

LA METROPOLE DU XXI^e SIECLE DE L'APRES KYOTO

Atelier Castro Denissof Casi - Laboratoire Architectures, Milieux, Paysages
Nexity, Villes et Projets - Berim

LA METROPOLE DU DROIT A L'URBANITE

« Mère de toutes les villes », la métropole de l'après Kyoto doit être une « ville mondiale » disposant des attributs donnant accès à ce titre. Mais elle doit aussi réussir à concilier quatre exigences présentant des contradictions : le développement économique, l'équité sociale, les qualités environnementales exigées par le protocole de Kyoto et la poésie urbaine.

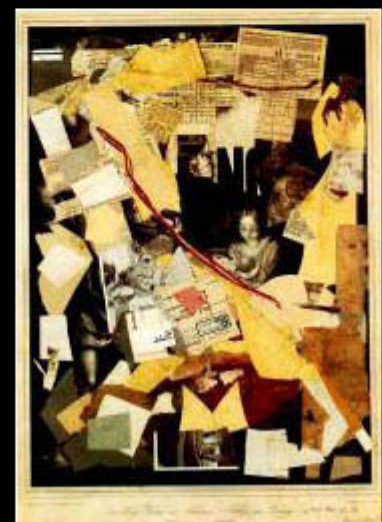
Les modèles à exclure

- La ville générique incapable de s'affirmer comme « unique » à l'échelle mondiale.
- La ville diffuse consommatrice d'infrastructures et d'énergie, et productrice de CO₂.
- La ville privatisée opposée à l'égalité en droits des citoyens.
- La ville des grands ensembles à remodeler plutôt qu'à détruire.
- La ville « éco-quartériste » dont les solutions stéréotypées ne sauraient s'appliquer à la ville existante qu'il convient d'adapter pour en faire une « Cité-éco ».

Les dix principes du droit à l'urbanité

1. La *topolitique* soit disséminer de l'intérêt public partout, implique une seule taxe professionnelle et un coût unique pour les transports publics.
2. La poésie comme basse continue du travail urbain car « l'homme habite en poète » (Hölderlin).
3. Le patchwork qui rend compatibles des formes urbaines et architecturales très variées.
4. Un développement multipolaire hiérarchisé permettant un développement économique et sociétal.
5. Le baroquisme comme méthode pour recoudre le territoire à grande échelle.
6. L'appui sur la morphologie et les paysages afin de situer judicieusement les infrastructures, les secteurs à compacifier, les campagnes urbaines, ainsi que les paysages et les zones naturelles caprices de CO₂.
7. Déchiffrer, dézoner, Déréglementer : contre le zonage fonctionnaliste qui attribue de vastes aires qui pourraient être mixtes à telle ou telle activité.
8. L'innovation comme vecteur d'« adaptabilité »
9. L'impératif de la compacité
10. La nécessité du « symbolique extraordinaire » : de même que Paris-commune ne serait pas la ville la plus visitée du monde sans la Tour Eiffel, de même la métropole du XXI^e siècle doit créer, à l'échelle de son territoire, quelques édifices extraordinaires marquant son temps et son rang.

En plaçant l'humain au centre d'un collage rassemblant des formes et des composants divers, cette œuvre de Kurt Schwitters symbolise assez bien notre propos



LE GRAND PARI DE L'AGGLOMERATION PARISIENNE

Atelier Castro Denissof Casi - Laboratoire Architectures, Milieux, Paysages
Nexity, Villes et Projets - Berim

LE GRAND PARIS DU DEVOIR D'URBANITE

Le droit à l'urbanité fonde notre projet. Il comprend le droit au logement, mais signifie surtout habiter dans un bâtiment digne, dans un quartier dont le discours muet procure le sentiment d'appartenir à une communauté, dans une ville dont tous les lieux procurent un intérêt...et à l'échelle métropolitaine, dans un espace qui offre à chacun les conditions à la fois du chez soi et de l'ailleurs. En s'imposant à tous les acteurs, le droit à l'urbanité se fait devoir.

Des principes et des méthodes guident la spatialisation du projet : la topolitique, le baroque, le symbolique extraordinaire, déréglementer, développement durable

et adaptabilité, compacité-densité-intensité, accessibilité ; sauter un pas, le patchwork, la géomorphologie et les paysages, déchiffrer et dézoner le territoire et enfin remodeler et désenclaver les grands ensembles.

La métropole c'est la possibilité d'un ailleurs : l'analyse de la géographie nous permet de dessiner huit entités cohérentes pour un Grand Paris dont l'emprise est contenu par les villes nouvelles et les forêts. Le développement métropolitain que nous encourageons est intensif de préférence à extensif.

Le Grand Paris que nous dessinons est multipolaire. Il se compose de polarités qui rayonnent sur toute une aire urbaine et qui sont confortées par des lieux symboliques et de voyage.

Le Grand Paris doit favoriser la cohésion et le vivre ensemble pour une métropole à vivre : les grands ensembles sont remodelés et désenclavés tandis qu'une stratégie de développement économique renforce le caractère multipolaire de la métropole. L'accessibilité et les mobilités urbaines se traduisent par des projets de transports poétiques (trois boucles de tram dont une en très grande couronne qui désenclave les quartiers et des batobus sur la Seine et la Marne), de transports rapides (un métro automatique aérien sur l'A86 et une boucle ultra rapide Orly-Roissy-La Défense) et de transport fluvial pour les marchandises (création d'un port à Roissy). La question de la métropole durable et de son adaptabilité dans le temps est inhérente au projet. Le travail en zoom nous permet de traverser les différentes échelles métropolitaines.

Enfin, le projet spatial constitue la première étape de la réflexion aussi bien sur l'organisation politique que sur l'appropriation démocratique du Grand Paris.

