



La pensée métropolitaine en chantier

Par [Daniel Behar](#), géographe, professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris (université Paris- Est) et consultant à la coopérative Acadie

1 juillet 2016 à 16:13



Lors de la fête de lancement des travaux du Grand Paris Express, à la gare de Clamart, samedi. Photo Stéphane Rémaël pour Libération



En 2008, le projet du Grand Paris est lancé en plaçant la barre très haut. La consultation internationale explore les enjeux inédits posés par la question métropolitaine en combinant le «dire» (une ville sans limite jusqu'à la mer, fonctionnant en rhizomes...) et le «faire» (ici le déplacement des gares parisiennes sur le périphérique, là une forêt d'un million d'arbres à Roissy...). Huit ans après, à l'aune de cette ambition, les engagements

paraissent bien modestes : d'un côté une gouvernance fragmentée par l'addition d'une institution métropolitaine étreinée sur tous les plans (périmètre, compétences...) et de l'autre une infrastructure lourde de transports comme dans les Trente Glorieuses ! D'aucuns – bien souvent des architectes nostalgiques de leurs relations au Prince – y voient la marque de l'absence d'un pilote et d'un grand dessein. C'est en réalité mal connaître les dynamiques de changement qui font le propre des situations métropolitaines contemporaines.

Derrière la création de la métropole du Grand Paris se cache la véritable mutation politique : la couverture intercommunale exhaustive de la zone, selon une maille de 300 000 à 400 000 habitants en moyenne. Et ce changement d'échelle de la gouvernance locale conduit les élus à modifier leur perspective. Partout la même question se pose : comment chacun de ces « morceaux » de métropole peut-il affirmer sa singularité tout en composant avec ses voisins ?

Quant au projet de métro, ce n'est pas qu'un moyen de transport. Une société mobile, très réactive comme l'est la société métropolitaine n'attend pas son ouverture à partir de 2025 pour anticiper ses effets et changer la physionomie des territoires métropolitains. Pendant que les acteurs publics se focalisent sur l'aménagement des futurs quartiers de gares, les ménages ou les entreprises ouvrent davantage le jeu et s'intéressent à des territoires plus discrets, jusqu'à présent hors marché.

Les politiques sont en train de prendre acte de l'épuisement du modèle français d'aménagement, qui séquence la production urbaine entre planification et programmation, pilotées par les pouvoirs publics, et la réalisation en aval confiée au privé. C'est une dynamique de décloisonnement radical des rôles et des modes de faire qui est amorcée.

Parce que le chantier de transformation du Grand Paris est ainsi pleinement engagé, ce sont des questions nouvelles qui doivent maintenant structurer le débat public, mobiliser chercheurs, acteurs et citoyens.

Si la gouvernance métropolitaine se transforme vers le « en plus grand », doit-elle se limiter à une politique des affaires étrangères où chaque territoire cherche à réguler ses rapports de concurrence et de complémentarité avec ses voisins ? Comment aborder les transformations de la gestion urbaine, rendues indispensables par les mutations des modes de vie des métropolitains ? Comment

passer d'une politique de gestion de «bassins de vie» locaux à la prise en compte d'un fonctionnement en archipels, des entreprises et des ménages métropolitains?

Si le futur métro a d'ores et déjà des effets de transformation sur les territoires du Grand Paris, qu'advient-il lors de sa mise en service ? Les impacts ne seront-ils pas alors différents des prévisions actuelles ? On sait par exemple que l'amélioration des déplacements quotidiens qu'il va provoquer induira mécaniquement une réduction de la mobilité résidentielle, et générera donc des besoins de déménagement.

Enfin si de Réinventer Paris à Réinventer la Seine, la mutation des modes de production urbaine est engagée, celle-ci ne peut faire l'économie du changement d'échelle : comment passer de la transformation des lieux à celle des interdépendances et des systèmes constitutifs du fait métropolitain ?

Le Grand Paris est en chantier. La pensée métropolitaine doit l'être aussi.

Photo Philippe Mariana