

LES ECHELLES DU VOISINAGE A LA METROPOLE

AMUR 2015 - ATELIER INTERNATIONAL - Claude Prelorenzo, Nathalie Roseau



City of the Future, Harvey Wiley Corbett, 1913

SOMMAIRE

P.3. INTRODUCTION

ÉCHELLE GÉOGRAPHIQUE

ÉCHELLE DE GOUVERNANCE

ÉCHELLE SPATIO-TEMPORELLE

P.5 ETUDES DE CAS

LE MUCEM

LA GARE DU NORD

LA SEINE

P.30 CONCLUSION

P.31 BIBLIOGRAPHIE

INTRODUCTION

1. Une notion complexe

La notion d'échelle désigne un niveau de lecture permettant l'analyse d'un objet ou d'un phénomène. Ce niveau rentre dans un système hiérarchisé, allant du petit au grand, et par exemple du voisinage à la métropole. Mais le changement d'échelle ne s'apparente pas une opération de réduction, ou d'agrandissement. Au contraire, il transforme radicalement la problématique, les raisonnements et correspond à un changement de niveau d'analyse. Ainsi, c'est le regard croisé entre les différents niveaux d'analyse qui permet de rendre compte d'un maximum de phénomènes.

La notion d'échelle comprend en outre une grande variété de significations. On parle ainsi d'échelles de conception ou d'échelles symboliques, d'échelles territoriales ou économiques, d'échelles de gouvernance, ou encore d'échelles d'interventions. En fait, une grande diversité de champs disciplinaires - l'architecture, le droit, l'économie, la géographie, l'histoire, l'ingénierie, le paysage, la sociologie ou encore les sciences politiques - développent leur propre approche des échelles. L'urbanisme se trouve au croisement de toutes ces disciplines. Il appelle ainsi à faire la synthèse de ces approches et à les utiliser toutes pour concevoir et penser l'aménagement urbain. L'espace urbain étant intrinsèquement un lieu de dynamique, de mouvement et d'interaction entre différentes échelles.

On le voit, il s'agit donc d'une notion particulièrement riche, mais aussi et surtout très relative et complexe. Cependant, elle ne doit pas devenir trop abstraite ou controversée.

2. L'échelle en tant qu'outils technique utilisé pour la théorie

L'échelle géographique.

D'après Yves Lacoste, il convient plutôt de parler d'ordre de grandeur que d'échelle. Ces ordres de grandeur constituent donc une façon schématique et commode de classer selon leur taille les différentes sortes d'objets géographiques ou ensembles spatiaux que l'on distingue en fonction de telles ou telles catégories de phénomènes, qu'il s'agisse d'ensembles géologiques ou urbains. L'échelle géographique désigne donc d'avantage des espaces d'étendues diverses.

L'échelle de gouvernance

La notion d'échelle est également utilisée dans un cadre politique ou administratif, celui de la gouvernance. On peut pour les illustrer prendre l'exemple des lois de décentralisation. Celles-ci ont laissé apparaître de nouveaux périmètres de compétence en urbanisme, de nouvelles échelles d'intervention. Dans un souci de cohérence territoriale, des outils tels que le schéma de cohérence territoriale ont remis en question les périmètres administratifs habituels. Le travail sur les échelles de gouvernance porte sur la pertinence des niveaux ou échelles de décision, en fonction des caractéristiques multiples des territoires. On cherche ainsi à créer des échelles de gouvernance qui soient cohérentes avec les échelles géographiques ou territoriales et les pratiques qui y correspondent.

Ces deux types d'échelles sont assez facilement identifiables. Elles constituent des points d'entrée opérants pour explorer, dans une première approche, les problématiques liées à la notion d'échelle.

Cependant, elles ne suffisent pas à analyser les phénomènes urbains dans toute leur complexité. Il est nécessaire de sortir de ce cadre pour une compréhension plus fine du territoire, des pratiques qui le traversent et de la prégnance du temps dans le rapport aux distances.

L'échelle spatio-temporelle

La notion d'échelle est aussi à mettre en relation avec le champ de la temporalité. La révolution industrielle a considérablement changé le rapport aux distances, avec l'arrivée de la vitesse par les transports ferrés. On peut alors parler de proximité : proche dans le temps et dans l'espace. Ce nouveau rapport à l'espace, où les distances se resserrent, peut amener une nouvelle manière de penser la ville en fonction de son accessibilité. On peut se demander alors si les réseaux de transports peuvent permettre de déterminer un périmètre d'aménagement, ou inversement, si le périmètre d'aménagement détermine le réseau de transport. Dans un contexte d'accélération des déplacements, on pourra s'interroger à travers les échelles spatio-

temporelles sur des notions telles que le rythme, l'accessibilité et la proximité. Cela permet finalement une appréhension plus complète de l'espace.

Usages et pratiques

Chaque opération d'aménagement se confronte à des usages. Elle contribue aussi à en créer de nouveaux. Il y a une interaction, une influence mutuelle, entre un lieu et sa modification, qui crée des usages, et des usages eux-mêmes créateurs de lieux.

Les usages sont l'apanage du citoyen et celui-ci est quotidiennement confronté aux sauts d'échelles que produit l'espace urbain. Il faut donc nécessairement confronter les usages du citoyen aux sauts d'échelles. Cela passe par l'apport d'une autre dimension, celle de l'espace vécu, des représentations de l'espace et des symboles qui y sont liés. Ils représentent le côté clandestin et souterrain de la vie sociale, dont il faut chercher à connaître les codes et les espaces de représentation. Que les interactions entre les échelles soient néfastes ou positives, elles créent leurs propres espaces, que les usagers s'approprient via l'imagination et qu'il contribuent donc à transformer. Le détour par les usages et les pratiques des citoyens constitue donc un complément essentiel pour alimenter la réflexion sur les échelles géographiques, de gouvernance et spatio-temporelles.

Les usages et pratiques constituent une même dimension et sont indissociables. Ils sont également indissociables de la géographie et de la gouvernance.

Finalement, l'analyse doit concerner ces trois dimensions : gouvernance - géographie - espace-temps/usages. Pour lire un phénomène, il faut prendre en compte différents niveaux de lecture (exemple pour la gouvernance : la Métropole, la Région, le Département, la commune). Puisque les différentes échelles interagissent les unes avec les autres, cela conduit à les confronter : peser l'influence du local sur le métropolitain, celle de la métropole sur le local, etc. Mais penser aussi la gouvernance avec la géographie, les usages avec la gouvernance, etc. De cette manière, il est possible de produire une analyse multiscalaire la plus complète possible.

3. Appréhender la complexité des échelles à travers des objets réceptacle

Jusqu'à présent, les acteurs de la ville décomposaient les processus d'aménagement du territoire selon des échelles d'interventions qui correspondaient à des cultures historiquement déterminées : édifices, villes et territoire. Considérant que ce sont essentiellement leurs relations qui déterminent les processus de projet et que la matérialité des résultats représente ces relations, il faut toujours penser le projet avec la présence d'échelles différentes en même temps et non successivement par des effets de zoom du grand au petit ou vis versa. Afin de révéler la complexité et la multiplicité de ces échelles, l'analyse d'objets réceptacles de pratiques, d'usages et d'échelles diverses nous permettra de nous positionner quant à leur impact sur le développement du territoire. Ces lieux révèlent des sauts d'échelles qui justifient leur existence. Le Mucem formalise cette notion. Construit dans le cadre de l'opération Marseille-Provence, le Mucem nécessite bien d'autres niveaux de lecture pour comprendre ses effets. La Gare du Nord sera le deuxième lieu analysé. L'arrivée de réseaux de transport vers l'Europe impose de nouveaux rapports aux échelles, au temps et à l'espace. Enfin, le cas

L'EQUIPEMENT CULTUREL :
LE MUCEM ET LA RECOMPOSITION
DES ECHELLES

Le 12 janvier 2013 la métropole Marseille-Provence – désigné par le Conseil européen en septembre 2008 – devient la capitale européenne de la culture.

A la suite de cette décision, de nouveaux espaces sont créés à Marseille. Parmi ces espaces, celui qui est peut-être le plus emblématique est le Mucem. Le Musée des civilisations de L'Europe et de la Méditerranée est le fruit de la délocalisation des musées parisiens des Arts et traditions populaires et de l'Homme. Sa seule dénomination affiche clairement l'intention d'en faire un équipement dont le rayonnement dépasse la ville de Marseille ou la région provençale. Il s'agit donc d'un musée national, mais à vocation pour le moins métropolitaine, sinon mondiale.

L'échelle de l'édifice ne permet cependant pas de comprendre l'ensemble des problématiques liées à son développement. Se pencher sur le Mucem incite donc à élargir la réflexion à une perspective plus large que le seul édifice. En ce sens, il constitue donc une bonne entrée pour l'analyse. On s'aperçoit bien à travers l'exemple du Mucem, bâtiment symbole, que la ville de Marseille a cherché à redéfinir son rapport à l'aire métropolitaine et aux villes voisines et à une échelle supérieure encore, ses relations avec Paris et avec l'Europe.

Ce que l'on remarque, c'est donc l'emboîtement de diverses échelles, dont le Mucem pourrait être le réceptacle. Il s'agit d'échelles de natures différentes, qui développent leurs propres niveaux d'analyse. Dans le cadre des échelles de gouvernance le Mucem pose des questions sur la métropole par exemple. Concernant les échelles géographiques, c'est entre autres l'impact du Mucem à une échelle plus large que le seul J4, qui pose question. De manière générale, le Mucem permet de questionner la réflexion nouvelle sur l'espace méditerranéen et la place que doit y prendre la métropole et la ville de Marseille.

Pour la clarté de l'exposé, nous serons amenés à nous concentrer en premier lieu sur les échelles locale, métropolitaine, nationale et européenne. Il est entendu que ces échelles ne cessent d'interférer entre elles. Par ailleurs, si elles sont d'avantage issues du langage de la gouvernance ou de la géographie, leur analyse permettra par extension d'explorer des problématiques liées aux échelles d'usage et de temporalité. C'est donc sur les interactions et les relations entre ces différents types d'échelles et sur les différents niveaux d'analyse qu'elles invoquent, que portera l'analyse. L'objectif donc est de déterminer ce qu'a produit cet enchevêtrement et si la mise en relation de divers niveaux d'analyse, issus de logiques d'échelles variées, a pu être cohérente.



Le Mucem, le fort Saint-Jean et la cathédrale Sainte-Marie-Majeure

Pour répondre à ces questions, nous choisirons donc le Mucem comme point d'entrée de l'analyse. Lieu emblématique de la ville de Marseille et de la métropole, il s'agit avant tout d'un objet complexe, dont les caractéristiques permettent d'interroger l'ensemble des problématiques liées aux échelles. L'objectif de l'événement Marseille capitale européenne de la culture est donc de changer la donne et faire mieux coïncider ces deux types d'échelle. C'est ce que doit permettre le Mucem. En l'observant, on peut retracer l'opération d'intérêt national Euroméditerranée dans son ensemble. Cet objet symbolique rayonne au-delà de son seul périmètre et est lui-même inséré dans une dynamique générale. Auparavant, il sera nécessaire de revenir sur l'offre culturelle à Marseille et dans la métropole Marseille-Provence, puisque le Mucem est le produit d'une politique culturelle développée dans un cadre plus large.

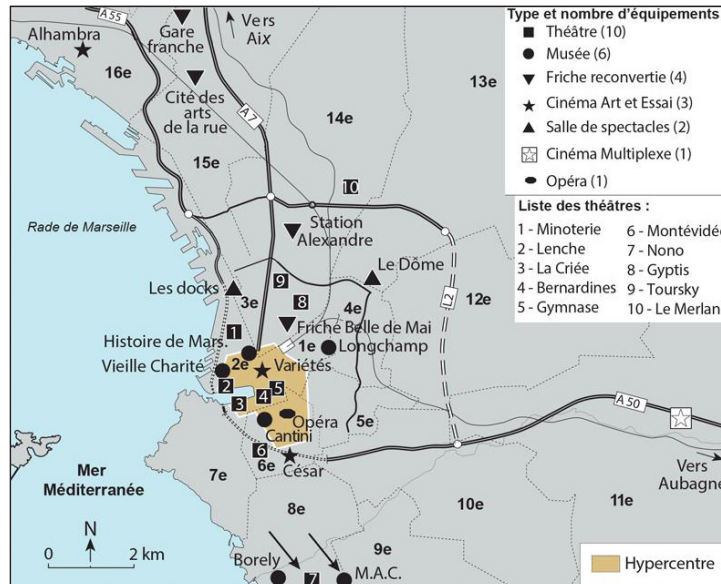


L'AMM (Aire Métropolitaine Marseillaise)
Source : Observatoire des Territoires

I. L'offre culturelle à Marseille et dans la métropole

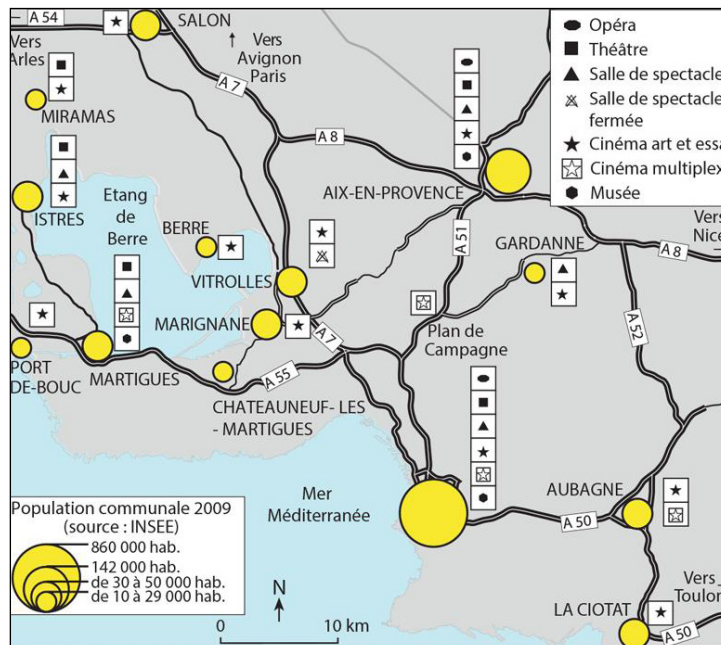
1. Point sur l'offre culturelle à l'échelle de la commune de Marseille

A cette échelle, on remarque que la répartition géographique de l'offre culturelle est très déséquilibrée entre le centre et la périphérie. Cela s'explique par la caractéristique du secteur culturel, d'être particulièrement attiré par la centralité. En conséquence, la plupart des équipements culturels sont regroupés dans l'hypercentre.



L'offre culturelle à Marseille
Source : geoconfluence.ens-lyon.fr

2. Point sur l'offre culturelle à l'échelle de la métropole



L'offre culturelle à Marseille
Source : geoconfluence.ens-lyon.fr

L'offre culturelle est très importante dans l'aire métropolitaine de Marseille. Elle est en revanche particulièrement éclatée d'un point de vue strictement géographique. Il existe aussi des redondances dans cette offre, il y a par exemple deux centres chorégraphiques nationaux, distants de moins de 30 km (à Aix et à Marseille). Cette dispersion et cette répétition s'expliquent par la concurrence que se livrent les différentes communes de la métropole.

Sur le plan des échelles de gouvernance donc, on s'aperçoit qu'il n'y a pas de stratégie commune à la métropole pour l'aménagement culturel, avant 2013. L'utilité de certaines dépenses publiques en matière de culture pose donc question.

Sur le plan géographique ensuite, on assiste à l'hyperconcentration de l'offre culturelle à l'échelle de Marseille, quand la périphérie est délaissée. A cela répond à l'échelle régionale, la dispersion de l'offre et la concurrence. Il y a donc un fort paradoxe entre une force centripète à l'échelle de la ville et force centrifuge à l'échelle de l'aire métropolitaine. Cela constitue un exemple d'interaction et dans le cas présent, d'interférence, entre les échelles de gouvernance et les échelles géographiques.

Ces premières observations permettent de mettre en évidence la nature parfois perverse des interactions entre échelles de gouvernance et échelles géographiques. L'objectif de Marseille Provence 2013 est de changer la donne, via la recomposition des échelles. Dans ce cadre, le Mucem est présenté comme étant le levier d'action principal. Il est donc question de savoir si ce projet a permis de donner véritablement corps à la future métropole Aix-Marseille-Provence. C'est à travers l'étude des interactions entre échelles de gouvernance, géographique, d'usage et temporelles que l'on pourra répondre à cette interrogation.

II. La recomposition des échelles à travers Marseille Provence 2013 et ses conséquences

En nous concentrant en premier lieu sur l'étude des échelles de gouvernance et géographiques et sur leur recompositions respectives, nous détaillerons des liens liées aux échelles des usages et pratiques et aux échelles temporelles. Cela permettra d'étudier leurs interactions de la manière la plus large possible.

1. La recomposition des échelles

•Gouvernance

En termes de gouvernance, le Mucem a permis de réunir une grande diversité d'acteurs autour d'un projet commun. Nous avons vu précédemment qu'entre les communes qui composaient la métropole, une forme de concurrence s'était installée, pour des raisons fiscales principalement. En a résulté la redondance d'équipements culturels présentée ci-avant. En 2013, la donne change. Marseille capitale européenne de la culture, à forcer les divers acteurs institutionnels à se mettre autour de la table et à collaborer, à s'imaginer un destin commun. Pour mener à bien un projet tel que celui du Mucem, les responsables des échelles locale, régionale, nationale et européenne ont du s'entendre. La métropole créée en 2000, qui n'existait alors presque que sur le papier, a commencé à être effective. Les maires des 97 communes partenaires du projet, les présidents des huit intercommunalités, les représentants du département, de la Région, de l'Etat et de l'Europe ont dû travailler ensemble.

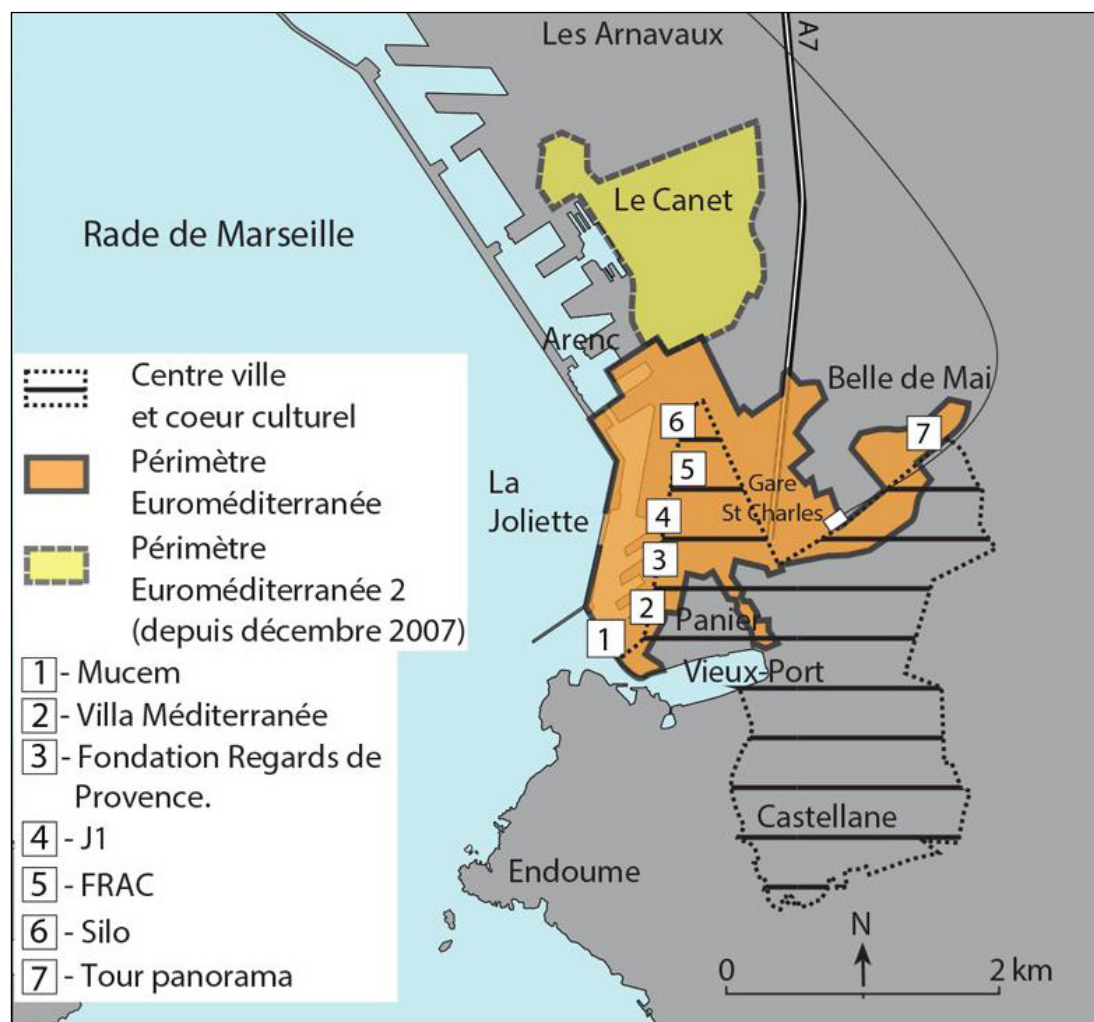
Les financements ont été au rendez-vous, avec un budget de 91 millions d'euros, qui plus est dans une période de crise. Il y a bien évidemment eu des dissensions au sein du conseil d'administration de Marseille Provence 2013, où toutes les communes partenaires étaient représentées mais l'opération a bel et bien vu le jour, malgré les contraintes.

Il est intéressant de remarquer que les progrès effectués en termes de gouvernance, coïncident avec la création d'un nouveau périmètre géographique. Celui-ci correspond au large bassin de vie des habitants de l'aire métropolitaine aixo-marseillaise, allant jusqu'à Arles. On voit donc les effets produits par l'interaction entre échelles de gouvernance, et échelles géographiques, pour ne citer qu'elles.

•Géographie : de l'échelle de l'édifice à l'échelle métropolitaine

Du point de vue des échelles géographiques, le Mucem a permis la transformation du paysage urbain du quartier de la Joliette, et plus précisément de l'ancien môle portuaire du J4. De nouveaux espaces publics sont ouverts aux habitants et aux visiteurs, générant de nouveaux flux de circulations et de nouvelles déambulations. Le fort Saint-Jean a par exemple été rénové et des passerelles permettent de le relier au Mucem. Au-delà des nouveaux cheminements ainsi créés, on peut y lire un travail à l'échelle temporelle, une tentative de lier concrètement, physiquement, le passé et le présent. Reste que c'est finalement tout le quartier avoisinant le Mucem qui a été réhabilité, jusqu'à la rue de la République. Les riverains peuvent profiter de nouveaux espaces publics. Surtout, le rapport des Marseillais avec le front de mer a été renouvelé. Si l'on prend en compte les échelles de l'édifice, du quartier de la Joliette et plus largement du centre de Marseille, les retombées de l'aménagement du Mucem sur le J4 sont relativement positives. Ce large espace connaît en effet un réel regain d'intérêt en termes de pratiques et d'usages.

Mais le rayonnement et l'impact du Mucem se lisent également à une échelle géographique plus étendue. En ce qu'il attire des touristes venus de l'étranger, l'insertion du Mucem dans une dynamique métropolitaine a des répercussions sur l'ensemble de l'ère métropolitaine. C'est également un atout pour l'attractivité de la Provence.



Le périmètre de l'opération d'intérêt national Euroméditerranée

Source : geoconfluence.ens-lyon.fr

L'arrivée du Mucem dans l'opération d'intérêt national Euroméditerranée a donc eu pour effet de transformer cette dernière. Au départ essentiellement économique, cette nouvelle composante culturelle a donné une nouvelle dimension à l'opération, a affirmé son rayonnement continental et mondial. On constate bien des effets positifs dans l'interaction entre les échelles de gouvernance, géographiques, d'usage et temporelles. Des interactions d'une autre nature existent pourtant.

2. Un processus de recomposition encore incomplet et aux conséquences variées

Les avancées en termes de gouvernance ne doivent pas faire oublier la concurrence à laquelle se livrent encore les divers acteurs de la métropole. Un bon exemple constitue celui de la Villa Méditerranée, représentative des survivances à la fois des effets de redondance et de force centripète de l'offre culturelle observés plus tôt. En effet, la Villa Méditerranée a été voulue et financée à 100% par le Conseil régional de Provence Alpes Côte d'Azur. Mais elle fait aujourd'hui concurrence au Mucem. Les deux équipements sont également proches de quelques mètres seulement. La Villa Méditerranée souhaite développer une activité de « coopération internationale pour affirmer Marseille et sa région comme Métropole de la politique méditerranéenne de la France » et « donner à tous des clés de compréhension sur la Méditerranée contemporaine ». Ces objectifs louables et ambitieux rentrent pourtant en conflit avec ceux du Mucem et ne participent pas à améliorer la lisibilité de la politique culturelle de la métropole. Pour Michel Vauzelle, président socialiste du conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur : « le Mucem, c'est un musée, c'est donc l'histoire ; la Villa est le lieu qui regardera vers l'avenir ». Pourtant, Jean-François Chougnat, le directeur du Mucem, répète à l'envie que le musée se veut fermement ancré dans le présent et ouvert aux problématiques contemporaines. Finalement, la Villa Méditerranée est encore en quête de sens, attend de trouver sa place et sa raison d'être. Cet exemple incarne bien les conséquences néfastes de l'interférence entre échelles. L'incapacité à produire une politique culturelle cohérente à l'échelle métropolitaine de la gouvernance, à des répercussions sur l'échelle géographique et provoque l'incompréhension à travers la proximité entre ces deux équipements culturels. D'autres solutions étaient en effet envisageables mais n'ont pas pu voir le jour (par exemple, intensifier l'offre culturelle dans les quartiers nord de la ville).



Le Mucem jouxtant la Villa Méditerranée (© SPR)

En termes d'usages ensuite, le Mucem pose question. Afin d'assurer une bonne fréquentation touristique, la programmation artistique du musée se tourne d'avantage vers le public issu du tourisme international. L'offre plus spécialement dédiée aux Marseillais ou aux Provençaux est plus rare. On remarque donc que la vocation métropolitaine du Mucem a pris le pas sur son intérêt local, sans pour autant en détruire toutes les retombées.

Enfin, à l'échelle de la ville et de ses habitants, le Mucem et plus largement l'OIN Euroméditerranée ont des répercussions inquiétantes. En effet, on assiste via la réhabilitation des quartiers concernés, à l'augmentation des prix du foncier et de l'immobilier, comme c'est le cas pour beaucoup d'autres opérations d'envergure. Ces effets sont à mettre en relation avec un processus de gentrification du quartier de la Joliette et plus largement du centre-ville de Marseille. Les ménages marseillais les plus modestes qui habitent ces quartiers sont ainsi mis en danger avec cette OIN et l'établissement du Mucem. Cela incite à penser les répercussions d'une opération nationale et métropolitaine, sur les populations locales. Une partie pourra profiter de la nouvelle offre culturelle, des espaces publics créés, d'autres subiront l'augmentation des prix fonciers et immobiliers. Ces échelles doivent nécessairement être mises en relation.

Conclusion

Le Mucem a donc une influence sur toutes les échelles, qu'elles relèvent de la gouvernance, de la géographie ou des usages. On a vu que l'échelle géographique du projet déplace les lignes politiques (autrement dit la gouvernance) et qu'inversement, la géographie du projet était influencée par des décisions politiques. Pour cette raison, chaque échelle doit être prise en considération dans son interaction avec les autres. C'est ce que démontre l'exemple de la recomposition scalaire opérée lors de MP 2013. Par ailleurs, l'analyse de ces deux types d'échelles doit être agrémentée d'une réflexion sur les usages et la temporalité. Cela permet d'identifier avec plus de précision les conséquences des interactions entre échelles. A travers le choix d'un objet complexe tel que le Mucem, on s'aperçoit qu'il est possible d'explorer l'ensemble de ces problématiques. Il s'agit bien d'un objet réceptacle des interactions entre échelles, usages et espace-temps.

**L'INFRASTRUCTURE DU
TRANSPORT :**

**UNE INTERCONNEXION DE TROIS
ÉCHELLES**

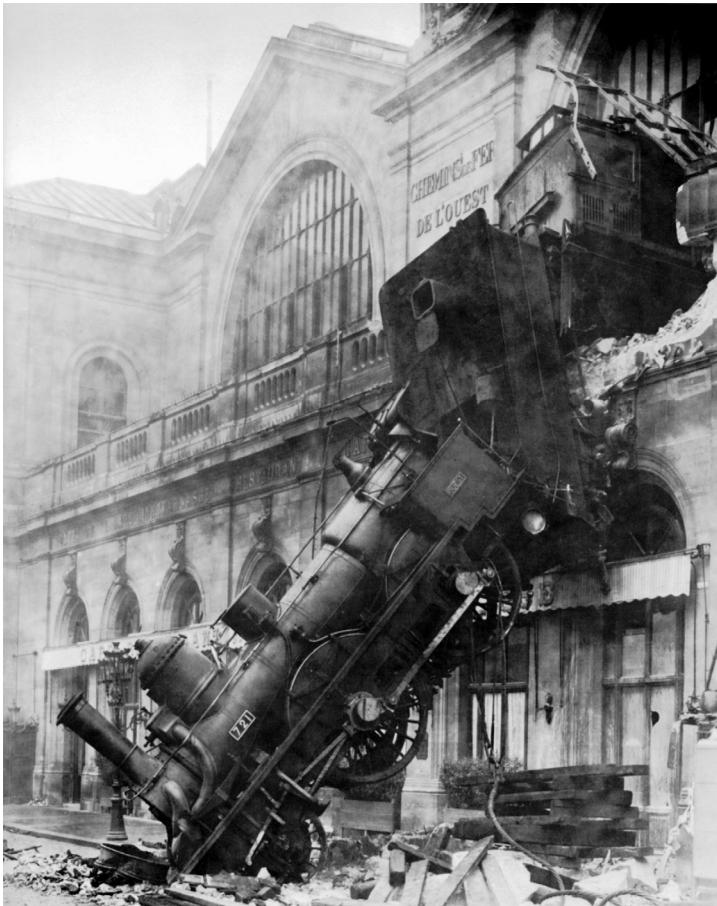
L'EXPÉRIENCE DE LA GARE DU NORD

La gare ferroviaire urbaine n'est plus aujourd'hui considérée comme un lieu monofonctionnel. À partir de la fin des années 1990, on entrevoit une évolution des fonctions de la gare comme un outil de développement du territoire et un lieu de vie et de consommation comme peut l'être un centre-ville. La gare moderne et les quartiers alentours ont vocation à constituer une centralité urbaine et un pôle multimodal préfigurant les mobilités et les comportements urbains du futur. Les décideurs publics et les organismes de gestion des réseaux et infrastructures ferroviaires souhaitent à ce titre que la gare ne soit plus laissée pour compte mais soit au cœur des projets d'aménagement de la ville.

Les gares articulent localement différentes échelles. Elles s'inscrivent à la fois dans un système urbain (de l'échelle du quartier - du voisinage), et dans une structure territoriale, (de l'échelle de la métropole voire extra-métropolitaine). Les flux, les pratiques, les usages ne se limitent pas à un périmètre, à une zone. Les limites définies par un système d'échelle local, régional, ne sont pas infranchissables. Le citoyen fait des sauts d'échelle dans son quotidien. Les gares transcrivent aussi les tensions entre le mobile et l'immobile, le rapide et le lent, le loin et le proche, l'individu et la masse, le local et le métropolitain.

Il s'agit d'observer les liens de la gare par rapport à différentes échelles :

- Entre la gare et les quartiers qui la borde afin d'aborder son **échelle ponctuelle** celle de la proximité qui forme le premier point d'accès dans le territoire
- Entre la gare et les diverses dimensions urbaines en la considérant comme une composante du projet à l'**échelle territoriale**
- Entre la gare et **les différents acteurs** afin de comprendre le système décisionnel, qui permet, ou pas, le regroupement de compétences pour la mise en jeu de nouvelles procédures nécessaires à l'établissement d'un processus de projet globalisant



Cette image illustre l'irruption de la grande échelle dans l'échelle plus locale lors d'un accident. Cette métaphore permet de soulever la question de la cohabitation de plusieurs échelles dans le même lieu.

Accident ferroviaire dans la gare Montparnasse en 1895

I. L'échelle ponctuelle de l'infrastructure de la gare du Nord:

La gare est considérée comme un nœud de l'infrastructure : elle est en même temps une partie du cadre urbain et un point d'accès au réseau de lieux distincts physiquement bien que contigus d'un point de vue relationnel.

Puisqu'il s'agit d'un dispositif sélectif par rapport aux flux qui circulent, elle impose la nécessité d'en étudier :

- L'échelle interne, celle de l'objet et l'origine de sa logique d'implantation
- Les relations avec le tissu urbain et comment la gare s'insère dans son environnement urbain proche
- Les pratiques associées à ce type de lieu qui traduisent les différentes appropriations du lieu par les usagers

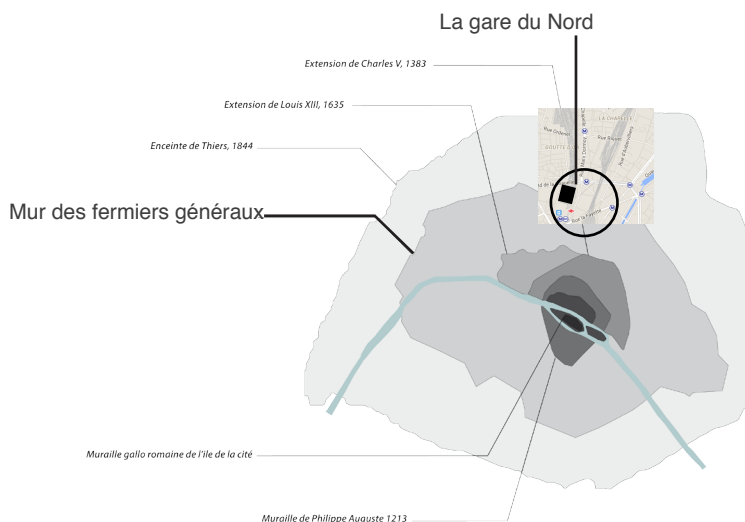
1. La gare du Nord au sein du territoire parisien :

La gare du Nord comme les autres grandes gares parisiennes ont été construites au milieu du XIXème siècle à la marge du territoire communal de l'époque, à savoir au niveau de l'enceinte des fermiers généraux.

Implantées initialement dans un tissu urbain peu dense, la gare du Nord n'a pas donné lieu à une réorganisation très importante des quartiers environnants. Cependant, elle a influé sur l'urbanisation au cours du 19ème et au début du 20ème siècle en raison de la césure engendrée par les rails au niveau des liens interquartiers, mais aussi par l'activité commerciale et industrielle qui découle de la présence de ces entités. Cette influence est toujours très perceptible aujourd'hui.

Le tissu s'est donc densifié autour de ces gares pour permettre l'implantation de nombreux commerces et d'activités liés au système ferroviaire. La gare autrefois implantée à la marge du territoire communal parisien, se situe désormais, en raison du développement de la ville, au sein du 10ème arrondissement.

Les 6 gares étaient initialement gérées par de grandes compagnies de chemin de fer privées distinctes et concurrentes (Nord, Est, Paris-Orléans, Paris-Lyon-Méditerranée et Midi). En définitive, il a fallu attendre 1937 pour que l'Etat opère la fusion et la nationalisation des différentes compagnies avec la constitution de la Société Nationale de Chemin de Fer (SNCF). Cette répartition explique la proximité des gares du Nord et de l'Est qui n'étaient malgré tout pas en concurrence directe car aucune d'elles ne possédait le même marché ni des mêmes voies.



Trame historique de Paris et l'implantation de la gare du Nord

2. Les relations avec le tissu urbain :

L'histoire de la gare du Nord est particulièrement liée à celle du réseau des voies qui la desservent. Son implantation s'est effectuée à proximité d'une rue (la rue de l'Abattoir), qui n'avait été ouverte que depuis une vingtaine d'années, et dès qu'elle s'est agrandie le réseau viaire a été modifié.

Il ne s'agit pas seulement d'adaptations fonctionnelles nécessaires. La gare du Nord s'est implantée, pour des raisons topographiques et foncières, à la marge d'une "composition", celle dessinée par les rues du lotissement du Nouveau Quartier Poissonnière. Chaque phase d'évolution, chaque projet, a dû se situer par rapport à cette composition très forte, complétée, au moment de la première implantation de la gare, par le nouveau réseau viaire entraîné par l'installation de l'hôpital Louis-Philippe (auj. Lariboisière). Or son intégration dans la composition générale était rendue délicate par sa position topologiquement et géométriquement autonome de l'axe principal de composition du lotissement constitué par le prolongement de la rue d'Hauteville.

Aujourd'hui la gare du Nord semble être bien intégrée au sein des quartiers qui l'abordent. C'est un lieu qui a réussi à injecter son influence autour, en faisant de cette infrastructure du voyage un véritable pôle de centralité urbaine.

Les gares allemandes, par exemple, sont ouvertes sur la ville. Elles servent de liens entre les différents quartiers limitrophes et participent activement à l'attraction et la dynamique de ces quartiers. Chaque gare constitue, à l'échelle de l'agglomération de desserte, un important pôle de centralité urbaine.

Là aussi, ces exemples d'intégration se sont exportés en France où de nombreux quartiers, et surtout des quartiers situés à l'arrière de gares, hier délaissés, commencent aujourd'hui à faire l'objet d'une importante planification urbaine. En ce qui concerne plus particulièrement les gares du Nord, nous sommes en droit de penser que ce rôle d'intégration des quartiers limitrophes pourrait faire partie des préoccupations à prendre en compte dans le cadre de la révélation d'un pôle à échelle mondiale dans son lien avec d'autres pôles d'échange à résonance locale et internationale.



La gare du Nord dans le tissu urbain environnant

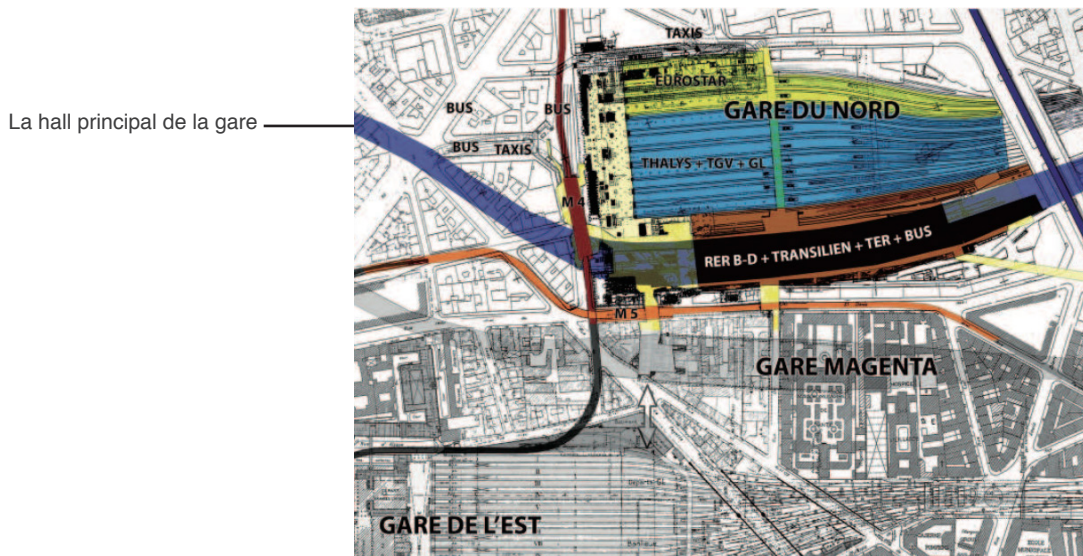
Une gare à l'entrée de ville au milieu du XIXème siècle, devenue aujourd'hui un véritable pôle d'échange complètement inséré dans la ville.

3. Les pratiques de la gare du Nord comme espace de concentration des flux des passagers :

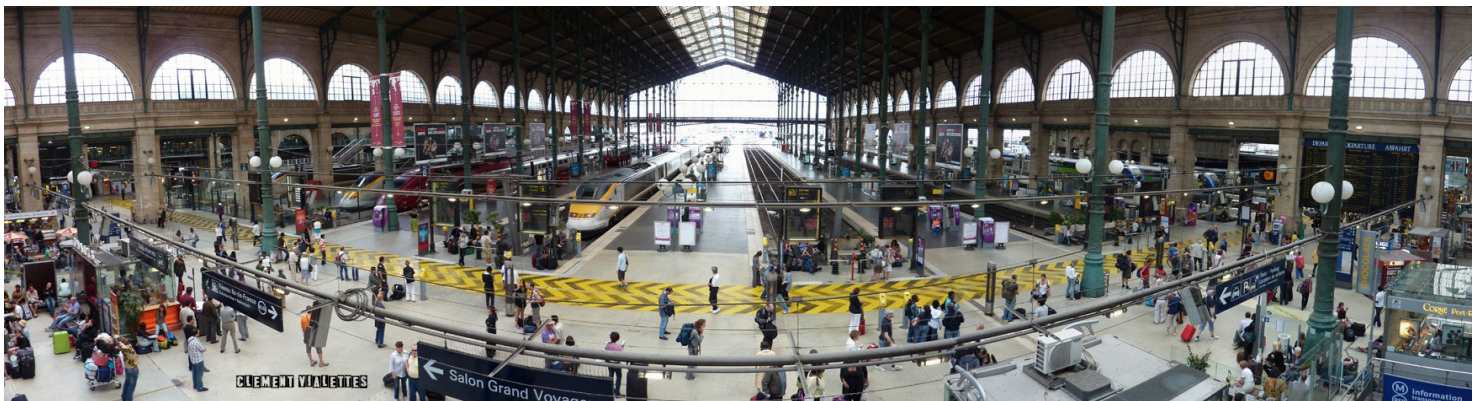
Au niveau du pôle d'échange principal:

A l'intérieur de la partie la plus ancienne de la gare se trouve le grand hall, servant d'espace d'attente et permettant d'accéder aux trains « grandes lignes », aux Thalys, aux TGV, ainsi qu'au terminal Eurostar. En raison de ce cumul de fonctions et de l'importance du trafic international et national qui y est géré, cet espace est souvent congestionné. En effet, bruyant la journée, devenant parfois oppressant, ce hall aux proportions pourtant généreuses peine à gérer les flux et les attentes. En effet, à l'image d'une fourmilière grouillant d'individus vacant à leurs occupations, la gare du Nord se caractérise par une concentration extrêmement importante de flux d'usagers se déplaçant en tous sens.

À l'Ouest, un accès donne sur la station de taxi et c'est au niveau de cette aile du bâtiment que se situe le terminal Eurostar. L'entrée se fait en balcon du hall principal d'attente. Il s'agit d'un espace sécurisé car en effet, le train Eurostar desservant la Grande-Bretagne, il est ici question du franchissement d'une frontière de l'espace Schengen. Un espace douane, un duty free et un salon d'attente y prennent place créant une ambiance presque intime au sein de cet espace. L'analogie possible avec le terminal aéroportuaire est ici évidente.



Situation de la gare du Nord, d'après photographie aérienne SNCF.



Le hall principal de la gare du Nord: un espace

Au niveau du pôle d'échange régional:

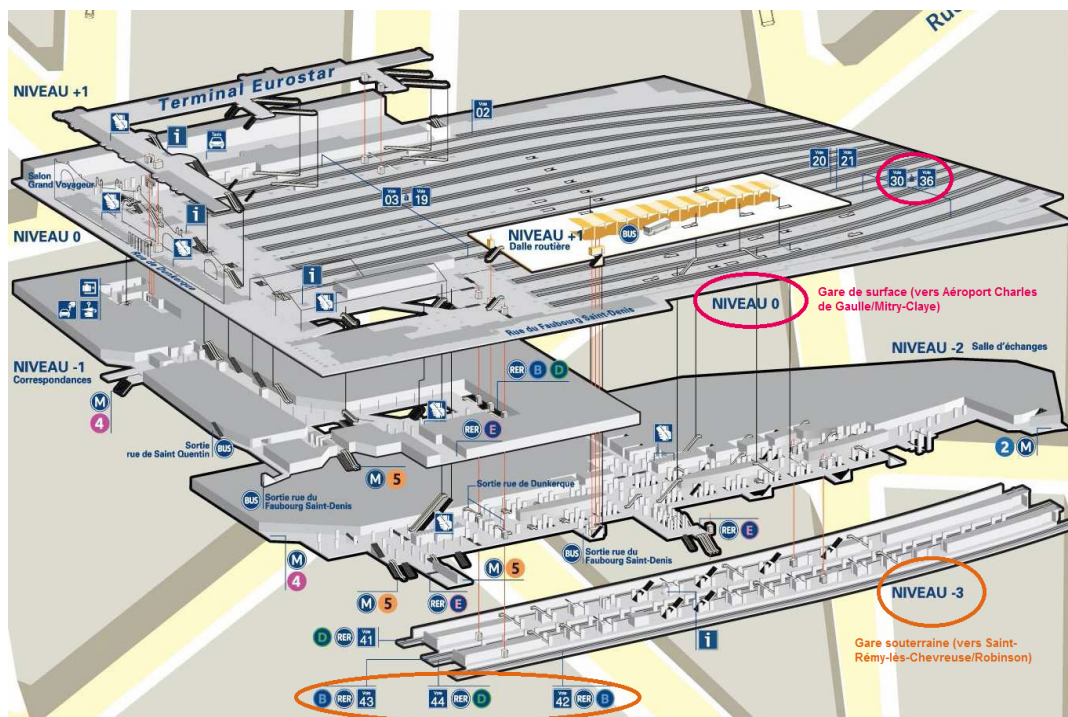
Espace de métal et de verre, lumineux et ouvert sur le ciel, il est constitué de plateformes agencées autour d'un patio central. Malgré sa relative exigüité, au regard de l'importance du trafic et de la complexité des échanges, cet espace est rarement saturé. Les flux sont soigneusement répartis et dirigés par niveaux afin d'éviter toute congestion et les accès aux correspondances sont généreux.

De plus, contrairement au hall principal, il n'y a pas d'espace d'attente ce qui évite les conflits d'usage.

Au niveau du pôle d'échange RER:

Illustrant sa qualité de porte d'entrée de Paris pour la banlieue, la gare accueillait par le passé des jeunes provenant des départements limitrophes qui venaient y jouer du djembé. Parfois accompagnée de chants, cette musique au rythme rapide, cadencée, créait au sein de ces lieux une ambiance très particulière à laquelle la police a finalement mis un terme. Il s'agissait là d'une illustration intéressante de ce à quoi la rencontre d'un univers musical avec un lieu de mobilité pouvait donner naissance. La mobilité des individus, des sons, des flux et des trains pouvait être opposée à l'immobilité des attentes, des auditeurs, des musiciens, des lumières, des murs.

Au sein de ce pôle, nous sommes ainsi passés d'un espace de rencontres et d'échanges de Paris et de sa banlieue autour de la musique à un lieu de confrontation comme en témoignent les divers évènements et notamment les émeutes qui s'y sont produits.



La gare : lieu d'articulation de nombreuses échelles

Le schéma fonctionnel de la gare du Nord : une juxtaposition d'échelles De nombreux systèmes de déplacement du quartier à l'international. Au service des pratiques métropolitaines de l'usager.

Source schéma : rerb-leblog.fr

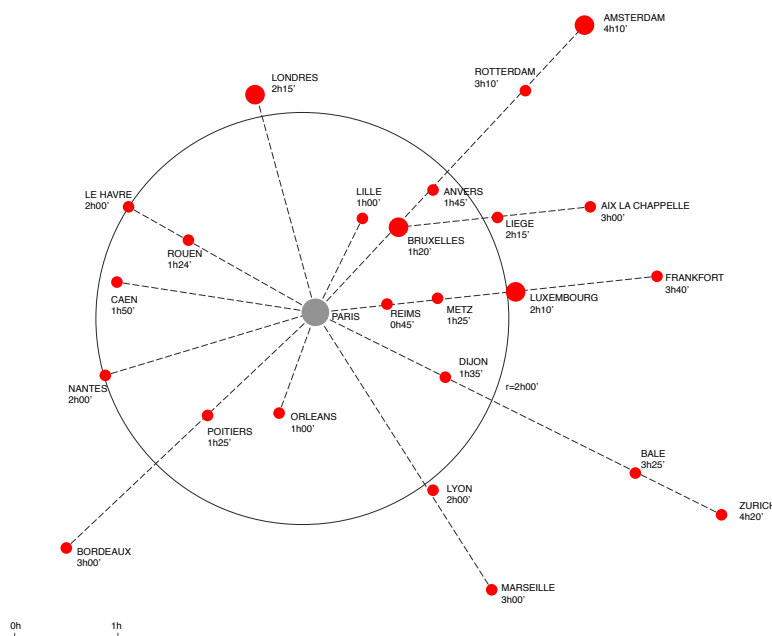
II. La gare comme traduction d'un projet territorial à grande échelle

1. La gare du Nord comme nœud d'interconnexion du système des flux de déplacements :

La gare du Nord, est la plus grande gare européenne en terme de trafic de passagers (180 millions de passagers par an), elle offre une bonne desserte de plusieurs pays européens, d'une partie de la France, de la Région Île de France et de Paris.

Londres, Stockholm, Tokyo, Hong Kong, ou encore Oslo, la plupart des métropoles européennes et mondiales bénéficient d'une liaison ferroviaire expresse entre leurs centres villes et leurs principaux aéroports.

Le jeu de la concurrence entre les aéroports internationaux nous fait ainsi basculer dans un jeu de concurrence entre les gares.



source schéma : PANERAI, Philippe, Paris métropole formes et échelles du Grand-Paris, Paris, 2008, Éditions de la Villette, 246 p.

Le temps devient la nouvelle échelle des déplacements au détriment de la distance



source image pont : Publicité Thalys, Pays-Bas, 2013

La compression des l'échelles spatiaux-temporelles aboutit à une nouvelle image de la gare et de ses pratiques

Source image pont : Publicité Thalys, Pays-Bas, 2013

Système de mobilité du macro au micro Est/ Grand Paris (RER, GPE, bus, transport à la demande, micro-mobilité)

Source : LIN (agence d'architecture et d'urbanisme)



Projet démonstratif:

1998 – Rénovation de la gare avec l’arrivée du TGV et l’ouverture de la gare à l’Europe

Paris s’ouvre à l’Europe du Nord. La gare se modernise par la création et le rallongement de quais adaptés au gabarit des TGV.

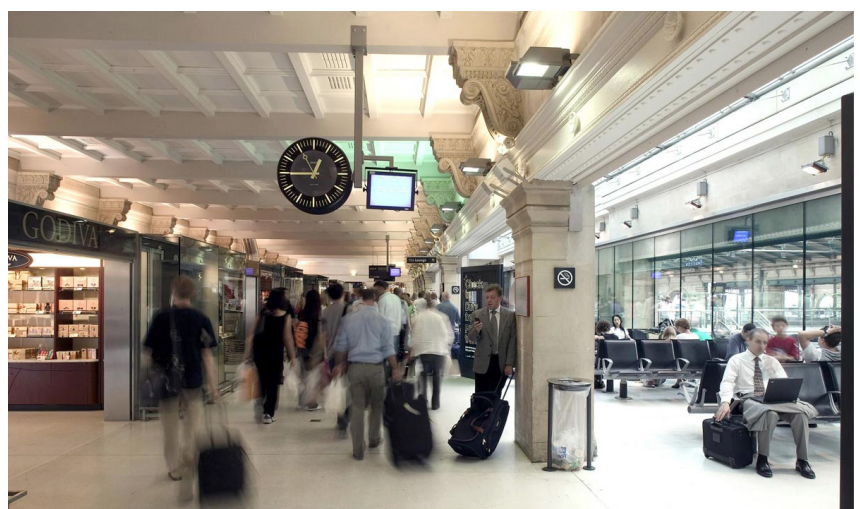
Un espace dédié à l’Eurostar est créé tel un terminal aéroportuaire pour répondre aux exigences induites par la non appartenance de la Grande-Bretagne à l’espace Shengen.

Un vaste balcon s’adossant à la façade d’entrée est créé. Il offre des vues sur la ville et sur la halle. Cet aménagement permet ainsi la jonction entre le terminal international, la gare aux dessertes nationales et régionales et aussi le quartier.



Source image : AREP

Vue sur le balcon offrant des vues sur la ville et la gare



Source image : AREP

Terminal Eurostar, un espace adapté aux pratiques des voyages à l’international

2. La gare comme nœud d'interconnexion du système économique : (La gare centre commercial)

Cette forte tendance japonaise et plus généralement internationale à doter les gares d'un centre commercial permettant de dégager d'importants bénéfices s'est exportée notamment en France. On la retrouve en effet au sein de la gare du Nord. Cette dernière héberge à l'heure actuelle plus de 100 commerces : pharmacie, habillement, presse, parfumerie, alimentation, etc. Influencées par les expériences internationales et au-delà de leur activité de gestion des flux, la gare est désormais un véritable lieu de consommation.

On peut d'ailleurs s'interroger sur la place occupée par ces deux gares dans l'univers parisien de la consommation et des affaires. En effet, ne doit-on pas d'ores et déjà appréhender ce « pôle » comme un des centres du commerce à Paris ?

Projet démonstratif:

2002 – Développement de l'activité commerciale

La mezzanine du pôle banlieue, espace d'articulation entre le RER et les autres modes de transport, a été repensé telle une rue commerçante. De nombreuses boutiques et services dédiés aux voyageurs y sont intégrés.

Un espace dédié d'attente, de services et de commerces a été réaménagé dans le terminal de l'Eurostar. Il répond aux exigences, au standard des voyageurs en partance pour Londres.



Source image : AREP

Un espace d'échange pensé tel une rue commerçante

III. Les échelles de gouvernance de l'espace de la gare:

1. La gouvernance de l'échelle du quartier à l'aire métropolitaine:

La gare du Nord se trouve à la confluence d'un jeu d'acteurs aux intérêts relevant de nombreuses échelles.

De part son implantation dans le 10^{ème} arrondissement, les collectivités locales tel le maire d'arrondissement est instruit d'un devoir d'assurer une bonne connectivité entre la gare et les quartiers alentours. Pour ces quartiers, la gare et ces besoins fonctionnels induits, comme la dimension du réseau viaire à son pourtour, ne doivent pas constituer une barrière difficilement franchissable pour le piéton notamment.

Du fait de la connexion proposée avec le métropolitain et à la voirie publique de la ville de Paris, la gare révèle les enjeux propres liés aux acteurs de la ville de Paris.

Par rapport à sa connexion avec le réseau régional, la Région par l'autorité organisatrice des transport (STIF), la métropole, mais aussi toutes les villes reliées par le réseau des Intercités (inter-régional) sont concernées par tout projet sur la gare du Nord.

Pour les villes reliées par le réseau Intercités mais aussi par le TGV, la gare du Nord constitue pour le territoire national une porte d'entrée à Paris et ses emplois.

Le développement des lignes à grande vitesse relève de décision émanant du pouvoir central et intègre le réseau ferré national. La gare du Nord rentre ainsi dans une réflexion plus globale, celle du territoire français.

De part sa dimension internationale, connectant la Grande-Bretagne, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne à la métropole parisienne, opérée par le Thalys et l'Eurostar, soulève des enjeux entre pays, à l'échelle européenne.

Grâce au RER B, la gare du Nord est connectée à l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle. Par cela, elle constitue une porte d'entrée de dimension internationale pour la métropole. Elle présente un enjeu pour l'aéroport et son gestionnaire Aéroport de PARIS (ADP).

La gare du Nord propose aussi une intermodalité fer-air. La gare connecte directement l'aéroport de Bruxelles. Cette connexion révèle les discussions et accords extra-nationaux qui opèrent au sein de la gare.

2. Un dépassement des logiques sectorielles:

Il est essentiel de noter que chaque acteur n'a pas un intérêt sectoriel, relevant d'une échelle différenciée (locale, régionale, nationale, européenne, globale). Pour le quartier, la gare du Nord et sa connexion à l'international, constitue une opportunité de valoriser son activité économique en termes d'hébergement, de commerce, de restauration.

Pour la France, elle constitue une porte d'entrée régionale, nationale et internationale qui implique directement les prérogatives de l'Etat dans le développement économique et dans l'accès aux services publics.

Notons aussi, le rôle des associations de voyageurs qui révèlent que le voyageur transcende les dimensions spatiales, la perception sectorielle pouvant être attachée à un système de transport. En effet, outre le fait que chaque association se "lève" contre un système de transport identifié (association des usagers du RER D, comité des usagers du RER B,...), regrettant le manque de desserte, l'état de propreté, elles expriment aussi les difficultés rencontrées par le voyageur dans ses correspondances. Le citoyen dans ses pratiques du quotidien franchit ses dimensions.

Enfin, la gare du nord présente un enjeu en termes d'échelles historiques depuis son inscription en 1975 en tant que monument historique. L'ACMH et de l'ABF pénètrent ainsi aussi le processus de concertation nécessaire à tout projet de la gare dans son environnement du local au global.

Le lien, la synthèse, la balance entre tout ses enjeux d'acteurs complexes et multiples est assuré vraisemblablement par le gestionnaire de la gare : la SNCF. Cet acteur doit assurer les liens entre les systèmes de transport, sa connexion au quartier, la dimension internationale de la gare, la place de l'utilisateur, etc.

IV. Les échelles de pensée à travers l'espace de l'interconnexion celui de la gare:

À différentes interconnexions correspondent différentes formes de mise en projet. Dans le cas spécifique des systèmes d'infrastructures de transport, elles sont ramenées à trois :

- **L'interconnexion de réseaux physiques** qui concerne surtout les projets sur les nœuds : les gares. L'interconnexion ponctuelle de réseaux physiques autour de laquelle se mesurerait la capacité de l'intervention urbaine de transformer les opérations sur les gares et sur les nœuds d'infrastructures.

La gare est donc le « dispositif » d'accès, de connexion et d'insertion urbaine du réseau dans le territoire qui aurait le pouvoir de s'insérer dans un projet territorial

- **L'interconnexion comme traduction d'un projet territorial à grande échelle** qui considère les différents milieux locaux à mettre en réseau, en valorisant les relations matérielles et immatérielles entre les centres.

Cette interconnexion permet l'intégration de lieux dotés de caractères singuliers à connecter aux réseaux selon des politiques capables d'en valoriser les relations matérielles et immatérielles à travers l'offre d'infrastructures et de services adéquats. Dans ce cas, l'intérêt se porte vers des politiques de mise en ordre du territoire à grande échelle pouvant donner de la cohérence à une multiplicité de projets contextualisés. Ces politiques sont capables de dépasser les conditionnements administratifs qui dessinent périmètres et compétences. Des conditionnements qui par conséquent sont indifférents à l'émergence de demandes que la dynamique des relations dans le territoire a pu favoriser

- **L'interconnexion d'acteurs** (institutionnels ou non) concernant le système décisionnel, en recherchant des formes de négociation et de concertation pour résoudre le déficit de réalisation des projets.

Cette modalité implique le regroupement de compétences et la mise en jeu de nouvelles procédures. Cet ensemble devra être mis en rapport avec l'articulation complexe de l'action publique.

Cette interconnexion se traduit par la recherche de forme de gouvernance, de négociation. Cette concertation aboutit au dépassement des prérogatives de chaque acteur, au-delà de leur logique sectorielle.

LA GRANDE ECHELLE :
GRAND PAYSAGE ET PRATIQUE
LOCALE
LA SEINE ET LES BERGES DE PARIS



Source Ingrid SAUMUR - Paysagiste DPLG

LA SEINE - Jacques PREVERT

« La Seine a de la chance
 Elle n'a pas de souci
 Elle se la coule douce
 Le jour comme la nuit
Et elle sort de sa source
 Tout doucement, sans bruit...
 Sans sortir de son lit
 Et sans se faire de mousse,
Elle s'en va vers la mer
En passant par Paris.
 La Seine a de la chance
 Elle n'a pas de souci
 Et quand elle se promène
 Tout au long de ses quais
 Avec sa belle robe verte
 Et ses lumières dorées
 Notre-Dame jalouse,
 Immobile et sévère
 Du haut de toutes ses pierres
 La regarde de travers
 Mais la Seine s'en balance
 Elle n'a pas de souci
 Elle se la coule douce
 Le jour comme la nuit
Et s'en va vers le Havre
Et s'en va vers la mer
 En passant comme un rêve
 Au milieu des mystères
 Des misères de Paris »

1991 : l'UNESCO distingue une partie du paysage fluviale de Paris. Il s'agit de la zone située entre les ponts Sully et Iéna rive droite et jusqu'au pont Bir-Hakeim rive gauche. Les critères de l'inscription sont principalement la valeur historique du site, la valeur d'exemple des bâtiments et la valeur d'usage du fleuve et de ses berges.

La ville historique témoigne aujourd'hui de l'évolution successive des relations de l'homme au fleuve : défense, échanges et promenade.

Retour sur un site fondateur

La ville historique témoigne aujourd'hui de l'évolution successive des relations de l'homme au fleuve : défense, échanges et promenade. Si la Seine a permis de nombreux usages à ses abords, le fleuve peut présenter des risques pour la ville. Une lecture à l'échelle territoriale (de Paris au Havre) nous ramène à la réalité : le fleuve reste un élément paysager incontrôlable dans sa totalité. Cela s'est également traduit à un niveau de lecture plus local. En effet, les quais à Paris, ont été pensés en fonction de cette contrainte, et différents niveaux de hauteurs ont été mis en oeuvre. Il présente cependant de nombreuses opportunités, notamment au niveau économique et ludique, comme nous le verrons, au travers de l'histoire.

Depuis l'Antiquité, le port de Paris est au coeur du fonctionnement économique, et social de la ville. Les berges connaissent une activité liée au commerce de biens de consommation courante et le port assure l'approvisionnement de Paris ; et cela jusqu'au développement des transports ferrés.

Les usages : du voisinage à un système global

Jusqu'au XVIIIème siècle, la Seine est un lieu important de la vie parisienne. Le port de Paris est alors le port le plus important de la Seine. On y trouve à cette époque sur les berges un commerce toujours important, les fêtes de la monarchie y sont organisées, la population s'y retrouve pour laver son linge. L'augmentation à la fois de la démographie mais aussi des besoins de la ville rend l'équilibre du fleuve et de Paris fragile. A partir de la deuxième moitié du XVIIIème siècle, des travaux d'aménagement s'opèrent dans le but de rendre possible une navigation de la Seine à l'échelle nationale. L'objectif est également de faciliter la circulation des berges. Cela se formalise par la création de quais, la construction de ponts et la mise en place d'une artère le long de la Seine, faisant disparaître le front bâti.



Source APUR (© Roger-Viollet) : Feu d'artifice tiré à Paris le 22 juin 1763, pour l'inauguration de la statue de Louis XV, sur la place de la Concorde)

Jusqu'à la création du chemin de fer (seconde moitié du XIX^{ème} siècle), la vie économique de la ville est entièrement tournée vers la Seine. Jusqu'à cette période, la voie fluviale est le moyen le plus rapide, le plus sûr et le moins coûteux pour l'acheminement de marchandises. De nombreuses activités se développent sur les berges, telles que des jeux, des bains. Elles deviennent un lieu de promenade. Le fleuve est alors un lieu d'activité intense, mais aussi un espace de loisir et un instrument de santé pour toutes les classes sociales.

Napoléon Bonaparte souhaite améliorer le fonctionnement du port et donc de la navigation du fleuve. L'objectif est de doter Paris d'un commerce par voie navigable et de permettre son approvisionnement. Les ports de la Villette et de l'Arsenal ainsi que les canaux de l'Ourcq et de Saint Denis sont construits pour que les activités contournent la capitale.

Au XIX^{ème} siècle, les expositions universelles investissent les abords du fleuve. C'est également la période où le commerce des berges disparaît peu à peu. La Seine reprend sa place centrale dans la ville et devient un lieu de représentation. De nombreux artistes, auteurs s'en inspirent. Lieu d'exhibition des progrès techniques et d'architecture éphémère, les bateaux mouches se développent alors sur la Seine. A cette occasion, la gare d'Orsay est inaugurée. La ville se construit face au fleuve. Les berges regroupent des pratiques à la fois liées au loisirs, pratiques locales, mais aussi des activités de commerce, mises en place grâce au circuit économique qui s'est établi sur la Seine. Soit, le système local sert l'économie locale.



Source APUR (© Mairie de Paris - DVD) : Les chantiers de construction de la voie express rive droite, inaugurée en 1967

Mais les activités économiques quittent définitivement la ville au XX^{ème} siècle pour s'installer en marge, sur les canaux au nord de Paris. Le lieu est toujours fréquenté. Des activités telles que la pêche, la natation ou la flânerie permettent au fleuve de conserver sa place centrale dans la capitale. Celle-ci sera mise en cause par l'aménagement des voies sur berges au début des années 1970.

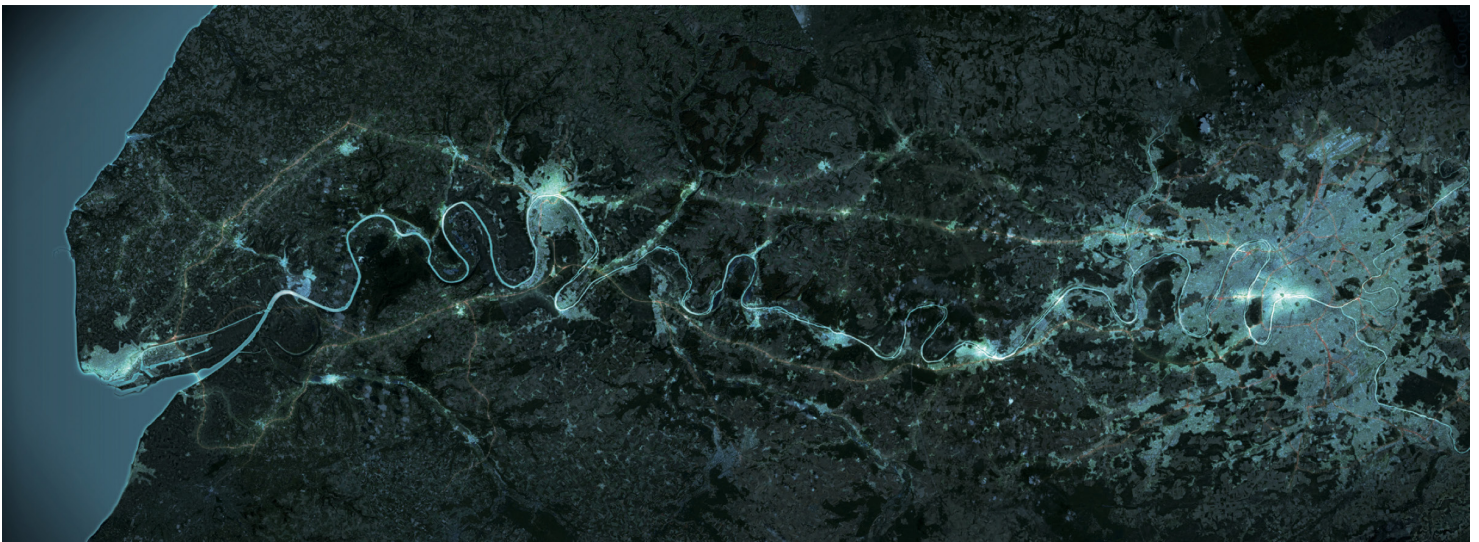
Remblas à la française / Seine-rue

Le récent projet d'aménagement de la voie sur berge Georges Pompidou a pour objectif la création d'un boulevard urbain. Il s'agit de proposer à tous (piétons, cyclistes, automobilistes) un espace public partagé. Il s'agit également de renforcer la continuité écologique de la Seine et de ses abords. Ce projet s'inscrit dans une volonté de redonner l'usage des berges de Seine aux piétons par des activités ludiques et de loisirs, avec une modification de la circulation automobile. La volonté est donc de favoriser l'usage des piétons, tout en maintenant la circulation automobile, légèrement modifiée.

A l'échelle de Paris, il s'agit de créer une liaison piétonne entre le musée d'Orsay et le quai Branly. Cela s'inscrit dans la volonté de redonner une place à la Seine dans la métropole. Ce projet s'inscrit dans un projet à une échelle plus large, puisqu'il s'agit de réaménager les quais à l'échelle de Paris, dans le but de mieux communiquer sur l'inscription du bien sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO.

Le projet présenté par Grumbach pour le Grand Paris allait au delà. « Paris, Rouen, Le Havre, une seule et même ville dont la Seine est la grande rue. » (Bonaparte, lors de sa visite au Havre le 7 Novembre 1802). Cette phrase, reprise par l'agence de Grumbach, illustre leur propos. Présenter le Grand Paris sur la Seine, c'est proposer un développement métropolitain linéaire, multipolaire. C'est aussi ouvrir la métropole sur la façade Maritime. Leur projet favorise l'intermodalité par la proposition de noeuds (gares, ports, échangeurs autoroutiers).

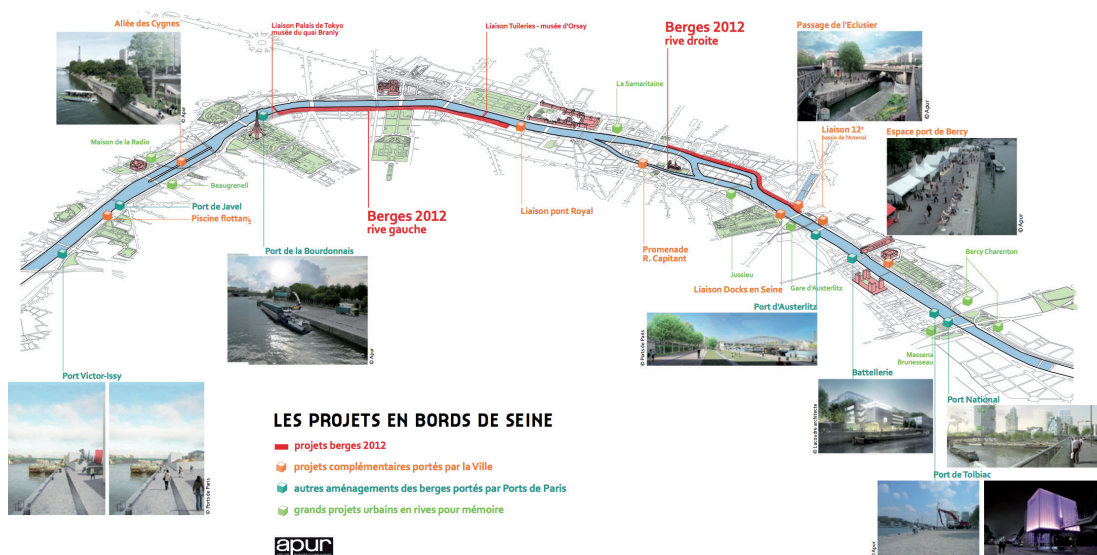
De plus, il s'inscrit dans une démarche d'égalité des territoires de Paris jusqu'au Havre. Il s'agit aussi de proposer une nouvelle gouvernance. Au niveau de Paris, les quais appartiennent à l'Etat et la gestion des ports est confiée à trois intervenants : Ports de Paris, Voies navigables de France et la Mairie de Paris. La Seine traverse trois cent quatre vingt treize communes, réparties sur treize départements. La Vallée de la Seine regroupe donc au moins autant d'acteurs. La question d'une gouvernance sur l'ensemble de la Seine pourrait être envisagée, dans un souci de préserver ce milieu écologique, fragile et vulnérable pour la ville et les hommes. Une vision d'ensemble pourrait être ainsi mise en place. Les opérations menées jusqu'à présent restent ponctuelles, sans stratégie générale.



Le global pour le local

La Seine présente en effet de nombreux enjeux : écologiques, économiques, humains ... Elle rassemble de nombreuses échelles. De la géographie aux berges de Seine, elle permet d'ouvrir de nouvelles perspectives quand à la réflexion sur la métropole. L'histoire nous montre que l'échelle globale que représente l'économie, se diffusait localement sur les berges. Inclure la Seine dans la métropole du Grand Paris, c'est aussi lui permettre de devenir une capitale marchande et de l'inclure dans les grandes métropoles marchandes : Tokyo, New York, Shanghai. La question des échelles prend alors tout son sens. Les quais de Seine ont joués un rôle d'adaptateur. Ils se présentent comme des espaces réceptacles d'une économie mondiale qui s'adapte à une consommation quotidienne. Il s'agit donc d'un espace de transition permettant le passage d'un système à une autre. Cette espace modifie la nature des flux par un traitement spécifique, elle est distribuée.

Du point de vue des usages, les quais, par leur traitement révèle deux composantes intrinsèques au fleuve. Tout d'abord la gestion du risque, qui se formalise par des installations techniques du type bassins de rétention. D'autre part, les quais ont été pensés pour répondre aux fonctions du ports. Certains sont élevés pour être facilement accessible en voiture. Cette morphologie permet de distinguer topographiquement deux espaces : la ville et le fleuve.



Projet d'aménagement des berges de Seine
Source : APUR

Du local vers le global ou inversement, les échelles s'emboîtent, se superposent, se confrontent et s'alimentent les unes avec les autres. Elles justifient certaines orientations d'aménagement urbain. Cette relation d'échelle avec l'espace est prégnante dans certains lieux comme la Seine, la gare du Nord ou le Mucem. En effet, ils confrontent de nombreuses échelles et niveaux d'analyses. Ces lieux seront considérés comme des objets ou lieux réceptacles.

L'élément déclencheur pour le Mucem a été d'être nommée capitale européenne de la culture en 2013. La cohabitation entre les différentes échelles est alors devenue nécessaire. De manière interdépendante, échelles géographiques et de gouvernance ont du être repensées, recomposées. Les modalités de l'interaction entre ces échelles ont donc consistées en un travail pour mettre en place un réel gouvernement métropolitain, couplé à celui, spatial, sur la reconversion du front de mer, lequel devait assurer le rayonnement de la capitale de la culture à un niveau méditerranéen, européen, voire mondial.

La ville de Paris a très vite eu un rapport étroit avec la Seine, pour des raisons économiques principalement. L'accès à ce grand paysage a permis de définir d'autres usages, notamment des activités récréatives. Définir la métropole du Grand Paris, c'est redéfinir son rapport au fleuve, et la penser comme une puissance économique.

A l'image de la gare du Nord, les gares sont devenues des pôles d'intermodalité complexes. Elles relient localement des échelles de dimensions multiples, du quartier à l'archipel métropolitain. L'accroissement de la mobilité résulte pour une large part des évolutions techniques mais aussi de l'évolution des besoins de déplacement du citadin dans la métropole pour ses activités du quotidiens. Ces mobilités sont permises par les aménagements en gare, de la salle d'échange par exemple, sur le pourtour de la gare, par le parvis, faisant le lien entre la gare et le quartier.

Finalement, ces études de cas traitées posent la question suivante :

Quelles sont les raisons et les modalités de cohabitation de nombreuses échelles et niveaux d'analyse dans des lieux réceptacles ?

Où dans quelle mesure les lieux réceptacles sont-ils révélateurs des raisons et des modalités de cohabitation de divers niveaux d'analyses produits par de nombreuses échelles ?

Afin de répondre à cette problématique pour n'importe quel type de lieu réceptacle, nous proposons le mode opératoire suivante :

- L'analyse, par niveaux de lectures, des différentes échelles dans ces lieux ou objets réceptacles (équipements de transport, centre culturel, marché de grande ampleur, fleuve, ...)
- L'explication de leur cohabitation dans ces lieux, quel est l'élément ou l'évènement déclencheur : une évolution des pratiques, des usages, des mentalités, une opportunité politique, culturelle, une nécessité fonctionnelle...
- La description des modalités de leur cohabitation : gouvernance, aménagement...

Cette analyse par étapes permettra d'évaluer les conséquences sur les pratiques et les usages, quelles soient prévues, vécues ou non attendues. Surtout, cela permettra d'isoler et d'expliquer un processus fréquent d'hybridation des échelles et des niveaux d'analyse. De ce travail pourront suivre des propositions d'ordre stratégique.

BIBLIOGRAPHIE

ARNOLD François, *Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée - MuCEM*, Paris, Archibooks + Sautereau Éditeur, 2013.

CASTELLS Manuel, *La Question urbaine*, Paris, Maspero, 1972.

CASTELLS Manuel, « *L'Ère de l'information* », *La Société en réseaux*, Vol. 1, Paris, Fayard, 1998.

LACOSTE Yves, *La géographie ça sert d'abord à faire la guerre*, Paris, La Découverte, 1985 (nouvelle édition), 214 pages.

LEFEBVRE Henri, *Espace et politique*, Paris, 2000, Anthropos (4ème édition), 485 p.

LEFEBVRE Henri, *La production de l'espace*, Paris, 2000, Anthropos (2ème édition), 174 p.

MANGIN David, *La ville franchisée formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, 2004, Éditions de la Villette, 398 p.

MASBOUNGI Ariella (dir.), *Organiser la ville hypermoderne*. François Ascher, Grand Prix de l'urbanisme 2009, Collection Grand Prix de l'urbanisme Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le Climat, Parenthèses 2009.

MONGIN Olivier, *La Ville des flux : L'envers et l'endroit de la mondialisation urbaine*, Paris, Fayard, 2013.

PANERAI, Philippe, *Paris métropole formes et échelles du Grand-Paris*, Paris, 2008, Éditions de la Villette, 246 p.

ROSA Harmut, *Aliénation et accélération, Vers une théorie critique de la modernité tardive*, la découverte, Paris, 2002.

PRELORENZO Claude & ROUILLARD Dominique, *Echelles & dimensions*, Paris, L'Harmattan, 2003

SASSEN Saskia, *La Ville globale : New York - Londres – Tokyo*, Descartes et Cie, 1996.

VERDIER Nicolas, « *L'échelle dans quelques sciences sociales* », in ORAIN O., PUMAIN D., ROZEMBLAT C., VERDIER N., *Echelles et temporalités en géographie*, 2, CNED, pp.25-56, 2004, CNED 2004-2006.

WEBBER Melvin, *L'Urbain sans lieu ni bornes*, Editions de l'Aube, 1998, 123 p.