this experience.

1. The ten teams, the Sdrif and the Blanc plan.

Comme l'analyse que Bruno Latour fait de l'histoire des sciences, les villes se construisent par formation de consensus sur les points de débat. Rebondir sur cet acquis pour en faire un outil de développement de la région parisienne nécessite toutefois de mettre la métropole en débat. Cela suppose des lieux et des acteurs de ce débat.

D'aucuns, sceptiques, peuvent aujourd'hui se demander si cette consultation a réellement été initiée dans le but de renouveler la pensée et les perspectives pour l'aménagement de la région parisienne ou si elle n'a été qu'un simple prétexte pour permettre au gouvernement de gagner du temps, en occupant l'espace médiatique, afin d'avancer parallèlement avec le plan Blanc. Quoi qu'il en soit, ce travail collectif a produit des travaux riches et originaux et suscité de très nombreux débats dans la population et parmi les élus. La région parisienne est ainsi l'un des seuls chantiers métropolitains de la planète où les points de vue ont pu être frottés et confrontés grandeur nature.

Les germes d'une agora métropolitaine existent. La matière à partir de laquelle il est possible de penser la métropole aussi, même s'il faut sur certains points l'enrichir. Mais cette agora ne doit pas être fermée ni réservée car la question de l'hybridation des parcours, des discours et des politiques est la question métropolitaine par excellence. Les grandes métropoles sont le lieu où se rencontrent et se mêlent les identités : il s'agit d'inventer les territoires supports d'identités multiples, les territoires qui, loin d'enfermer, facilitent la projection des acteurs et réseaux locaux à de multiples échelles. Les débats entre praticiens ou entre élus sont nécessaires comme en témoigne Paris Métropole. Mais il est fondamental d'inviter la population à coproduire cette pensée. Par les actions qu'ils entreprennent au quotidien, par la pression qu'ils exercent sur leurs élus, par la demande qu'ils adressent aux entreprises, les habitants ou les usagers de la métropole sont les meilleurs garants de sa bonne étoile. Et la métropole parisienne ne scintillera pas sans eux.

La consultation a permis à la ville de redevenir une question politique. C'est une très bonne nouvelle car, comme le rappelle le président de la République dans l'entretien accordé à AA, l'une et l'autre sont étroitement liées par nature. Après dix ans d'études, de projets et de débats politiques, l'acte I du Grand Paris est en train de prendre fin. Nous entrons aujourd'hui dans l'acte II. La loi Grand Paris est toujours au Parlement. En matière de logement, de respect des collectivités locales et de contrôle de la Société du Grand Paris, les sénateurs ont la responsabilité et le devoir d'enrichir le projet de loi. Les fonctions de l'Atelier international sont également en voie d'être clarifiées, en parallèle avec l'affirmation de Paris Métropole comme possible instance de gouvernance à la façon de la Great London Authority.

Sur l'ensemble de ces sujets, la plus grande vigilance s'impose pour que le cadre de travail s'accorde avec les ambitions affichées. À ce jour, les réponses pratiques se font attendre. Il en va donc de la responsabilité de tous de faire en sorte que la métropole post-Kyoto que l'on nous promet soit plus que la ville de l'après-Copenhague, plus qu'un bel effet d'annonce dépourvu de réels effets.

FRÉDÉRIC GILLI

Similar to the analysis that Bruno Latour made of the history of science, cities are built through the forming of a consensus on the points debated. Nevertheless, responding to this accepted notion to make a development tool for the Paris region requires debating the metropolis. This presupposes the sites and the key players of this debate.

Some sceptical people may now ask themselves if this consultation was really initiated with the aim of renewing the reflections and perspectives for the development of the Paris region or whether it was not simply a pretext to allow the government to win time, by occupying media space, in order to make parallel progress with the Blanc plan. Be that as it may, this collective work has produced rich and original work and aroused much debate among the population and the elected representatives. The Paris region is therefore one of the only metropolitan work sites on Earth where points of view have been crossed and confronted in real life.

The seeds of a metropolitan agora exist: the material from which it is possible to think of the metropolis in this way, even if we must enrich it in certain areas. However, this agora must not be closed, nor reserved, because the question of the hybridization of paths, discourse and politics is a metropolitan question par excellence. The large metropolises are the place where identities meet and mix. It is a question of creating territories allowing multiple identities; territories which, far from hemming in, facilitate the planning of players and local networks on multiple levels. Debates between practitioners or between elected representatives are necessary as shown by Paris metropolis. However, it is fundamental to invite the population to co-produce this metropolitan thought. Through the actions they will take daily, through the pressure they will exert on their elected representatives, and through the demands they will make of the companies, the inhabitants or users of the metropolis are the best guarantee of its lucky star, and metropolitan Paris will not shine without them.

The consultation has allowed the city to become a political question. This is very good news, since, as the President of the Republic of France reminds us in his interview with AA, by nature the one is closely linked to the other. Following ten years of studies, projects and political debate, Act I of Grand Paris is drawing to a close. We are now entering into Act II. The Grand Paris bill is still in Parliament. On the questions of housing, respect for local authorities and control by the Société du Grand Paris (Grand Paris Company), it is the senators' responsibility and duty to enrich this bill. The functions of the *Atelier International* are also being clarified, parallel to the assertion of metropolitan Paris as a possible governance authority, similar to the Great London Authority.

On all of these subjects, the greatest vigilance is required to make sure that the work environment matches the ambitions displayed. To date, the practical answers are slow in coming. It is therefore everyone's responsibility to do what is necessary to make the post-Kyoto metropolis that we are promised more than a post-Copenhagen city; more than a fine announcement lacking in real effects.

FRÉDÉRIC GILLI