

Yves Guermond

Numéro du document: 1630 8 juillet 2009

Un Grand Paris jusqu'au Havre ?

Parmi les projets d'architectes sur le " Grand Paris ", présentés au début de l'année 2009, celui d'Antoine Grumbach a une place à part face aux autres propositions, toutes dominées par l'idéologie du renforcement de la compacité urbaine et de la " construction de la ville sur la ville ", avec des espaces verts aménagés sur les toits et des viaducs surplombant les boulevards. Le projet Grumbach était au contraire animé par la volonté de réconcilier l'intensité urbaine et la nature. Il y ajoutait une critique de la croissance radio-concentrique, où " tous les quartiers défavorisés, toutes les situations de crise ont en commun leur enclavement, leur mauvaise insertion dans le système de transport, ainsi que leur manque d'identité ". Dans le cadre de la réflexion de " l'après-Kyoto ", la vallée de la Seine, ajoutait-il, " avec sa morphologie de paysages superbes, avec ses discontinuités végétales, et parmi elles toutes ces foyers que sont les petites villes et les trois grands pôles de Paris, Rouen, le Havre, constitue une organisation extraordinaire dans laquelle la nature est partout présente ". Dans cette ligne de pensée, inspirée de Soria y Mata et de Franck Lloyd Wright, l'intensité urbaine est maintenue et activée par un système dense et performant de transport entre grands et petits centres hyper-reliés par des transports en commun (train, tram-train, tramway, bus à horaires cadencés sur les autoroutes), des pistes cyclables, des bateaux, etc...



Le Grand Paris

Source : Agence Grumbach et associés

La sortie des cartons de l'atelier d'architecture est toujours périlleuse, et ces propositions ont suscité en Normandie plus de mouvements divers que d'enthousiasme. Il faut dire que la communication " en région " a été moins réussie qu'à Paris. Un ministre est passé en trombe pour dire " qu'il fallait " un TGV Paris-Le Havre, sans s'inquiéter du reste de la région. Antoine Grumbach lui-même, dans une intervention *ex cathedra* devant le Conseil Economique et Social de Haute-Normandie, a semblé balayer toute la réflexion locale, en déclarant que, face à la métropolisation parisienne, " l'identité normande n'était pas significative sur le plan économique à l'échelle mondiale ". Il n'en fallait pas plus pour que cette proposition semble une pure émanation du pouvoir central et de la technocratie qui l'entoure. Alors que le projet pouvait être l'occasion d'une réflexion commune sur l'avenir de Paris et du val de Seine, toutes les occasions d'incompréhension ont été accumulées. La

municipalité de Rouen, la métropole oubliée, n'a pas été associée à la réflexion, pas plus que celle de Caen, et le projet est apparu comme une reprise pure et simple du " schéma d'aménagement de la Basse-Seine " des années 1960. La critique faite à l'époque à ce schéma était de concentrer les activités sur la Seine et de couper cet axe de la Basse-Normandie, en délaissant le développement de la région de Caen.

L'urbanisation au Nord-Ouest de Paris n'a jamais fait l'objet d'une quelconque concertation entre la région Ile-de-France et les deux régions normandes, pas plus qu'avec la région picarde. On voit bien pourtant l'intérêt qu'il y aurait - et c'est ce à quoi le projet Grumbach pouvait conduire s'il faisait l'objet de débats démocratiques - à concevoir la métropolisation dans un cadre qui dépasse les limites administratives de l'Ile-de-France. De l'épreuve d'architecte au projet d'urbanisme, une phase de débat est indispensable, et c'est sans doute la plus difficile à réussir.

Yves Guermond

Pour aller plus loin : la fin de l'article : [La France en diagonales](#)

Le site <http://www.normandie2010.org> , ouvert par les géographes de Rouen, Le Havre et Caen, permet de prolonger la réflexion sur ce sujet, ainsi que sur les autres " enjeux régionaux ", dans la perspective des élections régionales de 2010. Le site comporte des articles, des fiches de synthèse, et un forum de libre discussion.



© Les Cafés Géographiques - cafe-geo.net