



HAL
open science

Le Grand Paris des infrastructures, un projet en crise ?

Nathalie Roseau

► **To cite this version:**

Nathalie Roseau. Le Grand Paris des infrastructures, un projet en crise ?. Dominique Rouillard (dir.). L'Infraville: futurs des infrastructures, Archibooks, pp.53-64, 2012, 978-2357331617. hal-00735362

HAL Id: hal-00735362

<https://enpc.hal.science/hal-00735362>

Submitted on 28 Mar 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le Grand Paris des infrastructures, un projet en crise ?¹

Initiée en 2008, la récente consultation internationale sur « le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne » a donné lieu à un débat foisonnant, alimenté par les dix scénarios élaborés pour la région capitale². Un imposant corpus de textes et de matériaux visuels, d'analyses et de projets, a été produit à cette occasion, reflétant un état présent de la compréhension par le milieu professionnel, du phénomène métropolitain. Figures incontournables de cette réflexion d'ensemble, la mobilité urbaine et son infrastructure associée ont bénéficié d'un investissement inédit. Derrière les vitrines des projets phares et les consensus policés, comment les discours afférents et les images produites ont-ils projeté ces questions ? Au-delà de leurs fonctions servantes, la « grande » échelle proposée par la consultation a-t-elle modifié le prisme de lecture des objets infrastructurels ?

Objet global, objet total

Le terme d'infrastructure est protéiforme, associant d'une part, des formes matérielles et composites – ouvrages, réseaux, structures, édifices - dont les temps de réalisation sont conséquents -, et des fonctions volatiles - flux, programmes, technologies - dont les durées de vie sont variables. Ce dialogue du *hard* et du *soft*, cet entremêlement de fonctions et de contraintes, exacerbent la nature particulièrement instable d'un objet, dont l'obsolescence programmatique semble aigüe, alors que sa durabilité matérielle dans l'espace urbain est l'une des plus longues. Elle s'amplifie encore lorsque l'on considère les différentes échelles entrecroisées, dont participe la toile des nœuds et des réseaux de circulation. Associant

¹ Publié dans *Infraville* (Dominique Rouillard, Ed), Archibooks, 2012, pp. 53-64

² Les documents de référence relatifs aux travaux de la consultation, sont notamment : les « livrets chantier » (consultables sur le site de la consultation www.grandparis.culture.gouv.fr) et les ouvrages publiés par les équipes, dont certains sont cités dans la suite de cet article ; des numéros spéciaux de revues qui restituent des synthèses de la consultation, notamment le numéro du *Moniteur AMC*, « Le Grand Pari(s), Consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne », 2009 ; ainsi que les nombreux dossiers, articles et commentaires publiés depuis.

indissolublement la ville agglomérée et discontinue, dense et diffuse, offrant à l'individu *hypertexte* un éventail croissant d'appartenances, cette *strate* géographique articule un fonctionnement métropolitain et un fonctionnement situé.

La question de l'infrastructure a aussi bénéficié des apports théoriques transmis depuis une dizaine d'années par des analystes et chercheurs. A propos de l'architecture des nœuds de transport, Manuel Castells avait déjà préfiguré, dans *La Société en réseaux*, ces tensions croissantes entre « l'espace des flux » et « l'espace des lieux ». Le sociologue soulignait la dialectique entre d'un côté, l'expérience du lieu visible et matériel, de l'autre, celle d'un espace fluide et virtuel, permettant d'être ici et ailleurs³. John Urry et ses collègues de l'Ecole de Lancaster ont parallèlement développé un courant sociologique faisant de la mobilité un objet de recherche en tant que tel, qui, dans une perspective interdisciplinaire, renouvelle l'articulation entre études urbaines et sciences sociales⁴. Les notions de « non-lieu » (Marc Augé) et de « ville générique » (Rem Koolhaas) ont quant à elles, soulevé la question du statut, de l'appropriation et de l'urbanité de ces « espèces d'espaces » produits *par* et *dans* notre environnement contemporain⁵.

Objet du futur, objet historique

Revenant au débat sur l'avenir de la métropole parisienne, nous observons que cette question figure en bonne place dans l'histoire de la planification du Grand Paris. L'exposition de présentation des travaux des équipes à la Cité de l'Architecture, inaugurée le 29 Avril 2009 par Nicolas Sarkozy, introduisait d'ailleurs les visiteurs avec un rappel de quelques moments phares de cette saga, le plan directeur de Henri Prost (1934) et le schéma directeur de Paul Delouvrier (1965) figurant en tête d'affiche, même s'ils n'ont pas eu la même fortune.

Des *villes de l'avenir* (1910) d'Eugène Hénard aux systèmes de parcs de Jean-Claude Nicolas Forestier (1908), des *villes-tours* (1922) d'Auguste Perret aux *villes contemporaines* (1922) de Le Corbusier, des *parkways* d'Henri Prost (1934-39) aux grandes expositions de l'entre-deux-guerres, des *villes spatiales* de Yona Friedman aux *villes parallèles* de Claude Parent,

³ Manuel Castells, *La Société en réseaux, L'ère de l'information*, Paris, Fayard, 2001, pp. 473-530.

⁴ John Urry et Mimi Sheller, « The new Mobilities Paradigm », *Environment and Planning*, A38, Février 2006, pp. 207-226.

⁵ Marc Augé, « Non-lieux et espace public », *Quaderns* (Barcelone), no 231, 2001, p. 11 ; Rem Koolhaas, *Mutations, Harvard Project on the City*, Bordeaux, Arc en rêve Centre d'architecture, Actar, 2001, pp. 721-742.

des villes nouvelles aux *joyaux de la couronne*⁶, la métropole parisienne n'a pas cessé d'être un sujet de débat intense et la question de l'infrastructure y a toujours occupé un rôle de premier plan. Bien connu et remarquablement étudié⁷, l'exemple du boulevard périphérique parisien, implanté sur les anciennes fortifications de Thiers, est à cet égard, emblématique de la transformation continue et à secousses des représentations de l'infrastructure dans le milieu grand-parisien et des relations complexes qu'ont nouées Paris et sa métropole. De la ville hygiéniste à la ville progressiste, de la ville des flux à la ville-ceinture : à travers son histoire, s'esquisse la succession des futurs projetés pour la capitale, réalisés ou avortés.

Le dernier rempart d'un urbanisme volontaire ?

L'importance de la question infrastructurelle dans la récente consultation ne serait donc pas une nouveauté. Oui et non, car il est clair que l'accaparement du sujet par le grand public et par les architectes leaders de la consultation, revêt un caractère inédit, la question n'étant plus l'apanage des seuls décideurs et techniciens ou de leurs opposants. Certes le sujet ne pouvait être ignoré dès lors que l'on réfléchit au fonctionnement métropolitain, mais l'investissement va bien au-delà, et c'est sans doute parce qu'il cristallise quelques uns des paradoxes inhérents à l'action publique sur la ville contemporaine, que les architectes en ont fait l'un des thèmes centraux de leurs propositions. Devant la crise de la planification urbaine soumise aux aléas du futur et aux incertitudes des moyens, devant la nécessité impérieuse d'un projet d'ensemble, les concepteurs ont choisi de se confronter à l'un des objets les plus emblématiques de ces tensions vives. Ce faisant, ils ont aussi affronté une question qui touche plus particulièrement leur profession : leur rôle dans l'édification métropolitaine, confrontée à l'intensification des flux et à l'obsolescence permanente.

En même temps, ces questions confèrent à l'infrastructure un pouvoir démultiplié dans la mesure où elle apparaît comme le dernier rempart d'un urbanisme volontaire susceptible d'apporter les réponses à la mesure des défis en jeu. C'est aussi l'une des raisons pour lesquelles les équipes revendiquent d'être impliquées dans la discussion sur le projet de

⁶ C'est ainsi qu'avaient été baptisés au tournant des années 90, les sites de désindustrialisation en proche couronne parisienne, comme la Plaine Saint Denis, Seine Amont, Billancourt par exemple, destinés à figurer, dans le SDRIF de 1994, les lieux stratégiques de la restructuration de la métropole.

⁷ En particulier par Jean-Louis Cohen et André Lortie dans leur ouvrage rétrospectif *Des fortifs au périph, Paris, Les seuils de la ville*, Paris, Picard, Éditions de l'Arsenal, 1991.

réseau métropolitain de transports collectifs, le « Grand Paris Express »⁸. Dans ce débat très contraint (le projet du Grand Paris peut-il se condenser et se réduire à un projet de réseau de transports, quel qu'il soit ?), les équipes d'architectes, désormais réunies au sein de l'Atelier International du Grand Paris, ont enfourché ce premier cheval de bataille⁹, aspirant à influencer le choix du tracé et la nature du projet d'ensemble, parce qu'elles supposent que sa réalisation plus ou moins vraisemblable sera susceptible d'influer structurellement sur l'avenir urbain de la capitale.

Figurer la métropole

« Les voies par lesquelles on circule sont à elles seules une géographie. Tantôt elles composent avec la géographie naturelle qu'elles empruntent avec facilité ou par commodité, tantôt elles fabriquent la leur : ce sont des infrastructures. [...] . C'est cette interférence des voies et des territoires qu'elles parcourent, de leur géographie artificielle avec la géographie naturaliste qu'elle suivent ou qu'elles bousculent, qui mérite d'être raisonnée. » (Michel Desvigne¹⁰)

En promouvant une vision géographique de l'infrastructure, Michel Desvigne, associé pour l'occasion à l'équipe emmenée par Jean Nouvel, défend cette dimension augmentée de l'ouvrage, soulignant du même coup l'acuité des frottements que l'acte d'aménager oppose au contexte. Conscients de cette influence, chacun des scénarios tente d'abord de clarifier la *géographie* métropolitaine. Les modes de représentation auxquels ont recours certaines équipes sont de ce point de vue, éclairants. Les vues aériennes, satellitaires, cartographiques, aspirent à figurer une totalité que les tracés d'infrastructures ont alors pour objet de rationaliser, la proposition la plus radicale étant sans doute celle du plan de réseaux de transport public, projeté par les équipes d'Antoine Grumbach et de Jean Nouvel sur le périmètre de leurs métropoles reconfigurées et agrandies, point magistral d'un récit qui, grâce à l'icône du plan de métro, permettrait enfin de recouvrer la lisibilité de la métropole (**Fig1**). D'autres équipes recourent à des modes de représentation moins explicites, appartenant au registre de la métaphore (avec l'image du *rhizome* développée par l'équipe de Christian de

⁸ Dernier nom donné au projet tel qu'il résulte de la négociation entre l'Etat et la Région.

⁹ « Vers un grand système métropolitain », sur le site www.ateliergrandparis.com

¹⁰ Michel Desvigne in Jean Nouvel, Jean-Marie Duthilleul, Michel Cantal-Dupart, *Naissances et renaissances de mille et un bonheurs parisiens*, Les Editions du Mont-Boron, Paris, 2009, p.182.

Portzamparc), de l'échantillon (la *maille* de Studio 09 ou la *matrice* d'AUC) ou de la modélisation (le *calculateur* de MVRDV) (**Fig2 et 3**).

Les modes de représentation de la figure métropolitaine sont en étroite relation avec la nature des projets envisagés. Une première approche projette le devenir de la métropole autour de visions volontaristes, destinées à contrecarrer la tendance radioconcentrique héritée du récit historique grand-parisien. Sont esquissés des archipels, « polycentrique », « multipolaire », linéaire, structurés autour de sites ou d'ensembles dont le caractère exceptionnel est souligné. Il s'agit là des 20 *villes* de l'équipe Descartes, des 8 *entités* de l'équipe Castro, des *pôles* de l'équipe Rogers, ou encore des *points nodaux* et des *liaisons* dont l'équipe Portzamparc explore la possible consolidation urbaine au travers de 6 *fenêtres de projet* choisies. Cette projection du système métropolitain se double parfois d'un processus d'agrandissement : de la mesure de la métropole avec des logiques extensives, la plus emblématique étant celle du projet *Seine Métropole* qui va à la conquête de l'ouest jusqu'à la mer ; ou de la mesure de l'urbain avec l'émergence ça et là de « cities within a city ».

Une deuxième approche privilégie un point de vue *a priori* local et va jusqu'au bout de l'énoncé selon lequel la globalisation n'est pas un défi à extérioriser à une échelle ou en des lieux donnés mais à intérioriser partout et au cœur même de l'urbain. Ici, le tout est dans le détail : la métropole est une nébuleuse complexe dont la situation et le projet ne peuvent se réduire à un seul système de rationalisation (d'où la matrice, la toile, le calculateur, le rhizome). L'énoncé du polycentrisme est certes séduisant mais n'est pas opératoire pour certaines équipes qui voient dans la ville interstitielle située entre ou à côté de ces vitrines, l'essentiel de la métropole.

C'est de cette façon que l'équipe de Studio 09 emmenée par Bernardo Secchi et Paola Vigano aborde la métropole parisienne, avec une stratégie cognitive qui s'efforce de s'affranchir de l'imaginaire collectif marqué par Paris et ses couronnes, ses pôles majeurs et ses franges servantes, en proposant une géographie de la *porosité* qui privilégie avant tout l'*entre-ville*. De la ville hiérarchisée à la ville *isotropique*, des vitrines d'excellence au diffus de l'urbain, l'équipe italienne est celle qui semble remettre le plus en cause l'énoncé du polycentrisme, rejointe par l'équipe allemande de Lin emmenée par Finn Geipel et Giulia Andi, qui s'attache certes aux polarités mais s'intéresse aussi de très près à cette ville intermédiaire du périurbain. (**Fig 4**) C'est également à cette mosaïque hétérogène que s'adresse le projet de l'équipe AUC,

adepte comme Lin, d'une « philosophie du discret », qui établit les conditions d'une mutation possible de la métropole à partir de situations à chaque fois locales et spécifiques, mais portant en elles d'importantes potentialités métropolitaines.

Ces positions sur les diverses modalités possibles de projection de la géographie métropolitaine, se traduisent aussi dans la façon dont la question des limites supposées entre la ville et son extériorité est traitée, question que certaines équipes semblent éviter (précisément cette seconde catégorie que nous venons d'évoquer) considérant que désormais la ville est partout. D'autres équipes réinterprètent les notions de « ceinture verte », ceinture d'embellissement ou garrot-rempart enserrant la croissance désordonnée de la capitale, les deux visions n'étant pas contradictoires. D'autres encore renouvellent la question, préférant au terme de ceinture verte, celui de lisière dont la perméabilité et l'intensité seraient le gage d'un dialogue raisonné de la ville et de son milieu naturel. C'est la piste qu'esquisse Michel Desvigne dans une position intermédiaire qui évoque « la fin d'une frontière », toujours repoussée puisque franchie. Les lieux qu'il dessine sont inachevés, anticipant sur les choses à venir, permettant le dépassement des attentes¹¹.

Dessiner les « hauts-lieux »

« Sur les principales interconnexions sont implantés les nouveaux centres dits « hauts-lieux ». [...] Ces hauts-lieux sont très denses. Le principe du périmètre autour d'un paysage permet la plus grande efficacité de transport en commun dans une construction sur ou contre le transport public. La hauteur, les tours, les balcons urbains, créent le plaisir de nouveaux horizons, la conscience de la riche complexité de Paris m, la mise en place d'une totale mixité programmatique et l'intégration des nouvelles techniques d'énergies renouvelables (géothermie, solaire, éolien) en font des écocités. » (Jean Nouvel¹²)

Venons-en maintenant aux *lieux* infrastructurels que les équipes ont projetés, sous l'appellation de *Hauts-lieux* (Nouvel), de *Hubs* (Portzamparc) ou de *Micro Hubs* (Lin), de

¹¹ Michel Desvigne, « Epaissir les lisières », in Jean Nouvel, Jean-Marie Duthilleul, Michel Cantal-Dupart, *Naissances et renaissances de mille et un bonheurs parisiens*, op.cit., pp.148, 157, 161 ; et aussi Michel Desvigne, *Natures intermédiaires*, Birkhäuser, 2009, p.9.

¹² Jean Nouvel, « Paris puissance m », in Jean Nouvel, Jean-Marie Duthilleul, Michel Cantal-Dupart, *Naissances et renaissances de mille et un bonheurs parisiens*, op.cit., p.51.

Collecteurs (AUC) ou de *Commutateurs* (Portzamparc), ou encore de *Cités Techniques* (Rogers). S'agit-il ici de redéfinir ce que les opérateurs de transport public appellent plus prosaïquement le « pôle d'échanges » ? S'agit-il de prolonger, voire d'amplifier ce rôle du nœud de transport comme lieu d'accumulation urbaine ? Comment les concepteurs parviennent-ils à négocier cette double logique de l'isolement et du frottement qui façonne les infrastructures ?

Ouvrage, architecture, dispositif, terminal, système, cité, l'infralieu est superlieu mais avant tout lieu symbolique. Il résumerait à lui seul les aspirations urbaines de l'époque. Cette intensification des lieux du transport ne fait qu'épouser une tendance déjà à l'œuvre au sein des gares TGV, des aéroports, des plateformes d'échanges. Et c'est sans doute aussi dans ce sens qu'il faut comprendre la proposition de l'équipe Portzamparc autour de la gare Nord-Europe qu'elle propose d'implanter à Aubervilliers. (Fig 5)

A l'opposé, figurent les tenants de la ville diffuse, « ordinaire », discrète, mais une armée immense qui ne demande qu'à faire entendre sa voix. Ici, le dispositif infrastructurel change. Même si elle ne s'oppose pas à l'hypercentralité, l'équipe allemande de Lin éclate les infrastructures et ses points de ralliement en une série de microcentralités jalonnant le territoire suburbain¹³. (Fig 6) L'équipe italienne de Studio 09 s'intéresse quant à elle aux interstices des mailles du filet, travaillant sur l'espace public, à l'articulation des toiles de réseaux qu'elle souhaite les plus fins possibles. Pour ces équipes, peu d'images héroïques pour illustrer leurs propos. Le contraste qu'opposent leurs propositions, quasiment muettes sur la forme architecturale, aux grandes mégastructures déployées par leurs confrères, redouble les écarts suggérés par les visions métropolitaines. (Fig 7). C'est un point qu'il convient d'ailleurs de souligner. Malgré le déploiement des vues romantique, pastorale, digitale, symbolique ou monumentale, les projections des futurs *lieux* de la métropole ne figurent plus le futur rêvé avec la même démonstration d'enthousiasme qu'un Paul Maymont projetant un Paris sous la Seine. L'historien de l'architecture Gérard Monnier dénonçait à ce propos le caractère lisse et politiquement correct des projets, les qualifiant de « fumigènes »¹⁴. L'utopie d'un monde meilleur figuré sous la forme d'une architecture aurait-elle perdu de sa vitalité tant son revers dystopique serait immédiatement perceptible ?

¹³ Finn Geipel et Giulia Andi, Equipe Lin, *Grand Paris Métropole Douce, Hypothèses sur le paysage Post-Kyoto*, Nouvelles Editions JeanMichel Place, Mai 2009 p.51.

¹⁴ Gérard Monnier, « L'exposition du Grand Pari(s) : des projets fumigènes », 5 Mai 2009, www.lemoniteur.fr.

Transformer le Grand Paris

« En couvrant le périphérique, Paris dilue ce mur qui sépare Paris de sa périphérie. Il pourrait par conséquent être utilisé pour de nouveaux parcs qui entourent le périphérique et payé par les développements de nouveaux logements le long de ces parcs. Il génère autour de lui un environnement attirant pour une densification croissante. Il le change en un « nouveau grand boulevard mixte ». Une nouvelle ligne de RER en forme d'anneau peut être intégrée dans ce système de nouvelles infrastructures. » (MVRDV¹⁵)

On pourrait continuer cette enquête en se demandant comment des infrastructures existantes et emblématiques du Grand Paris, ont été comprises et projetées. Ainsi en est-il du périphérique parisien, lieu de cristallisation par excellence des relations entre Paris et sa banlieue. Si l'équipe hollandaise MVRDV imagine son intensification mégastructurelle, elle ne précise pas comment ce gigantesque monolithe pourrait renouer des liens avec la banlieue, au-delà de ses franges immédiates. De même, pour saisissante et séduisante qu'elle soit, la proposition de l'équipe de Portzamparc de stratifier le périphérique avec un métro aérien, souligne encore la fonction aspiratrice de l'infrastructure comme lieu d'échanges circulatoires quasi exclusif. Ici, la richesse des visions métropolitaines déployées par les équipes, ne semble pas encore trouver son équivalent dans la façon dont des lieux spécifiques de la capitale pourraient intégrer le substrat métropolitain.

Un autre terrain grand-parisien a retenu notre attention, il s'agit du site de Roissy, cet exemple miroir illustrant de façon exemplaire le rapport ambigu et souvent conflictuel qu'entretient la ville avec ses infrastructures. Ferment de la métropole, la *métastructure* aéroportuaire de Roissy¹⁶ incarne son extériorité physique, urbaine, institutionnelle. Si l'aéroport figure un corps détaché de la ville, il est en même temps l'un des épacentres de sa mutation contemporaine. Son inscription dans l'espace se traduit par divers « impacts », depuis l'aérogare de centre ville jusqu'à la plateforme « hors les murs », reliée à l'hypercentre par un cordon ombilical, dont CDG Express sera peut-être le prochain vecteur ; depuis le

¹⁵ MVRDV avec ACS et AAF, *Le Grand Pari de Grand Paris, PARI(S) PLUS Petit (Capa-city), L'intensification 1 : Synthèse*, 2009, p. 282.

¹⁶ Nathalie Roseau, « L'aéroport comme métastructure urbaine », in *Airport Cities*, Numéro Spécial de *PCM* (Paris), Mars 2010, pp.11-15.

cœur vibrant du *hub* jusqu'aux rives assourdies de ses clôtures, depuis les lieux de l'activité s'étendant demain jusqu'au Bourget, jusqu'aux lieux du voyage plaçant le Grand Paris à quelques heures de l'Europe.

Ce n'est donc pas un hasard si c'est précisément à cet endroit que Nicolas Sarkozy a choisi d'inaugurer, le 26 Juin 2007, le lancement des travaux de réflexion du Grand Paris¹⁷. Cette dimension symbolique de Roissy s'est également retrouvée maintes fois dans les projets formulés. Tête de pont, hypercentralité, cité globale, où séjournent chaque jour près de 100 000 employés et transitent plus de 150 000 passagers, où « les décideurs sans frontières côtoient les travailleurs sans papiers »¹⁸ : Roissy est typique de cette focalisation sur des grands ensembles métropolitains, dont font désormais partie les *clusters*.

La rhétorique de la « porte d'entrée métropolitaine » n'a pas empêché certaines équipes de s'intéresser de plus près à l'environnement de Roissy, sans toutefois poser complètement la question de sa réarticulation avec le système métropolitain. Certains ont exacerbé la logique extensive en accumulant une série d'enclaves économiques. D'autres comme MVRDV, ont proposé d'enserrer l'aéroport d'une large ceinture verte formant à la fois garrot et territoire d'expansion. L'une et l'autre de ces dispositions risquent cependant de renforcer le splendide isolement de l'aéroport, physique ou fonctionnel. (Fig 8)

L'invention d'un autre rapport de l'aéroport au territoire semble être restée au stade d'impensé. Pourtant, un décentrement du regard aurait pu interroger le rôle possible de ce supernoed d'infrastructures dans la desserte de la métropole interstitielle (celle de Studio 09, de Lin et de AUC). Trop occupé à déployer dans son orbite des tentacules logistico-économiques ou à rallier les phares supposés de la métropole, le rapport de Roissy à l'ensemble de ses environs grand-parisiens semble avoir été tronqué. Qu'en sera-t-il par exemple des futurs possibles pour Sarcelles, Garges ou La Courneuve, dont l'AUC soulignait la relation ambivalente avec l'aire d'influence de Roissy¹⁹ ?

La décentralisation de la métropole ?

¹⁷ A l'occasion de l'ouverture du nouveau satellite d'embarquement de la plateforme.

¹⁸ Saskia Sassen, *Urbanisme*, no 345, Décembre 2005, p. 71.

¹⁹ « Roissy » in AUC, *Grand Paris Stimulé, De la métropole héritée aux situations parisiennes contemporaines*, 2009, p.175.

Le point d'orgue de la consultation, c'est la convergence unanime des positions sur le retard pris en matière de desserte de transports collectifs à l'échelle de la métropole. Dans ce débat, l'imaginaire de l'infrastructure métropolitaine, traduit dans ce panel de représentations, opère comme médiation dans la mesure où il permet d'explicitier et de cristalliser un état présent des convergences et des conflits, des pistes d'accélération et des points de blocage. Cette floraison s'accompagne aussi d'une disjonction des représentations encore plus prononcée qu'elle ne l'était auparavant, mettant en crise la structure de gouvernance des projets.

Mais le recul apparent du projet métropolitain n'est pas une fatalité surtout lorsque l'on se souvient en particulier de deux moments d'accélération spectaculaires qu'ont été d'une part, la construction du métro parisien en l'espace de 15 ans avant la première guerre mondiale, ou la réalisation du réseau express régional à partir des années 60. Le « Grand Paris Express » s'inscrit-il dans ces pas conquérants de la construction des grands réseaux métropolitains ? Nous l'espérons, mais le défi est immense car le succès de la future infrastructure grand-parisienne, résidera avant tout dans sa capacité à gérer les interstices entre flux et lieu, entre rapide et lent, entre loin et proche, entre mobile et immobile, entre croissance et décroissance des flux. De ce point de vue, les propositions des équipes italienne et allemande sont stimulantes car elles abordent pleinement le sujet des supports de la mobilité et de son corollaire, l'immobilité.

La décentralisation de l'infrastructure suggérée par ces équipes pourrait traduire en action publique la nature *glocale* de l'infrastructure. Toutefois la spatialisation du projet métropolitain ne doit pas se traduire par un transfert simple des pouvoirs de l'Etat à la mosaïque fragmentée des collectivités locales. Ce serait maintenir les rapports hiérarchiques d'échelles qui associent le global au supranational et le local à une entité close et autonome, représentations qui ont fondé pour partie la nature de nos institutions urbaines. C'est en cela que le débat mis à jour entre ville polycentrique et ville poreuse, entre ville hiérarchisée et ville isotropique, est stimulant, dans la mesure où il s'inscrit dans le bouleversement que produit le paradigme énoncé du rapport global/local sur la « grande » échelle.