



# Aufbruchsignale: Grand Paris in Berlin

Denis Bocquet

► **To cite this version:**

| Denis Bocquet. Aufbruchsignale: Grand Paris in Berlin. Arch+, 2011, p.18-19. halshs-00575666

**HAL Id: halshs-00575666**

**<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00575666>**

Submitted on 10 Mar 2011

**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.

## **Aufbruchsignale**

### **„Grand Paris in Berlin“**

Denis Bocquet

**Published in: *Arch+*, März 2011, 201-202, p.18-19. Please quote as such.**

#### VERSION FRANCAISE EN FIN DE DOCUMENT

Die kritische Bilanz der Stimmann-Jahre, der diffuse Wunsch nach einer neuen Phase der Planung und Träume von einer neuen IBA – es sieht so aus, als würde Berlin endlich in eine neue Etappe intensiver architektonischer Debatten eintreten – nach Jahren der intellektuellen Stagnation im Städtebau. Dies könnte die Stadt wieder auf die europäische und internationale Karte städtebaulicher Innovationen setzen.<sup>1</sup> In diesem Zusammenhang könnte das, was seit 2007 im Umfeld der Initiative „Le Grand Paris“ in Paris geschieht, in vieler Hinsicht in Berlin Resonanz finden – wobei es angesichts der unterschiedlichen Typologie beider Städte nicht um eine direkte Übertragung der Lösungen gehen kann, sondern eher um die Anregung zu Reflexion und Debatte.

Dem städtebaulichen Geschehen in Berlin wurde in den vergangenen Jahren – auch wenn der Elan der kritischen Rekonstruktion erlahmt war – international immer noch relativ viel Aufmerksamkeit geschenkt. Dies lag vor allem daran, dass die Stadt als Schauplatz ästhetisch-philosophischer Konflikte gesehen wurde, die das ureigene Wesen der europäischen Stadt zwischen Modernität und Historizismus berührten. Demgegenüber hat Paris in den letzten Jahrzehnten seine Stellung als Vorbild im europäischen und internationalen Panorama der städtebaulichen Kreativität weit stärker verloren. Innovative Museumsbauten und kulturelle Einrichtungen fanden zwar nach wie vor in der internationalen Fachpresse Erwähnung, aber tatsächlich erregte Paris vor allem durch seine Probleme Aufmerksamkeit: Diese reichen von der Überlastung der öffentlichen Verkehrsnetze bis zum sozialen und räumlichen Zerfall der Stadt in zwei Teile: eine Innenstadt auf dem Weg zur weitgehenden Gentrifizierung einerseits und vernachlässigte Randbereiche, die symbolhaft für das Versagen der Politik des sozialen Wohnungsbaus der 1950er- bis 1980er-Jahre stehen, andererseits. Paris schien sich zudem zum Symbol des Scheiterns des französischen Modells zu entwickeln, nicht nur im städtebaulichen Bereich, sondern auch, was Gleichheit, Integration und soziale Gerechtigkeit

---

<sup>1</sup> Zur aktuellen Sehnsucht nach Planung und dem Bruch mit den überkommenen Praktiken der 1990er-Jahre siehe z. B. Harald Bodenschatz und Thomas Flierl (Hg): *Berlin plant. Plädoyer für ein Planwerk Innenstadt 2.0*, Berlin 2010.

anbelangt. Nichts war exportierbar am Bild der heruntergekommenen Vorstädte, der *banlieues*, Spiegel einer Gesellschaft, in der die Werte des Pakts der Republik *à la française* nicht respektiert wurden.

Durch die breite Debatte, die „Le Grand Paris“, die jüngste Initiative für den Großraum Paris, eröffnet hat, wurden diese Probleme natürlich nicht gelöst. Dies gilt vor allem deshalb, weil der Prozess durch rivalisierende Institutionen und widersprüchliche Visionen von der Zukunft der Metropole und der mit ihrer Verwaltung zu Betrauenden behindert wurde. „Le Grand Paris“ ist im französischen Kontext eine Idee mit großem politischem und institutionellem Gewicht. Es ist eine Initiative des Präsidenten, die zum Teil als Gegengewicht zu den Ambitionen des sozialistischen Bürgermeisters der Innenstadt und einer ebenfalls von den Sozialisten dominierten Region gedacht war. Es ist also kein neutrales Forum. Die Initiative berührt die vielschichtigen Beziehungen zwischen Technokratie und lokaler Demokratie, zwischen Zentralismus und Dezentralisierung, zwischen internationalem Fachwissen, Ausnahmeregelungen und regulären Entscheidungsprozessen innerhalb des französischen Systems. Die Debatten haben unter anderem dazu beigetragen, dass Paris seinen lange verlorenen Platz in den internationalen städtebaulichen Debatten wiedergefunden hat. Die Positionierung gegenüber der Initiative des Präsidenten hat der Pariser Städtebauszene eine neue Vitalität gegeben.

Welche Relevanz kann dieser Prozess nun für Berlin haben, in einem Augenblick, in dem man dort ebenfalls die Notwendigkeit neuer Impulse verspürt? Die derzeit in der Eingangshalle des Kulturforums gezeigte Ausstellung „Grand Paris in Berlin“ ist Anlass, einige Denkansätze aufzuzeigen.

Da wäre zunächst einmal der Prozess an sich. Der internationale Ideenwettbewerb zur Zukunft der Metropole Paris ist sicherlich auch für Berlin relevant. Aus städtebaulicher Sicht hat man auch in Berlin intensive Debatten auf der internationalen Bühne erlebt. Dafür muss man nicht einmal zurückdenken bis in die Zeit der Initiativen von Hans Scharoun nach dem 2. Weltkrieg. Es genügt, an die IBA in den 1980er Jahren zu denken oder an verschiedene Ideenwettbewerbe, die das lokale Panorama von Tempelhof bis Tegel belebt haben. Aber schon lange gab es keine echte städtebauliche Vision für eine Metropole mehr. Ihr fehlte aufgrund des zunehmenden Pragmatismus der Maßnahmen nach 1989 und des relativ geschlossenen Systems von Hans Stimmann rund um das *Planwerk Innenstadt* schlichtweg die Grundlage. Vielmehr wurden viele Ideen in einem Rahmen erdacht, der heute allgemein für entwicklungsbedürftig gehalten wird. Eine Initiative im Umfang von „Le Grand Paris“ hätte vielleicht den Vorteil, nicht nur eine umfassende Diskussion und neue Ideen anzuregen. Sie könnte auch die Betrachtung der Zukunft der Stadt in einem angemessenen räumlichen und zeitlichen Maßstab ermöglichen, durch die sich die Schwerfälligkeit einer bruchstückhaften Reflexion vermeiden ließe. Die Ausstellung „Grand Paris in Berlin“ und ihr

umfangreiches Begleitprogramm sollen als erster Ansatz dazu gelten.

Was die Inhalte angeht, wäre es sinnlos, konkrete Lösungen übertragen zu wollen. Dennoch sind manche im Rahmen von „Grand Paris“ formulierten Vorschläge sicherlich auch für Berlin relevant und werden in den aktuellen und künftigen Debatten ihren Niederschlag finden. Das gilt zum Beispiel für den Umgang mit den durch frühere Infrastrukturmaßnahmen errichteten Barrieren, die die Stadt zerschneiden. Sie stammen aus einer Zeit, in der sich der Funktionalismus nicht groß um die Urbanität der betroffenen Orte kümmerte. Von Richard Rogers bis Christian de Portzamparc, von Yves Lion bis zu Jean Nouvel oder LIN haben alle am „Grand Paris“ beteiligten Teams nach Möglichkeiten gesucht, diese Abgrenzungen zwischen Innenstadt und Peripherie aufzuheben. Architekten wie Rogers, Nouvel oder MRDV erkannten auch die Bedeutung der Frage nach der Kompaktheit. Dies bedeutet für den Großraum Paris mehr als die Definition des Verhältnisses zwischen dem Energieaufwand, der für eine lebensfähige Stadt erforderlich ist, und dem Landverbrauch: Es geht darum, die Gesamtheit der städtebaulichen Prozesse und Entscheidungswege zu überdenken, sodass der Begriff der Kompaktheit vom Stichwort zur Methode und zum Argument der Reform wird. Besonders auffällig ist diesbezüglich in Berlin, dass die Stadtentwicklung nie wirklich mit dem ohnehin schwach entwickelten Planungen für den Großraum Brandenburg verzahnt wurde. Im Hinblick auf das, was am Rand des städtischen Raums geschieht, sind zahlreiche Parallelen zwischen Berlin und Paris zu erkennen. In beiden Städten wird über die bereits vorhandene Peripherie hinaus ein ländlicher, bisher landwirtschaftlich genutzter Raum nach und nach für den Städtebau erschlossen, was die Verkehrssysteme und den Gedanken der Metropole an sich vor immer neue Herausforderungen stellt.

Die wichtigsten Anregungen des Pariser Projekts kann Berlin jedoch möglicherweise im Wert von Städtebau und Architektur finden, dem das Projekt beiden zuzusagt. Die deutsche Hauptstadt hat nämlich eine Zeit hinter sich, die von strengen Normen wie Bauvorschriften, Flächennutzungsplänen, Gestaltungssatzungen etc. geprägt war, für die vor allem Hans Stimmann verantwortlich war. Dieses relativ geschlossene System führte zu einer zur morphologischen Kohärenz des städtebaulichen Programms nach 1990 und zur Erfindung einer „versöhnlichen“ Architektursprache für eine Stadt, die ihre alte, historisch belastete Hauptstadtfunktion wieder ausfüllen sollte. Zum anderen führte das System aber auch zum Eintritt Berlins in eine nachdrücklich konservative Dynamik, in der sich Modernisten und Traditionalisten in endlosen ästhetischen Duellen verloren, die die Stadt eines beträchtlichen Teils ihrer schöpferischen Energie beraubten. In diesem einerseits beruhigenden, andererseits frustrierenden Stilkorsett des Neo-Neoklassizismus hat Berlin seine Fähigkeit verloren, ein Ort der architektonischen und städtebaulichen Avantgarde zu sein. Dagegen zeigt „Grand Paris“ sehr präzise und ideologisch überzeugende Ansätze für einen Bruch mit dem überkommenen normativen Rahmen. Es geht

darum, die Exzesse eines Modernismus zu korrigieren, der sich, vor allem in den Randgebieten mit sozialem Wohnungsbau, als Leugnung der historischen Beziehung mit dem städtebaulichen Raster verstand. Trotz dieser anderen Situation und Interpretation und deutlich anderer Bautypologien haben die Pariser Überlegungen für Berlin eine starke Relevanz. Jean Nouvel, der damit insbesondere in die Fußstapfen des französischen Architekten Philippe Panerai tritt, ist der bekannteste Vertreter dieser Forderung nach einer Neufassung der städtebaulichen Vorgaben. Aber auch zahlreiche andere Teams haben in ihren Arbeiten ähnliche Vorschläge formuliert. Die Flexibilisierung der Normen und der Zwänge des Flächennutzungsplans nimmt, neben der vor allem von Richard Rogers immer wieder vorgeschlagenen Begrünung von Dächern und oberen Stockwerken, vor allem die Eigenheimsiedlungen der Vororte ins Visier, große mit Einfamilienhäusern bebaute Flächen, die häufig zwischen Sozialwohnungssiedlungen und Infrastrukturschneisen eingezwängt liegen. Auch wenn eine solche Art der Bebauung nicht unbedingt typisch für Berlin ist, besitzt die aktuelle Diskussion über den sozialen und städtebaulichen Wert der Vorschriften in Paris eine hohe Relevanz für die Bundeshauptstadt – und sei es nur, um der ästhetischen, ja geradezu philosophischen Sackgasse der Stimmann-Ära zu entrinnen.

Im Rahmen von „Le Grand Paris“ sind auch Projekte gereift, die vor allem unter das Stichwort der „métropole douce“, der sanften Metropole, fallen. Der Grundgedanke dazu stammt teilweise aus dem Berlin der 1980er-Jahre, und wenn der deutsche Architekt Finn Geipel gemeinsam mit Giulia Andi ihn in einer aktualisierten Form auf die Pariser Vororte anwendet, zeigt sich darin die ganze Sinnhaftigkeit des Austauschs zwischen beiden Hauptstädten. Vielleicht könnte nun Berlin von dem profitieren, was sich aus den Pariser Debatten ergeben hat. Wunden schließen, verbinden, mit Verdichtung und Ausdehnung spielen, das sind die Hauptgedanken zur Stärkung des städtischen Charakters der Peripherie. Den großen Verkehrsarterien ihre Unbarmherzigkeit nehmen, ihre „Urbanisierung“ im Sinne einer menschenfreundlicheren Dimension der Stadt ermöglichen – auch das ist ein Bereich, der definitiv für Berlin relevant ist, wie auch alle anderen Ansätze, die einen erkennbar städtischen Charakter der Peripherie anstreben, wo der Städtebau der Nachkriegszeit im Namen eines missverstandenen Funktionalismus zu deutlichen, visuellen Zäsuren gegenüber dem grundsätzlichen Bild der Stadt neigte. Ohne gleich in die traditionalistische Falle im Neo-Haussmann’schen Sinne zu tappen, denkt „Le Grand Paris“ sehr wohl über den Boulevard als städtisches Element nach und formuliert Lösungen, die als Inspiration für Alternativen dienen könnten, die Berlins erneute Teilung – dieses Mal in ein historisierendes Zentrum und eine Peripherie, die von den zu Hindernissen gewordenen Verkehrsarterien geprägt ist – überwinden. Zwar sind in dieser Hinsicht in Paris noch keine Ergebnisse zu besichtigen, aber die Debatte ist zumindest eröffnet. Sehr konkrete Lösungen zur landschaftlichen Gestaltung und Verteilung der

Verkehrsströme wurden vorgeschlagen, die den großen Straßen eine neue, verträglichere Gestalt geben sollen.

Gemeinsam ist den Projekten des „Grand Paris“, dass es ihnen allen darum geht, die heruntergekommenen Räume der Peripherie neu an die Stadt anzuschließen, nicht nur im funktionalen Sinne, wobei der öffentliche Nahverkehr im Mittelpunkt der Überlegungen steht, sondern auch symbolisch, im Sinne einer Neuverteilung des Symbolwerts der Stadt. Ein Beispiel für diesen Ansatz ist Roland Castros Central Park in La Courneuve. Auch in Berlin geht es heute vielerorts um eine solche Neuverteilung der symbolischen Wertigkeit. Die Augen öffnen, ganz gleich wo, und sich sagen: Das ist Berlin. Nicht durch die allgemeine Verbreitung überflüssiger Zeichen, mit Hilfe derer eine auf historisierenden Klischees beruhende künstliche Identität allgegenwärtig wird, sondern durch die landschaftliche und kulturelle Aufwertung vernachlässigter Gebiete. „Le Grand Paris“, das ist auch eine Wiederentdeckung des farbigen Bauens, ein Ansatz, der für Berlin, das von einer drückenden Verbindung von Sandstein, Glas und Metall beherrscht wird, segensreich sein könnte. Weiterhin könnte auch der von Christian de Portzamparc weiterentwickelte Gedanke der städtischen Archipele von Interesse sein (vgl. Kees Christiaanses Beitrag in dieser Ausgabe), die Reflexion über die wirtschaftliche Beziehung zur Hafenstadt Hamburg als Fenster zur Globalisierung (wie auch Grumbach sich eine bis ans Meer erstreckende Metropole Paris vorstellt), die Auseinandersetzung mit der Beziehung zum Wasser (die durchlässige Stadt von Secchi und Viganò), das Nachdenken über technisch-wissenschaftliche Cluster (Saclay, Le Bourget in Paris) und vor allem die von Djamel Klouche angeführte Erwägung eines Mikroansatzes der städtischen Erneuerung, der neue Partizipationsformen der Bevölkerung ersinnt. Bei letzterem handelt es sich um ein weiteres Konzept, das dem Berlin der IBA-Jahre entstammt und in Paris originelle Umsetzungsformen findet.

Sicher ist, dass „Le Grand Paris“ dazu geführt hat, dass die französische Hauptstadt sowohl durch die Inhalte als auch durch das Verfahren wieder aktiv an den internationalen städtebaulichen Debatten teilnimmt. Ein Verfahren, bei dem sich um die großen Architekten herum fachübergreifende Teams aus Historikern, Soziologen und Stadtplanern gebildet haben. Als internationales Maßnahmenprogramm konnte „Le Grand Paris“ bisher keinen Konsens zwischen den Teilnehmerteams des Ideenwettbewerbs, Staat und Region, Technokraten und Politikern erreichen. Aber es geschieht etwas, die Metropole ist erneut Gegenstand schöpferischer Aufmerksamkeit. Für erste Testgebiete erfolgt bereits eine detaillierte Planung (die erstmalig im Gesamtzusammenhang am Kulturforum im Rahmen der Ausstellung „Grand Paris in Berlin“ vorgestellt wird): die Seine-Insel Seguin, Saclay, Le Bourget und Clichy. Vor allem aber erweist sich „Le Grand Paris“, in eindrucksvoller Weise weit über seine höchst anpassungsfähige institutionelle Grundlage hinaus, als Werkzeug und Ort der Vermittlung. Genau dies ist auch im

heutigen Berlin erforderlich, um Ideen reifen zu lassen, die häufig bereits vorhanden sind. Wichtig ist, dass sich der globale Rahmen zu einem Vermittlungsprozess wandeln kann und nicht zu einem starren Korsett wird. Genau darum geht es in Paris in den nächsten Monaten und Jahren. Was Berlin angeht, so drängt im Augenblick jeder darauf, dass in der Stadt erneut eine Kultur innovativer Städtebauprojekte Einzug hält, in welcher Form auch immer, als Internationale Bauausstellung, Ideenwettbewerb, Debatte über einen neuen Plan oder neue Normen – dafür muss man auch heftige Kontroversen in Kauf nehmen. Dies wird das Signal dafür sein, dass auch hier die Dinge erneut in Bewegung geraten.

Aus dem Französischen: Katia Bensaid.

Denis Bocquet promovierte über die Geschichte des Städtebaus in Rom und habilitiert sich derzeit über die Ideologien des Dresdener Wiederaufbaus. Seine derzeitigen Arbeitsschwerpunkte sind der Großraum Paris und das Erbe der IBA-Generation in Berlin. Er unterrichtet Theorie des Städtebaus an der Ecole des Ponts-Paris Tech, ist am Forschungszentrum LATTTS in Paris-Marne-la-Vallée tätig, leitet gegenwärtig das französische Kulturinstitut in Dresden und koordiniert als Kurator für die Kulturabteilung der französischen Botschaft in Berlin die deutsch-französische Reihe *Architektour 2010-2011*. Einer der Höhepunkte ist die Ausstellung *Grand Paris in Berlin* in der Eingangshalle des Kulturforums am Matthäikirchplatz in Berlin vom 28. Januar bis zum 5. Mai 2011 in Zusammenarbeit mit der Alfred Herrhausen Gesellschaft und der Cité de l'Architecture et du patrimoine.

**Version française** (merci pour toute citation de se référer à la version allemande publiée sous le titre: „Aufbruchsignale: Grand Paris in Berlin“, *Arch+*, 2011, 201-202, p.18-19)

### **Le Grand Paris à Berlin: les enjeux d'une discussion**

Denis Bocquet (Institut français / Latts, Ecole des Ponts-ParisTech)

Entre bilan critique des années Stimmann, envie diffuse de voir s'ouvrir une nouvelle phase de planification et rêves d'IBA 2020, il semble bien que Berlin soit enfin, après plusieurs années d'un certain marasme sur le plan de l'émulation urbaine, sur le point d'entrer dans une nouvelle saison d'intenses débats architecturaux, qui pourront peut-être contribuer à replacer la métropole de la Spree sur la carte européenne et mondiale des innovations urbanistiques<sup>2</sup>. Dans ce contexte, ce qui se passe à Paris depuis 2007, autour de l'initiative du Grand Paris, recèle de nombreux échos potentiels pour Berlin, non pas forcément dans la transposition de solutions pour des villes appartenant à des typologies très différentes, mais plutôt dans un processus qui à la fois encadre et stimule la réflexion et les débats.

Car, plus encore sans doute que Berlin, qui malgré un certain figement des élans issus de la reconstruction critique était toujours l'objet d'une grande attention, ne serait-ce qu'en tant que théâtre d'affrontements esthético-philosophiques touchant à la nature même de la ville européenne entre modernité et historicisme, Paris avait perdu, au cours des récentes décennies, sa place de modèle dans le panorama européen et mondial de l'inventivité urbaine. Musées et équipements

---

2 Sur l'actuelle envie de plan, et de rupture avec les pratiques héritées des années 1990, voir, par exemple: Bodenschatz (Harald) und Flierl (Thomas) (Hg), *Berlin plant. Plädoyer für ein Planwerk Innenstadt 2.0*, Berlin, Theater der Zeit, 2010, 262p.

culturels innovants trouvaient certes encore leur place dans les revues internationales spécialisées, mais il faut dire que c'est surtout pour ses blocages et ses problèmes que la métropole parisienne attirait l'attention: congestion du réseau de transports public, fracture sociale et spatiale entre une ville-centre en voie de gentrification étendue et certaines périphéries délaissées, symboles de l'échec des politiques de logement social héritées des années 1950 à 1980. La métropole parisienne tendait à devenir aussi le reflet d'un échec du modèle à la française non seulement d'urbanisme, mais aussi d'égalité, d'intégration et de justice sociale. Rien d'exportable dans l'image de *banlieues* dégradées, miroir d'une société ne respectant pas les promesses du pacte républicain à la française. L'initiative du Grand Paris, ouvrant les débats d'une manière très large, n'a bien sûr pas résolu ces problèmes, d'autant plus que dans le processus même, si les débats sont intenses, les blocages ne sont pas moins forts entre institutions rivales et visions contradictoires de l'avenir de la métropole et de ceux à qui en confier la gestion. Le Grand Paris est, dans le contexte français, une idée aux enjeux politiques et institutionnels forts. Initiative présidentielle en partie destinée à contrer les ambitions à la fois du maire socialiste de la ville-centre et d'une région dominée elle-aussi par le parti socialiste, le Grand Paris est tout sauf un forum neutre. C'est aussi un chapitre important dans les relations dans le système français entre technocratie et démocratie locale, entre centralisme et décentralisation, entre expertise internationale, procédures d'exception et processus décisionnels ordinaires. Mais Paris, par ces débats, n'en a pas moins retrouvé sur la scène internationale une place perdue depuis longtemps, et ce qui se passe autour, voire contre, l'initiative présidentielle, fait aussi partie de la vitalité retrouvée de la scène urbanistique parisienne.

Quelle donc peut-être la pertinence de ce processus pour Berlin, à un moment où se fait également sentir dans cette ville le besoin de trouver de nouvelles impulsions? L'exposition *Grand Paris in Berlin* est assurément l'occasion d'évoquer quelques pistes. Dans le processus tout d'abord. Si le Grand Paris n'a finalement pas, pour des raisons de consensus institutionnel et politique, exploré les pistes d'une réflexion sur la juste échelle de gouvernance métropolitaine, les fantasmes d'annexion d'une couronne de périphéries par Paris, dans un mouvement de type Haussmann II ayant été vite balayés, et si à Berlin les hypothèses de fusion entre la ville-Land et le Brandebourg voisin sont tout aussi floues, il n'en reste pas moins que le processus qu'incarne le Grand Paris, soit une consultation internationale d'idées sur le thème de l'avenir de la métropole a certainement une pertinence à Berlin. D'un point de vue urbain, Berlin aussi a connu, à divers moments de son développement récent, des phases de vastes débats et de mise à plat des enjeux locaux sur la scène internationale. Sans remonter aux initiatives d'Hans Scharoun dans l'immédiat après-guerre, que l'on pense à la saison IBA, à l'initiative du DAM de Frankfurt ou à celles de Wolfgang Nagel en 1990, aux concours de l'ère Stimmann ou à divers concours d'idées ayant depuis animé le panorama local, de Tempelhof à Tegel. Mais depuis longtemps rien qui soit de nature à faire éclore une vision pour une métropole qui, du fait du pragmatisme croissant des interventions au plus on avançait dans l'après-1989 et de l'héritage du système relativement fermé qui a été mis en place par Hans Stimmann, autour notamment du *Planwerk Innenstadt*, demeure largement impensée en tant que telle. Ou plutôt pensée dans un cadre dont tous s'accordent à dire de nos jours qu'il doit évoluer. L'exposition récente *Stadtvisionen* a certes déjà été l'occasion d'ouvrir de nouveau les enjeux locaux au comparatisme métropolitain, mais peut-être une initiative de l'ampleur de celle du Grand Paris pourrait avoir le mérite non seulement de susciter de vastes débats et propositions, mais aussi de considérer l'avenir de la ville à une échelle spatiale et temporelle adéquate, qui permette de s'extraire de l'inertie d'une réflexion parcellaire. Que l'exposition *Grand Paris in Berlin*, et surtout les tables-rondes comparatives auxquelles elle donne lieu, en soit une première ébauche.

Pour ce qui concerne les contenus, s'il serait aussi vain de transposer des solutions précises adaptées à un contexte particulier que des idées trop vagues ou des slogans appelant à la durabilité, ou à la justice spatiale, il demeure qu'un certain nombre de propositions formulées dans le cadre du Grand Paris ont assurément une pertinence berlinoise et de potentiels échos dans les débats en cours et à venir dans cette ville. Il en va ainsi du traitement des barrières infrastructurelles qui segmentent la ville. De Richard Rogers à Christian de Portzamparc, et d'Yves Lion à Jean Nouvel ou LIN, les équipes ayant travaillé sur le Grand Paris ont toutes réfléchi à des méthodes innovantes visant à



corriger entre la ville-centre et ses périphéries les cicatrices infrastructurales héritées d'un temps où le fonctionnalisme pouvait ne pas faire grand cas de l'urbanité des lieux affectés. Ainsi aussi du thème de la compacité, vue par exemple par Richard Rogers, mais aussi par Jean Nouvel et son équipe, ou MRDV, un thème qui est dans le Grand Paris plus que l'expression d'un ratio entre énergie dépensée à faire vivre une ville et territoire consommé: c'est une réflexion sur l'ensemble des processus urbains et des parcours de la décision, si bien que la compacité, de mot d'ordre, devient méthode et préconisation de réforme. Ce qui frappe le plus dans ce domaine pour Berlin, où la réflexion sur l'étalement urbain sous forme d'accession à la propriété dans les communes du Brandebourg proche n'a jamais vraiment été intégrée dans les d'ailleurs faibles procédures de concertation à l'échelle métropolitaine, c'est la proximité avec Paris pour ce qui se passe aux franges de l'espace urbain. Non pas dans les périphéries consolidées, mais bien là où l'espace rural et agricole est peu à peu gagné par l'urbanisation, ce qui pose à chaque fois de nouveaux défis aux réseaux techniques, aux systèmes de transport et à l'idée même de métropole.

Mais c'est peut-être sur la valeur et l'usage des normes d'urbanisme et d'architecture que les réflexions issues du Grand Paris sont les plus stimulantes pour Berlin. La capitale fédérale, en effet, sort d'une saison au cours de laquelle, autour de l'imposition d'un système fort de normes (de construction, d'affectation foncière, chromatiques, esthétiques et d'usage), dont Hans Stimmann a été le promoteur principal, un système relativement clos a été mis en place, dont une des conséquences a été certes la cohérence morphologique du programme post-1990 d'urbanisme, et l'invention d'un langage apaisé pour la capitale réinvestie d'un rôle historiquement délicat, mais aussi le passage de Berlin dans une dynamique résolument conservatrice, mettant dos à dos modernistes et historicistes dans des batailles esthétiques sans fin, dans lesquelles la ville a épuisé une part considérable de son énergie créatrice. Dans ce rassurant mais aussi frustrant néo-néo-classicisme encadré par le système de normes Stimmanniennes, Berlin a assurément perdu de sa capacité à demeurer le lieu d'expression d'une avant-garde architecturale et urbaine. Or, du Grand Paris arrivent des propositions très précises et idéologiquement fortes de rompre avec la rigidité du cadre normatif hérité tout en insistant sur la volonté de corriger les excès d'un modernisme entendu, surtout dans les périphéries du logement social, comme négation du rapport historique avec la trame urbaine. Selon des modalités et des déclinaisons différentes par rapport à Paris, et au sujet de typologies bâties sensiblement autres, arrivent ainsi de Paris des idées dont la pertinence berlinoise ne peut qu'être forte. Jean Nouvel, dans le sillage notamment de Philippe Panerai, s'est fait le représentant le plus en vue de ce type de demande d'invention d'un cadre normatif réformé, mais de nombreuses autres équipes ayant travaillé sur la métropole parisienne ont formulé des propositions de ce type. Pour Paris, l'assouplissement des normes, et des impératifs du *zoning*, aurait, au-delà de la transformation souvent proposée, par Richard Rogers notamment, des toits et des derniers étages dans un sens de verdissement, comme principal terrain d'application la banlieue pavillonnaire, ces larges espaces bâtis de maisons individuelles, souvent désormais coincés entre cités d'habitat social et grandes tranchées infrastructurales. Berlin n'est pas forcément concernée par ce type de construction, mais en revanche, la discussion sur la valeur sociale et urbaine de la norme en cours à Paris a pour la capitale fédérale une pertinence forte, ne serait-ce que pour sortir de l'impasse esthétique et même philosophique de l'ère Stimmann.

Le Grand Paris a aussi été le lieu de maturation de propositions dont le mot d'ordre le plus fort est l'adoucissement de la métropole. Cette idée vient en partie du Berlin des années 1980, et lorsque qu'un personnage comme Finn Geipel, avec Giulia Andi, en livre une actualisation pour la banlieue parisienne, l'aller-retour entre les deux capitales prend tout son sens. Peut-être Berlin pourrait-elle à son tour désormais profiter de ce qui a émergé des débats parisiens. Recoudre, panser les déchirures, jouer des densités et des échelles, telles sont les idées principales, pour hausser le caractère d'urbanité des périphéries. L'adoucissement des grandes avenues, et leur 'urbanisation', au sens d'entrée dans une dimension conviviale de l'être à la ville, est un des autres domaines pour lesquelles les propositions formulées à l'occasion de la réflexion sur le Grand Paris ont assurément une pertinence berlinoise, ainsi que, d'une manière générale, toutes les interventions visant à donner un caractère reconnaissable d'urbanité, et d'identité métropolitaine à des lieux périphériques dans

lesquels l'urbanisme de l'Après-guerre avait, au nom d'un fonctionnalisme bâclé, tendu à introduire une césure visuelle forte avec ce qui fonde l'empreinte de la ville. Loin d'un historicisme néo-haussmannien, tout en réfléchissant pourtant sur le boulevard en tant que type urbain, le Grand Paris a peut-être formulé des solutions qui pourraient inspirer à Berlin une alternative entre zone historicisée et périphéries marquées par la prégnance d'avenues-obstacles. Rien n'est gagné encore à Paris bien sûr dans ce domaine, mais du moins les débats sont-ils ouverts. Des solutions très concrètes, paysagères et de répartition des flux ont été proposées, dans le but de faire émerger une morphologie nouvelle de l'avenue adoucie.

Pour ce qui concerne encore les périphéries, le point commun des propositions du Grand Paris est aussi le souci de reconnecter les espaces dégradés à la ville, à la fois sur le plan fonctionnel, et là les schémas de transport public sont au centre de la réflexion, mais aussi au plan symbolique, c'est-à-dire en agissant dans le sens d'une nouvelle distribution de la valeur symbolique urbaine. Ainsi du Central Park à la Courneuve de Roland Castro par exemple. Pour Berlin, la question aujourd'hui qui se pose est aussi en partie celle de cette redistribution de la densité symbolique. Ouvrir les yeux n'importe où et se dire, c'est Berlin. Non par la généralisation de signes redondants donnant un caractère d'ubiquité à une identité factice reposant sur des clichés historicistes, mais plutôt en jouant sur le rehaussement paysager et culturel des lieux délaissés. Le Grand Paris, c'est aussi une redécouverte de la couleur, dont l'influence dans un Berlin gagné par la pesante dichotomie du Sandstein et du verre-métal ne saurait être que bénéfique. Les pistes de réflexion issues du Grand Paris potentiellement intéressantes pour Berlin sont encore nombreuses: notion d'archipels urbains telle que développée par Christian de Portzamparc, réflexion sur la question des échelles économiques en rapport avec la ville-port, fenêtre de la mondialisation, qu'est Hamburg (Grumbach a ainsi pensé la métropole parisienne jusqu'à la mer), réflexion sur le rapport à l'eau (c'est la ville poreuse de Secchi et Vigano'), réflexion sur les clusters technico-scientifiques (Saclay, Le Bourget pour Paris), réflexion, par Djamel Klouche notamment, sur une approche micro à la rénovation urbaine, qui sache inventer de nouvelles modalités de participation des habitants, autre concept issu du Berlin des années IBA et qui trouve à Paris des déclinaisons originales. Ce qui est certain, c'est qu'autant que dans le contenu, c'est dans le processus que Paris a, par le Grand Paris, retrouvé sa place dans les discussions internationales. Un processus dans lequel autour de grands architectes se sont constituées des équipes pluridisciplinaires comprenant historiens, sociologues et urbanistes. Sur le Grand Paris en tant que programme global d'intervention, le consensus n'est pas encore trouvé, entre équipes ayant participé à la consultation internationale, Etat et Région, technocrates et élus. Mais quelque chose se passe, la métropole est de nouveau l'objet d'une attention créatrice. Des premières zones test sont déjà l'objet de plans détaillés (présentés pour la première fois dans leur cohérence d'ensemble au Kulturforum dans le cadre de l'exposition Grand Paris à Berlin): l'île Seguin, Saclay, le Bourget, Clichy, le plan de mobilité. Et surtout le Grand Paris s'affirme, bien au-delà de son assise institutionnelle, qui est très souple, comme un formidable outil et lieu de médiation, tout ce dont Berlin a aujourd'hui besoin pour laisser éclore des idées qui sont le plus souvent déjà là. L'important étant que le cadre global puisse se muer en processus de médiation, et non en carcan rigide. C'est-là l'enjeu pour Paris au cours des mois et années qui viennent. Quant à Berlin, qu'elle qu'en soit la forme, nouvelle exposition internationale, concours d'idée, débats sur un nouveau plan ou de nouvelles normes, chacun a désormais hâte que la ville refasse sienne la culture des propositions urbaines innovantes, quitte à redevenir le théâtre de controverses cinglantes. Ce sera le signe que là-aussi, les choses bougeront de nouveau.