



HAL
open science

Le projet métropolitain comme récit

Nathalie Roseau

► **To cite this version:**

| Nathalie Roseau. Le projet métropolitain comme récit. *Le visiteur*, 2012, 18, pp.83-94. <hal-00763087>

HAL Id: hal-00763087

<https://enpc.hal.science/hal-00763087v1>

Submitted on 11 Dec 2020

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.



HAL Authorization



REVUE CRITIQUE D'ARCHITECTURE
N° 78 / NOV. 2012 - BILINGUAL EDITION

le visiteur

Nathalie Roseau

Le projet métropolitain comme récit

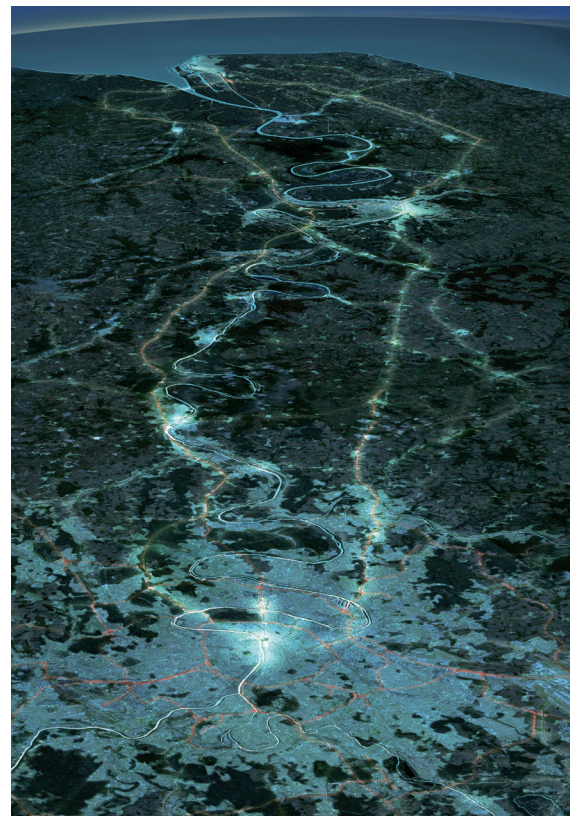
■ En ouvrant le chantier métropolitain, la consultation internationale du Grand Paris invitait naturellement à repenser la question des échelles du projet. Tensions entre centre et périphérie, frottements entre flux et formes, obsolescence et durabilité de l'urbain, polarisation et atomisation des pouvoirs, robustesse et résilience des structures du territoire : au cours de cette expérience, les praticiens de la matérialité urbaine se sont confrontés à des enjeux que l'exercice de la maîtrise d'œuvre ne parvient pas complètement à embrasser. L'enthousiasme des équipes ne peut donc être réduit au caractère absolument démiurgique de l'entreprise, ni à la promesse de belles commandes après coup. Dès lors que s'engageait la réflexion métropolitaine, la perspective d'une modification des contours de la pratique du projet pouvait s'envisager.

L'IMAGIBILITÉ DE LA MÉTROPOLE

Interrogeant le rôle des vues panoramiques et aériennes au tournant du xx^e siècle, Hubert Damisch nous rappelait, dans son ouvrage *Skyline*, la structure narcissique du milieu urbain qui recherche sans cesse les moyens de sa représentation comme totalité figurable. « Comme si, au moment où la grande ville, la métropole, la *Grosstadt* allait en appeler à une image de l'agglomération urbaine autre que strictement architecturale, il avait paru indispensable d'en préserver la visibilité ou, pour parler comme Freud, la *figurabilité*¹. » Voir ce que l'on ne peut plus voir ni même percevoir : cette question de la représentation de la métropole a joué un rôle de premier plan dans les travaux de la consultation. Mégalopole, métapolis, hyperville, mégarégion, postmétropolis² : les équipes n'ont eu de

cesse d'en saisir les limites en recourant à l'inventivité de la terminologie urbaine. Entre-ville, ville poreuse ou légère³ : les mots des architectes ont enrichi ce répertoire foisonnant. Aux récits des épopées constructives s'est encore ajoutée l'évocation des pratiques citadines contrastées. Polysémique, le discours sur la métropole portait autant sur les phénomènes et les actions qui la travaillent, que sur ces multiples représentations produites au fil du temps.

Antoine Grumbach et Associés, « Seine Métropole, Paris, Rouen, Le Havre », consultation internationale du Grand Paris(s), 2009.



1. Hubert Damisch, *Skyline. La ville Narcisse*, Paris, Seuil, 1998, p. 29.

2. Lewis Mumford, « Le mythe de la mégalopole », *La Cité à travers l'histoire* (1961), traduit de l'américain par Guy et Gérard Durand, Paris, Seuil, 1964, p. 654-709 ; Jean Gottmann, *Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, New York, The Twentieth Century Fund, 1961 ; François Ascher, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 1995 ; Edward W. Soja, *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Region*, Oxford, Blackwell Publishers, 2000 ; André Corboz, « La Suisse comme hyperville », *Le Visiteur* n° 6, Paris, automne 2000.

3. Thomas Sievert, *L'Entre-Ville*, Marseille, Éditions Parenthèses, 2004 ; Bernardo Secchi et Paola Vigano, *La Ville poreuse. Un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, Genève, MétisPresses, 2011 ; Finn Geipel et Giulia Andi, *Equipe Lin, Grand Paris métropole douce. Hypothèses sur le paysage post-Kyoto*, Paris, Éditions Beauchesne, 2009.



Vue aérienne de Tokyo, prise depuis la plateforme d'observation de l'hôtel de ville de Tokyo, 2009.

Pour *visualiser* la métropole, les équipes de la consultation ont abondamment mobilisé les vues aériennes, satellitaires et cartographiques, aspirant par cette représentation totalisante à recouvrer la lisibilité de la métropole. Toutefois, si elle rend compte de l'ampleur des changements d'échelles, la clarification aérienne ne parvient qu'imparfaitement à saisir comment s'articulent ces mêmes échelles et quelles aspérités elles produisent au sol. Une mégalopole aussi praticable et fluide à pied que Tokyo est peu lisible en plan pour un Occidental. La carte de ses transports publics l'est encore moins et la vue aérienne de cette nappe urbaine continue et infinie, percée çà et là de grappes et de flèches de gratte-ciel, n'est pas plus explicite pour comprendre les formes et les structures principales de la ville. « Désordre apparent, ordre caché⁴ » : l'effet de

chaos que suscite la vision aérienne de la capitale japonaise ne saurait pourtant faire oublier son urbanité intrinsèque.

Dans cette perspective, le brouillage structurel induit par la vue aérienne a conduit les équipes, soucieuses de produire une didactique de la ville contemporaine, à proposer d'autres modalités de représentation. Les vues d'en haut ont ainsi été complétées, amplifiées voire remplacées par divers registres d'images. Procédant par *échantillonnage*, l'équipe italienne de Studio 09 s'est affranchie de l'imaginaire collectif marqué par Paris et ses couronnes, ses pôles et ses franges, pour rendre compte d'une géographie de la porosité qui avant tout, *s'arpen*t. Renonçant à l'illusion d'une planification vue d'en haut, la métaphore du *rhizome* convoquée par Portzamparc a figuré l'ur-

4. Émile Aillaud, *Désordre apparent, ordre caché*, Paris, Fayard, 1975, titre repris par Paul Chemetov et Michel Lussault, coprésidents du Conseil scientifique de la consultation, dans une tribune du *Monde* daté du 11 avril 2009.

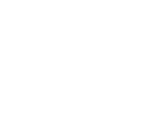
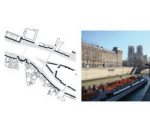
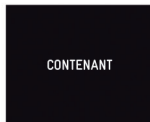
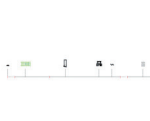
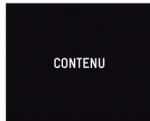
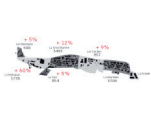
LA CROIX BLANCHE

SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

ORLY

VILLETANEUSE

LA SEINE



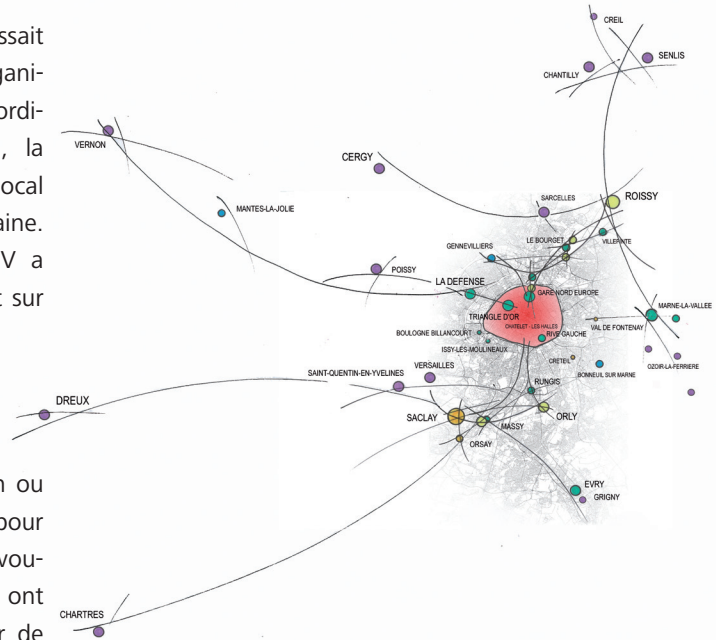
bain comme un organisme multiple, dont il s'agissait de stimuler le développement. Suggérant une organisation non hiérarchique dont les composants ordinaires seraient la base de sa transformation, la *matrice* développée par l'AUC a exacerbé le local pour rendre compte de sa potentialité métropolitaine. Le *calculateur* de l'agence hollandaise MVRDV a quant à lui modélisé la métropole, en travaillant sur les voies possibles de sa compacité.

L'ÉNONCÉ DE LA POLYCENTRALITÉ

Instruments de discussion, outils de provocation ou de consensus, ces images ont servi de médiation pour projeter la transformation de la *réalité* dont elles voulaient rendre compte. Les approches totalisantes ont ainsi projeté le devenir de la métropole autour de visions volontaristes, destinées à contrecarrer la tendance radioconcentrique héritée du récit historique grand – parisien. Polycentriques ou linéaires, polarisés ou plus diffus, des « réseaux » urbains ont été esquissés, souhaitant rompre avec les logiques d'aspiration et de dépression qui travaillent la métropole. L'émergence de cette ville réseau, à la fois globale et discrète⁵, s'est accompagnée d'un processus d'agrandissement du territoire de la métropole ou de la taille des architectures qui la composaient. Le passage de l'urbain au métropolitain s'est ici matérialisé par des changements dimensionnels, les plus emblématiques étant la conquête de l'ouest jusqu'à la mer proposée par le projet Seine Métropole, ou la résurgence métaboliste du mégaobjet, ville architecture incarnée par les *hypergares* ou *collecteurs*.

Appuyées sur ces figures spectaculaires, les vues aériennes obliques ont tenté de rendre compte des pro-

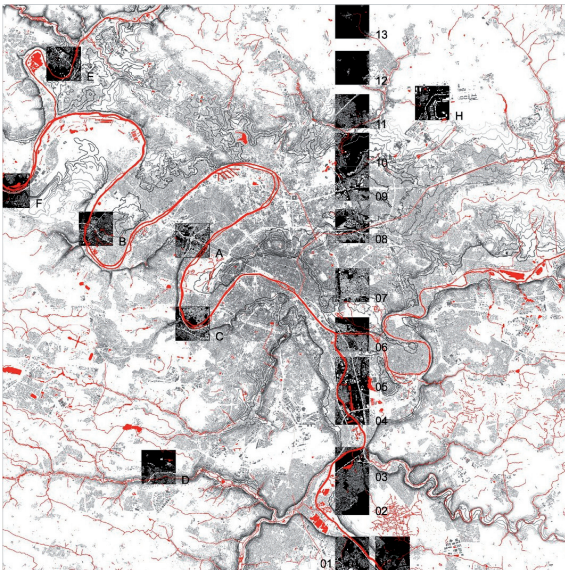
Page de gauche : L'AUC, extraits de la « *Matrice du Grand Paris* », consultation Internationale du Grand Paris(s), 2009.



Christian de Portzamparc, « *La métropole fonctionnelle et ses rhizomes* », consultation internationale du Grand Paris(s), 2009.

cessus de mutation envisagés. Toutefois, constatant les limites d'une vision réduite à l'émergence d'une structure multipolaire, des équipes ont souhaité explorer d'autres formes territoriales, certes moins immédiatement saisissables, mais plus contextualisées. D'aucuns ont affirmé le caractère essentiel de l'entre-ville comme ville en soi, celle que Thomas Sieverts a nommée *Zwischenstadt*, et Bernardo Secchi et Paola Viganò, la *città diffusa* puis, dans un glissement explicite vers le projet, *città porosa*. Dans cette perspective, la représentation locale, fine, échantillonnée et volontairement non hiérarchisée, apparentait la métropole à une nébuleuse dont ni la situation ni le projet ne pouvaient se réduire à un unique système de rationalisation. Ce faisant, cette acceptation du complexe comme donné permettait aux équipes, qui l'assumaient comme condition intrinsèque de la métropole, d'entrevoir une autre

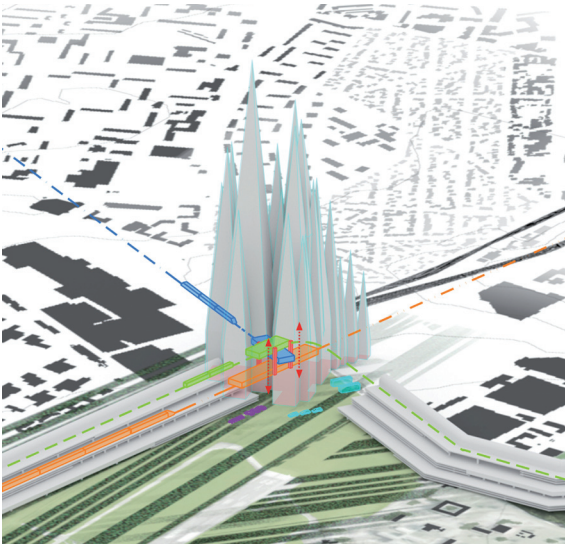
5. Au sens mathématique du terme.



Ci-dessus : Studio 09, Bernardo Secchi et Paola Viganò : « Cas d'étude en région parisienne », consultation internationale du Grand Pari(s), 2009.

Ci-dessous, à gauche : Jean Nouvel et al., « Le Hub Paris-Villacoublay », consultation internationale du Grand Pari(s), 2009.

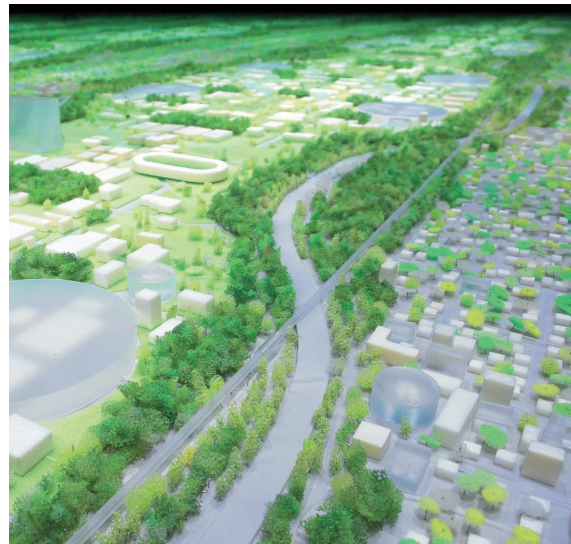
Ci-dessous, à droite : LIN, « Le système de micromobilité individuelle et semi-collective relie la ville légère à ces couloirs de mobilité à grande échelle qui découpent aujourd'hui le paysage », consultation internationale du Grand Pari(s), 2009.

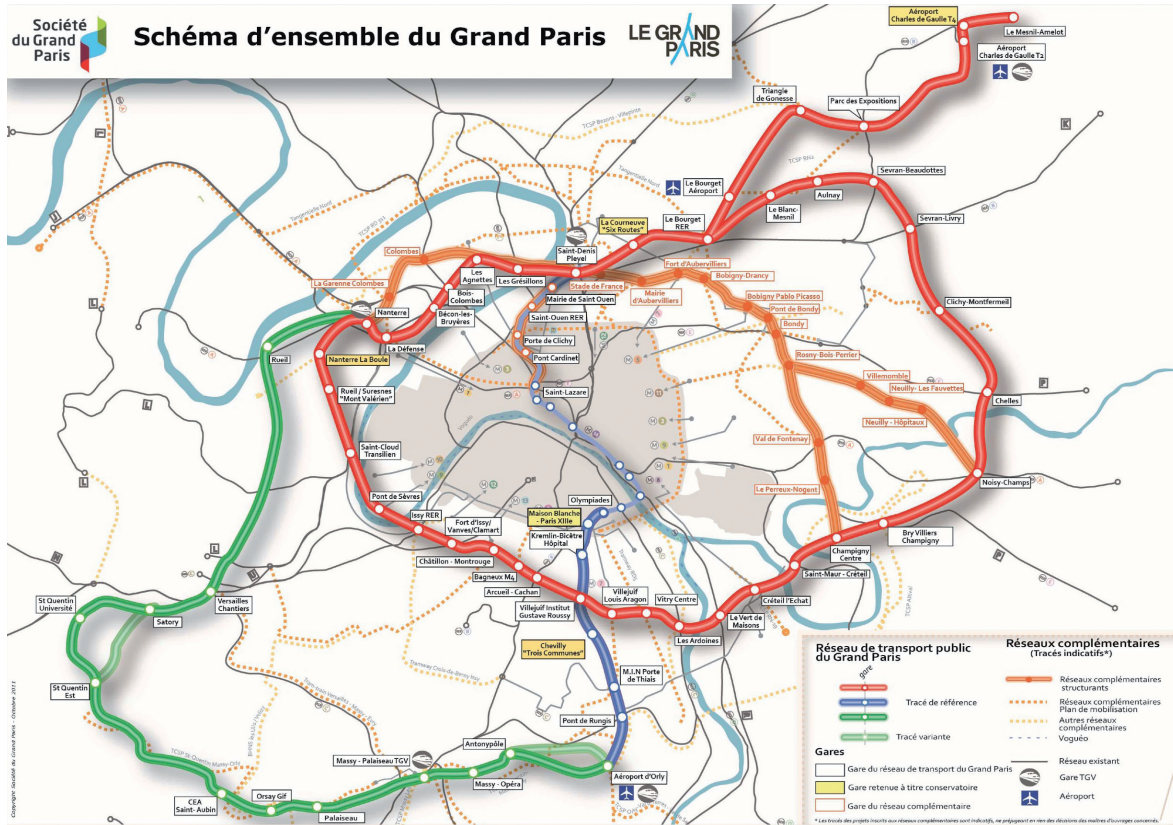


ville que celle constituée d'un système de pôles dominants. Dans une sorte de retournement de la carte, c'est ici la ville interstitielle qui est alors devenue l'essence même de la métropole, reformulant du même coup les significations possibles de la notion de polycentralité. Dans ce débat, plusieurs voix se sont donc fait entendre. D'aucuns souhaitaient privilégier des lieux programmes donnés, figures de proue ou locomotives, qui incarneraient l'efficacité de la grande ville. D'autres considéraient que la métropole n'est pas extériorisable à une échelle donnée, mais qu'elle se diffuse au cœur même de l'urbain, cette acception supposant de projeter l'espace urbain comme lieu d'hybridation des échelles. Afin de mieux cerner les changements de sens que la dialectique métropolitaine a pu opérer sur la notion de projet, nous allons maintenant convoquer deux expériences qui s'inscrivent dans les pas de la consultation, d'abord le projet du Grand Paris express, puis celui de l'aménagement du territoire de Saclay.

SYSTÈMES D'OBJETS

La question des mobilités urbaines s'est imposée dans les travaux de la consultation. Les architectes en ont fait l'un des thèmes centraux de leurs propositions, du





Société du Grand Paris, schéma d'ensemble du Grand Paris, octobre 2011.

fait de son rôle important pour la cohésion sociale, mais aussi parce qu'elle cristallise des paradoxes inhérents à l'action publique sur la ville contemporaine. Devant la crise de la planification soumise aux aléas du futur et aux incertitudes des moyens, l'infrastructure, vue non pas comme seul objet technique à même de répondre à la congestion des flux, mais pensée de manière élargie comme ouvrage d'art, architecture habitée, système urbain, structure territoriale, est apparue comme l'un des derniers remparts d'un urbanisme de grande échelle. Les équipes du Grand Paris se sont emparées d'un objet en particulier : la gare. Confrontée à la massification des flux et à l'individualisation des pratiques,

elle est devenue l'un des lieux privilégiés de projection des figures métropolitaines. Haut lieu, *hub*, collecteur, commutateur, cité technique : les termes qui l'ont désignée comme lieu d'accumulation urbaine ont du même coup reformulé la question de sa conception. Affirmant le projet polycentrique de la métropole, elle s'est monumentalisée, résumant à elle seule les aspirations de l'époque. Face aux images héroïques, l'armée de la ville diffuse a quant à elle travaillé dans les interstices du filet. Passé le débat qui opposait le métro – rapide pour alimenter le réseau polycentrique – au tramway – plus apte à s'insérer dans la maille à la fois serrée et lâche du territoire suburbain⁶ –, les architectes de l'entre-ville ont délibérément écarté

6. Proposition défendue par Bernardo Secchi qui invoquait, comme Vincent Kaufmann, un « droit à la mobilité ». Vincent Kaufmann, « Un droit au changement et à la diversité », *Métropolitiques*, 16 novembre 2011.

l'idée d'une incarnation monumentale pour, au contraire, *éclater* l'infrastructure et ses points de ralliement, à l'image des *micro-centralités* proposées par l'équipe Lin.

On le voit, selon les acceptions qu'il recouvre, l'énoncé de la polycentralité, lorsqu'il se projette sur la conception d'une grande infrastructure, produit des systèmes d'objets différents. D'un côté, un collier de gares monumentales, qui affirme leur rôle d'hypercentres d'un archipel multipolaire. De l'autre, une toile plus diffuse d'équipements de taille adaptée qui veut amorcer le processus de requalification de la ville suburbaine. Chacune de ces visions produit un dispositif global qui donne forme à ce monde en soi qu'est l'infrastructure, le dote de son propre vocabulaire d'identification, formel et fonctionnel, et ce faisant oriente la mutation du territoire qu'elle irrigue.

Cinquante-sept gares et un réseau souterrain peuvent-ils accomplir le dessein formulé par les « travaux » du Grand Paris? C'est aujourd'hui la matérialisation visible que nous offrent à voir les promoteurs du futur supermétro de la région capitale. Projet *aimant*, comment peut-il figurer l'expression concrète de la dialectique de l'espace des flux et de l'espace des lieux, soulignée par Manuel Castells⁷? Les références à Hector Guimard ou à la gare « catalyseur urbain » peuvent-elles suffire à lui conférer son ancrage territorial⁸? Le risque de réduction des enjeux, qui ont fondé la légitimité du supermétro et opéré une convergence d'intérêts entre les divers acteurs de la métropole, est aujourd'hui avéré. Le partage du gâteau attire les convoitises, tandis que la dénomination ambiguë de « gare du Grand Paris », consacre sa dimension rhétorique de porte d'entrée. De Paris ou de la périphérie? Si les questions soulevées par l'infrastructure métropolitaine ont pu transformer la signification du projet qui désormais,

pour nombre de concepteurs, se comprend comme stratégie, il n'en reste pas moins que le risque de son instrumentalisation comme seule vitrine phare du chantier du Grand Paris est patent.

LA GRANDE ÉCHELLE DU LOCAL

Avec le supermétro, d'autres opérations d'envergure ont été initiées, au rang desquelles figure l'aménagement du plateau de Saclay, futur « cluster » scientifique de la région capitale. Saclay réunit actuellement la plus grande concentration de chercheurs au monde⁹, sans pour autant produire tous les effets escomptés en termes de rayonnement. Les paradoxes sont avant tout de nature spatiale. Vu d'en haut, Saclay concentre une forte densité de savoirs et de ressources mis en relation par des vitesses rapides, terrestres comme virtuelles. Vu du sol, le territoire est éclaté, constitué d'un ensemble d'enclaves qui semblent s'ignorer. Cette perception distendue et fragmentée est d'autant plus paradoxale que la géographie très prégnante offre la possibilité de grands paysages : la vallée de l'Yvette, qui se découvre depuis la ligne du RER, ou le plateau de Saclay, pour l'essentiel agricole.

Faisant suite à la création par l'État d'une opération d'intérêt national, l'établissement public Paris-Saclay a initié un projet d'ensemble en partenariat avec les collectivités et les acteurs universitaires, dont le rôle a singulièrement évolué ces dernières années, avec le mouvement de modernisation et de réorganisation de l'appareil d'enseignement supérieur et de recherche. Pour engager ce travail, la structure s'est adjointe, par la procédure d'accord cadre, le concours d'une équipe de maîtrise d'œuvre paysagère et urbaine, conduite par le paysagiste Michel Desvigne¹⁰.

7. Manuel Castells, « L'espace des flux », *La Société en réseaux. L'ère de l'information*, Paris, Fayard, 2001, p. 473-530.

8. À propos du discours sur les gares, lire le numéro spécial de la revue *Urbanisme* qui leur est consacré, janvier-février 2012.

9. Établissement public Paris-Saclay, « Schéma de développement territorial. Une ambition mondiale, un projet de territoire », janvier 2012.

10. Avec en particulier l'agence XDGA (Xaveer de Geyter), Floris Alkemade, et Arep Mobilité.

Le paysagiste a compris la commande – son grand territoire naturel et urbanisé, les pressions de toute sorte qui s'exercent sur lui, mais aussi les contours des attentes qui s'y expriment – comme une conjoncture rare pour travailler sur la grande échelle du local. Celle-là même qui permet, d'une part, au métropolitain, façonné par cette dualité du polarisé et du distendu, de « descendre » pour épouser la géographie, et d'autre part, au local, géographique et émietté, de « monter » pour féconder les programmes venus du haut.

Lorsqu'il évoque la question urbaine, Michel Desvigne s'appuie de manière récurrente et même quasi systématique, sur la référence du système de parcs, développée par l'architecte paysagiste Frederik Law Olmsted, et qui a fondé l'ossature de plusieurs grandes villes américaines (parmi lesquelles Boston, Chicago, Washington, par exemple). Cette figure puise ses racines dans la philosophie transcendant-

liste des naturalistes américains, tels que Ralph Emerson ou Henry Thoreau, et la posture qu'a développée l'Amérique lorsqu'elle a dû au XIX^e siècle, faire face à l'urbanisation de son territoire, en souhaitant prendre ses distances par rapport à l'épouvantail des villes industrielles de l'Angleterre victorienne, dépeintes par Gustave Doré ou Charles Dickens. Le projet d'un nouveau monde voulait s'incarner dans une autre image de la ville, non contrainte par l'espace, portée par l'idéal des pionniers. Initié par Olmsted, le concept du système de parcs comme charpente naturelle et urbaine du territoire, a trouvé ses sites de prédilection, s'adaptant à la géographie comme aux contextes locaux, prouvant sa capacité de malléabilité (*rus in urbs* sur la côte Est, *urbs in rus* sur la côte Ouest); il a aussi produit des lieux iconiques (Central Park), écrivant l'une des pages les plus brillantes de l'aménagement du territoire américain¹¹.

Frederick Law Olmsted, Boston, plan du système de parcs de Franklin Park à la Charles River, 1894.



11. Catherine Maumi, *Usonia ou le mythe de la ville nature américaine*, Paris, Éditions de La Villette, 2009. Charles E. Beveridge et Carolyn R. Hoffman (éd.), *The Papers of Frederick Law Olmsted: Writings on Public Parks, Parkways, and Park Systems* (Supplementary Series, volume I), Baltimore, Londres, The Johns Hopkins University Press, 1997.



Michel Desvigne, projet du parc-campus du sud du plateau de Saclay, plan-masse, 2012.

Dispositif narratif, *infrastructure* naturelle, la figure du système de parcs a constitué la référence de la mutation du territoire projetée par Desvigne. Elle lui a permis de réunir les apparents contraires dans une même vision qui traversait les échelles: le hors la ville et la ville, le développement urbain et le désir de nature, la maille large des grands réseaux – infrastructuraux, universitaires – et la géographie héritée, l'émiettement des pouvoirs et la structure du paysage. Le travail du paysagiste a révélé les *lieux* possibles de rencontre de la géographie naturelle – du relief, de l'hydrographie – et urbaine – des

polarités, des réseaux – avec les programmes à venir. « Le défi est celui de l'appréhension de la partie et du tout. La grande difficulté d'un processus à cette échelle est de trouver le juste équilibre entre la logique d'intégration, consubstantielle de la notion de développement durable et incontournable pratiquement, et la logique opérationnelle qui impose d'identifier des "objets" (pas forcément physiques, ni limités) pris en charge par un responsable¹² »: composante structurelle de la commande, cette injonction à demeurer en permanence sur la ligne de crête entre la tenue des enjeux fondamen-

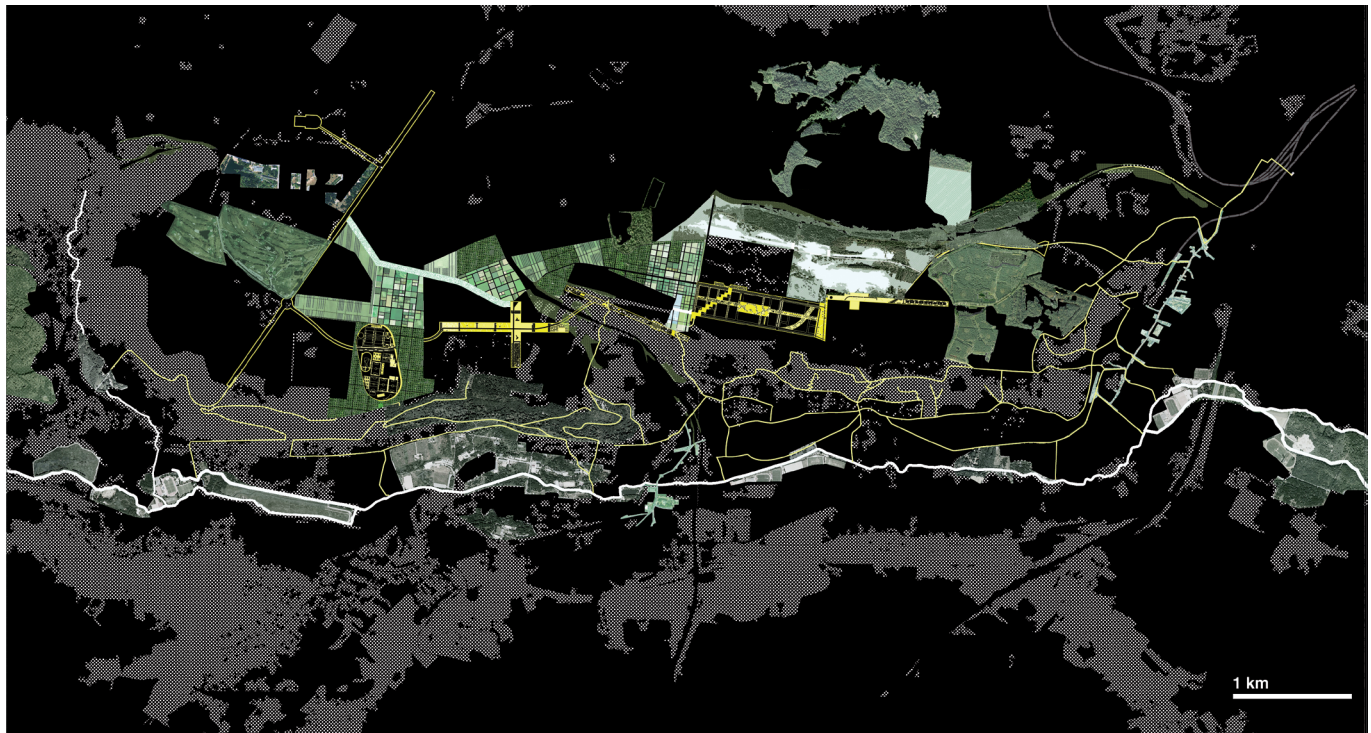
12. Michel Desvigne, « Note d'intention », mission de préfiguration du futur établissement public de Paris Saclay, accord-cadre de maîtrise d'œuvre paysagère et urbaine pour Paris Saclay, 5 novembre 2009, p. 4 ; lire aussi de Gilles Tiberghien, James Corner, *Natures intermédiaires. Les paysages de Michel Desvigne*, Bâle, Birkhäuser, 2009.

taux du temps long et la transformation pragmatique du territoire, entre la vision stratégique d'ensemble et l'assemblage des briques qui la construisent, redouble la dimension transcalaire du projet Saclay.

Les opérations actuellement engagées sont-elles destinées à implémenter la vision à grande échelle qui a

fondé le projet Saclay? Pourront-elles féconder la démarche de longue haleine projetée par des héritiers d'Olmsted? Si le projet métropolitain a le grand intérêt de cristalliser les controverses majeures, rééclairant le débat sur le sens social et politique de la fabrique urbaine, il ne saurait être réduit à quelques

Michel Desvigne, projet du parc-campus du sud du plateau de Saclay, structure végétale, 2012.



icônes spectaculaires ou des programmes, même ambitieux, de densification suburbaine. Le mouvement de réflexion engagé depuis quelques années montre qu'il s'incarne avant tout dans un récit qui le fonde et qu'il produit en même temps: récit d'« images », ouvert et multiple, qui aspire à caractériser notre condition métropolitaine; récit de lieux et de liens qui chacun et ensemble peuvent la rendre habitable. Pour peu que l'on accepte cette dimension narrative du projet, les risques de rupture entre les figures de la ville contemporaine, abondamment évoquées et reprises lors des tribunes de la consultation, et les projets actuellement engagés et pris dans les logiques de l'opérationnalité, gagneraient à être explicités, sous peine de devenir réels.

Nathalie Roseau

Metropolitan Projects as Narrative

In launching the metropolitan planning program, the Consultation Internationale du Grand Paris (a consultative call for development schemes for Greater Paris) naturally led to a rethinking of the question of the project's various scales. In the course of this event, specialists in the materialization of cities – architects, landscape architects and urban planners – were confronted by issues beyond the normal reach of simple project design: tensions between center and outskirts, friction between form and flow, the obsolescence or durability of urban installations, the polarization and atomization of power, and the sturdiness and resilience of local structures. Thus the enthusiasm of the contributing teams did not merely result from the totally demiurgic nature of the undertaking nor from the hope of handsome commissions afterward. Once reflection upon metropolitan planning was initiated, the perspective of modifying the outlines of project implementation became possible.

PICTURING THE METROPOLIS

In exploring the roles of early twentieth-century panoramic and aerial views in his book *Skyline*, Hubert Damisch pointed out the narcissistic structure of the urban environment, which constantly seeks ways to depict itself as a representable whole. "It is as though, at the moment when the great city, the metropolis, the *Großstadt*, was beginning to call for an image of agglomeration other than a strictly architectural one, it seemed indispensable to preserve its visibility or, to evoke a Freudian problematic, its *representability*."¹

To see what can no longer be seen or even perceived: this question of the representation of the metropolis played a leading role in the consultative process. The teams were constantly trying to grasp its outlines by playing on the inventiveness of urban vocabulary through words such as mega-

polis, metapolis, hypercity, mega-region, and post-metropolis.² This dense repertoire was enriched by the terminology used by architects – *Zwischenstadt* (in-between city), *città porosa* (porous city), *ville légère* (light-weight city).³ The narratives of constructive epics were joined by evocations of contrasting urban practices. This polysemic discourse on the metropolis was as concerned with these multiple representations down through the years as it was with the phenomena and policies impacting on the city.

In order to *visualize* the metropolis, the teams contributing to the consultation made abundant use of aerial, satellite, and cartographic views, seeking to recover the legibility of the metropolis through those globalizing representations. However, although they convey the scope of changes in scale, aerial pictures offer only an imperfect grasp of how those same scales interact, and of the bumps they create on the ground. A flat depiction of a megalopolis as fluid and practical on foot as Tokyo is hard to read for Westerners; the map of its public transportation is no clearer, while an aerial view of its endless, continuous urban expanse, interrupted here and there by clusters and spires of skyscrapers is no more explicit in explaining the main forms and structures of the city. Yet the effect of chaos sparked by an aerial view of the Japanese capital should not make us overlook its intrinsic urbanity – "apparent disorder, hidden order."⁴

Given this situation, the structural vagueness of aerial views led the teams, in their concern to elaborate a didactic approach to contemporary cities, to suggest other modes of representation. High-angle views were thus complemented, amplified, or even replaced by various registers of imagery. The Italian team of Studio 09 employed *sampling* to free itself from the collective imagination of Paris as a city ringed by outskirts with its poles and fringes, and thus to convey a geography of porousness that can, above all, be *paced out*. Rejecting the illusion of a plan seen

1. Hubert Damisch, *Skyline: The Narcissistic City*, trans. John Goodman, Stanford, Stanford University Press, 2001), p. 12.

2. Lewis Mumford, "The Myth of Megalopolis," *The City in History*, New York, Harcourt, 1989 [1961], pp. 525-627; Jean Gottmann, *Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, New York, The Twentieth Century Fund, 1961; François Ascher, *Metapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 1995; Edward W. Soja, *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Region*, Wiley-Blackwell, 2000; André Corboz, "La Suisse comme hyperville," *Le Visiteur* no. 6, autumn 2000, Paris.

3. Thomas Sieverts, *L'entre-ville*, Marseille, Editions Parenthèses, 2004; Bernardo Secchi and Paola Viganò, *La Ville poreuse: Un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, Geneva, Métispresses, 2011; Finn Geipel and Giulia Andi, Lin Team, *Grand Paris Métropole Douce, Hypothèses sur le paysage Post-Kyoto*, Nouvelles Editions/Jean Michel Place, May 2009.

4. Emille Aillaud, *Désordre apparent, ordre caché*, Paris, Fayard, 1975. This title was used by Paul Chemetov and Michel Lussault, chairs of the advisory board to the consultative project, in an article that appeared in *Le Monde*, 11 April 2009.

from above, Christian de Portzamparc's metaphor of *rhizome* presented the city as a multiple organism whose development needed stimulating. The *matrix* developed by the AUC team stressed the metropolitan potential of local perspectives, proposing a non-hierarchical organization whose ordinary components would provide the basis of its transformation. The *calculator* devised by the Dutch agency MVRDV, meanwhile, modeled the metropolis by working on potential paths to compactness.

EXPRESSING POLYCENTRALITY

These images – tools of discussion, provocation, and consensus – served as the means to project a transformation of the reality they sought to reflect. The globalizing approaches cast the future of the metropolis around bold visions designed to counteract the radial-concentric trend inherited from the historic narrative of greater Paris. Whether polycentric or linear, polarized or more diffuse, the proposed urban “networks” were designed to break with the logic of upward and downward pressure-points that shape metropolis. The emergence of this simultaneously discrete⁵ and global network-city was accompanied by an enlargement of either the physical extent of the metropolis or the size of the buildings comprising it. The transition from urban to metropolitan was materialized here by changes in dimension, the most emblematic ones being a conquest of the west as far as the sea (proposed by the Seine Métropole scheme) and a metabolic resurgence of mega-objects in urban architecture embodied by *hyperstations* and *nodal clusters*.

Oblique aerial views, based on these spectacular representations, attempted to convey the proposed processes of change. However, sensing the limitations of a vision reduced to the emergence of a multipolar structure, the teams sought to explore other forms of locality that were more specifically contextualized if less immediately graspable. Some of them asserted the crucial nature of the “in-between city” – what Thomas Sieverts called *Zwischenstadt* – as a city in itself, which Bernard Secchi and Paola Viganò viewed as a *città diffusa* until it explicitly evolved into the project of a *città porosa*. From this perspective, a local, narrow, sampled, and deliberately non-hierarchical representation likened the metropolis to something nebulous, whose situation and projection could not be reduced to a single system of rationalization. The resulting acceptance of complexity as a given condition allowed the teams who treated it as an intrinsic factor of the metropolis to envisage a city that differed from the one constituted by a system of dominant poles. In a turning of the tables, the interstitial city here became the very essence of the metropolis, thereby reformulating the potential meanings of the notion of polycentrality. Several voices made themselves heard during this debate. Some people wished to favor specific site-centered programs that function as locomotives or beacons incarnating the efficiency of a large city. Others felt that the metropolis could not be exteriorized at a given scale but rather spread itself throughout the very core of the urban environment, a view that called for a projection of urban space as the locus of a hybridization of scales. In order to get a better grasp of how this dialectics of metro-

politan development has altered the meanings of the notion of project, this article will now discuss two experiments that came in the wake of the Consultation Internationale du Grand Paris, first the Grand Paris Express project and then the development of the Saclay area.

SYSTEMS OF OBJECTS

The question of urban mobility was crucial to the consultative deliberations. The architects made it one of the central themes of their proposals, not only because of its important role in social cohesion but also because it crystallizes the inherent paradoxes of public policies on today's cities. Given the crisis in planning programs now subject to uncertain financing and unforeseeable future, infrastructure has emerged as one of the last ramparts of large-scale urban development once it is viewed not just as a technical object for easing urban flow but is conceived in a more general way as construction project, inhabited building, urban system, indeed regional structure.

The Greater Paris teams focused on one object in particular – stations. Faced with increasingly massive flows and increasingly individual habits, stations have become a key figure for projecting representations of the metropolis. The terms that have designated a station as a site of urban convergence – hub, nodal cluster, switch point, technopole – have also reformulated the question of its conception. A polycentric view of the metropolis favors stations that are monumental in form, incarnating the aspirations of the day. Alongside these heroic images, the defenders of the diffuse city focused on the interstices of the net. Beyond the debate that pitted subways (a rapid method of fueling the polycentric network) against trams (better suited to insertion in the simultaneously loose and dense links of suburban realms),⁶ the architects of the in-between city deliberately rejected the idea of monumental incarnations in favor of *distributing* the infrastructure and its points of convergence, as seen in the *micro-centralities* proposed by the Lin team.

Thus we can see that, when projected onto the conception of a large infrastructure, the expression of polycentrality produces different systems of objects depending on how it is defined. On one hand we may have a ring of monumental stations that assert their role as hypercenters along a multipolar archipelago. On the other hand there may be a more diffuse network of suitably sized facilities that seek to begin the process of redefining the suburban town. Each vision produces a global approach that lends forms to the world of infrastructure, endowing it with its own identificatory, formal, and functional vocabulary, thereby channeling the changes of the region it irrigates.

Can fifty-seven stations and an underground network fulfill the plan formulated by the consultative “deliberations” on Greater Paris? Such is the material incarnation now being presented by promoters of the capital's future supersubway system. How can this *magnet* project represent a concrete expression of the dialectics of “space of flow” versus “space of place” as underscored by Manuel Castells?⁷ Are allusions to Hector Guimard and to stations as “urban catalysts” sufficient to guarantee regional implantation?⁸ The danger of short-changing the stakes that originally

5. “Discrete” in the mathematical sense of the term.

6. This proposal was defended by Bernardo Secchi who, like Vincent Kaufmann, referred to a “right to mobility.” See Vincent Kaufmann, “Un droit au changement et à la diversité,” *Métropolitiques*, 16 November 2011.

7. Manuel Castells, “L'espace des flux,” *La société en réseaux, L'ère de l'information*, Paris, Fayard, 2001, pp. 473-530.

8. On the discourse on stations, see the special issue of *Urbanisme* devoted to stations, January-February 2012.

underpinned the legitimacy of the supersubway and triggered a convergence of interests among the various players in the metropolis has now come true. Cutting up the pie has stimulated appetites, while the ambiguous name of “Greater Paris Station” reinforces its rhetorical dimension as a gateway. But gateway to Paris or to the suburbs? Although the issues raised by metropolitan infrastructure have transformed the meaning of the project, which many designers now perceive as strategic, there is still the patent danger of it being instrumentalized as the sole showcase of the Greater Paris construction scheme.

LOCAL ON A GRAND SCALE

Other vast operations have been launched alongside the supersubway, including the development of the Saclay plateau as the capital’s future scientific “cluster.” Saclay currently hosts the largest concentration of researchers in the world,⁹ without however producing the anticipated impact in terms of renown. The contradictions are primarily spatial in nature. Seen from above, Saclay presents a dense concentration of resources and intellectual skills driven by high-speed links both terrestrial and virtual. Yet seen from ground-level, the area is a fragmented set of enclaves that seem oblivious to one another. This distended, splintered picture is all the more paradoxical in that the vivid setting offers grand landscapes such as the Yvette River Valley along which the suburban trains run, not to mention rural crop fields on the plateau of Saclay itself.

Subsequent to the government’s announcement of an “Operation of National Interest,” a public authority known as the *Établissement Public Paris-Saclay* launched an overall project in partnership with local municipalities and university officials (whose role has changed strikingly in recent years with the modernization and reorganization of higher education and research in France). As part of its task, the authority drew up a framework agreement with a team of urban and landscape designers led by landscape architect Michel Desvigne.¹⁰

Desvigne perceived the commission – with its extensive natural and urban zones, and the various pressures and broad expectations weighing on all those areas – as a rare opportunity to work locally on a large scale. It was a scale that allowed metropolitan planning (shaped by that duality between polarized and distended) to “descend” to the level of geography even as fragmented local geography “rose” to influence programs originating from above.

When he discusses urban issues, Desvigne regularly – almost systematically – refers to the system of parks developed by the landscape architect Frederick Law Olmsted, which form the backbone of several large American cities (including Boston, Chicago, and Washington, for example). This representation is rooted in the naturalist philosophy of American Transcendentalists such as Ralph Waldo Emerson and Henry David Thoreau, and in the posture adopted by America when, in the nineteenth century, it had to confront its own urban development while trying to ward off the specter of the industrial cities of Victorian England as de-

vised by Gustave Doré and Charles Dickens. The dream of the new world sought to embody itself in a different image of the city, one unconstrained by space and borne aloft by a pioneer spirit. Initiated by Olmsted, the concept of a system of parks as a natural yet urban framework for the land shaped its sites of predilection by adapting itself to local contexts and geography, demonstrating its malleability (*rus in urbs* on the east coast, *urbs in rus* on the west coast). It also yielded iconic locations (such as Central Park in New York) that forged one of the most brilliant chapters in American urban planning.¹¹

The image of a park system – as a narrative mechanism and a natural *infrastructure* – was the key reference in Desvigne’s plan for regional development. It allowed him to encompass apparent opposites in a single vision that embraced every scale: city versus beyond-the-city, urban development versus desire for nature, large links of major networks (infrastructures, universities) versus local geographic legacy, the fragmentation of decentralized government power versus the structure of the landscape. His work revealed potential *sites* of encounter between natural geography (hills, valleys, waterways) and urban landscape (poles, networks) with the programs to come. “The challenge is to grasp the parts *and* the whole. The great difficulty of a process on this scale is to find the right balance between a logic of integration (which goes with a notion of sustainable development, and which is inevitable from a practical standpoint) and an operational logic that requires identification of the ‘objects’ (not necessarily physical or limited) handled by a local manager.”¹² As a structural component of the commission, this insistence on remaining constantly on the dividing line between sticking to the fundamental long-term stakes versus pragmatically developing the region – between the strategic overall vision and the set of bricks with which to build it – magnified the cross-scale nature of the Saclay project.

Are the operations currently underway likely to result in the large-scale vision behind the Saclay project? Will they spawn the long-term approach planned by the heirs to Olmsted? While metropolitan planning projects have the great appeal of crystallizing major controversies, shedding new light on the debate over the social and political significance of the urban fabric, they cannot be reduced to a few spectacular icons or ambitious programs of suburban densification. The consultative process launched several years ago shows that urban planning is incarnated above all by an underlying narrative that it simultaneously helps to write: an open and multiple narrative of “images” that seeks to describe our metropolitan condition, a narrative of places and connections that singly and jointly make it inhabitable. If we manage to accept this narrative dimension of the project, the risks of rupture between representations of the contemporary city – abundantly cited and discussed by speakers at the consultative forum – and projects currently being carried out in an operational logic, will be that much clearer, perhaps sparing it from actually occurring.

Translated from the French by Deke Dusinberre

9. *Établissement Public Paris-Saclay, Schéma de Développement Territorial, Une ambition mondiale, un projet de territoire*, January 2012.

10. Notably including XDGA (Xaveer de Geyter), Floris Alkemade, and Arep Mobilité.

11. Catherine Maumi, *Usonia, ou le mythe de la ville nature américaine*, Editions de La Villette, 2009. Charles E. Beveridge and Carolyn R. Hoffman (eds.), *The Papers of Frederick Law Olmsted: Writings on Public Parks, Parkways, and Park Systems* (Supplementary Series, Volume I), The Johns Hopkins University Press, 1997.

12. Michel Desvigne, “Note d’intention,” *Mission de préfiguration du futur établissement public de Paris Saclay, Accord-cadre de maîtrise d’œuvre paysagère et urbaine pour Paris Saclay*, 5 November 2009, p.4 ; See also Gilles Tiberghien and James Corner, *Natures Intermédiaires, Les paysages de Michel Desvigne*, Bâle, Birkhäuser, 2009.