

LE GRAND PARIS

Atelier Castro Denissot Casi
Laboratoire Architectures, Milieux, Paysages
Nexity, Villes et Projets,
Berim

Consultation internationale
de recherche et développement sur
le grand pari de l'agglomération
parisienne



Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne / février 2009

avant-propos

Notre Grand Paris se veut solidaire et naturellement poétique car nul n'habite un schéma directeur et que « c'est poétiquement que l'homme habite cette terre ». C'est pourquoi notre plan général est comme un tableau de Pollock où figure une égalité de traitement sur la toile, comme un Poliakoff où les pièces du patchwork sont variées et les coutures unifient l'ensemble, comme un Vieira da Silva éclatant de lumières diverses. C'est donc un Grand Paris des poètes, de la dérive, de la flânerie, de la nonchalance... un Grand Paris du voyage. L'espace métropolitain, que nous imaginons multipolaire, devient un lieu qui recèle d'inépuisables surprises.

Les artistes de notre temps ne peuvent ignorer l'apartheid urbain qui structure aujourd'hui notre métropole et dont les grands ensembles sont la figure. C'est pourquoi le travail sur les mobilités et l'accessibilité métropolitaine est si fondamental. La bataille pour la compacité des villes et la lutte contre l'étalement urbain sont, de surcroît, en accord avec les proclamations du protocole de Kyoto.

Le projet du Grand Paris d'aujourd'hui est l'occasion de franchir une nouvelle étape, non pas extensive cette fois, mais intensive. Il nous a semblé alors incontournable d'embrasser toutes les échelles de temps et d'espace parce que la métropole parisienne souffre de très graves discontinuités spatiales et temporelles, de ruptures, d'enclaves, de décalages entre le temps des institutions et celui des citoyens, entre l'échelle d'action des opérateurs urbains et celle des acteurs économiques.

Enfin, la nécessité de produire du symbolique nous interpelle. On sait comment, par exemple, la monumentalité de la Grande Arche a sauvé le quartier d'affaires de La Défense, de même que le Cnit l'avait fondé. Nous pensons à une ponctuation monumentale du Grand Paris à l'image de la fabrication de sacré républicain sous la III^e République. Il s'agit aujourd'hui d'inventer une symbolique de notre temps.

Notre démarche s'inscrit dans une volonté de promouvoir une ville désirable. Si rien n'est figé dans nos propositions, il nous a semblé pertinent de définir des projets qui

démontrent les capacités de transformation de l'espace métropolitain afin de porter un regard différent sur certains lieux. D'autres types de projets, en matière de mobilité notamment, sont réalistes et susceptibles d'être menés à bien rapidement dans une recherche de solutions économiques efficaces. Le Grand Paris n'est pas une énième utopie urbaine, c'est une utopie concrète qui peut et doit s'inscrire dans le réel et dans l'urgence. Il y a un besoin impérieux de rendre intelligible la question du Grand Paris dans l'espace démocratique. La réussite de cette consultation réside d'abord dans la capacité des dix réponses d'être le support de l'appropriation collective, du citoyen au président de la République, du destin du Grand Paris.

Nous savons l'importance du discours muet de la ville et nous n'avons aucune vraie ou fausse naïveté. Le symbolique extraordinaire, le remodelage des grands ensembles, la topolitique, l'accessibilité pour tous, en bref une pensée républicaine et démocratique de la métropole et sa traduction spatiale ne fabriquent pas à elle seule une société plus juste

et plus humaine. Nous avons évidemment besoin de grandes politiques éducatives, culturelles, sociales, productives que seul un nouveau souffle démocratique peut générer. L'argumentaire sur l'incapacité de la forme à résoudre les problèmes de fond constitue un véritable renoncement, une porte fermée au changement de la condition métropolitaine, au changement de société.

La mise en œuvre du droit à l'urbanité est au contraire la première marche, l'occasion exceptionnelle d'entraîner les citoyens et leurs représentants à imaginer, délibérer et décider d'un changement concret, visible, de la condition humaine. Parce que ce changement procède fondamentalement d'un processus politique, qu'il n'y a d'autres contraintes et barrières que celles que les hommes et les femmes ont bâties, alors oui, décidément, le Grand Paris est possible si nous le voulons.

L'équipe unanime

1- Friedrich Hölderlin, *Hyperion: Oder der Eremit in Griechenland*, 2 vol., Tübingue, 1797-1799.

l'é- quipe

AtelierCastroDenissof Casi

Roland Castro, architecte urbaniste

Sophie Denissof, architecte urbaniste

Silvia Casi, architecte urbaniste

Laboratoire Architecture, Milieux, Paysages de l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-La Villette

Jean-Pierre Le Dantec, directeur

Nexity – Villes et Projets

Jean-Luc Poidevin, président

Berim

Michel Bleier, président

Référent de l'équipe :

Laetitia Vidal, chargée de communication,
Atelier Castro Denissof Casi

Pierre Allal, architecte, Atelier Castro Denissof Casi

Cyril Aouizerate, promoteur d'idées

Pascal Aubry, paysagiste, laboratoire
de recherche Architecture, Milieux, Paysages,
École nationale supérieure d'architecture
de Paris-La Villette

Yann Aubry, directeur du développement,
Nexity-Apollonia

Augustin Berque, géographe,
directeur d'études à l'EHESS

Étienne Bitauld, architecte, Atelier Castro
Denissof Casi

Hélène Bleskine, écrivain

Jordi Borja, directeur du programme Gestion
de la ville de l'Université ouverte de Catalogne

Alain Bourdin, directeur de l'Institut français
d'urbanisme

Laurent Castellani, président de Keops

Éric Charmes, maître de conférences
de l'Institut français d'urbanisme

Gwenaëlle Chorin, architecte-perspectiviste,
Atelier Castro Denissof Casi

Jean-Paul Dollé, agrégé de philosophie
et sociologue

Céline Do Nascimento, attachée de direction,
atelier Castro Denissof Casi

Alain Freytet, paysagiste, École nationale
supérieure du paysage de Versailles

Sihem Habchi, présidente de «Ni putes
Ni soumises»

Laurent Habib, président d'Euro RSCG C&O

Vincent Heuzé, directeur général de Nexity
Villes et Projets

Guillaume Idier, directeur de la communication
de Nexity

Hervé Jezequel, photographe, enseignant à
l'École nationale d'architecture, Paris-La Villette

Jean Kieffer, gérant de Habania,
Conseil en aménagement et immobilier

Arnaud Laffage, plasticien et paysagiste
École nationale supérieure d'architecture
de Paris-La Villette

Hervé Le Bras, Directeur du laboratoire
de démographie historique (CNRS-EHESS)
et Directeur d'études à l'EHESS

Frédéric Léonhardt, urbaniste,
chargé de mission territorial à l'Agence
nationale pour la rénovation urbaine (ANRU)
Samir Mihi, président d'Au-delà des mots
Anne Mollet, directeur marketing stratégique
de Nexity

Olivier Mongin, directeur de la revue Esprit
Jérôme Monnet, directeur adjoint de l'Institut
français d'urbanisme

Lucie Munsch, directeur associé Euro RSCG C&O
Gilles Olive, ingénieur et consultant dans
les domaines du bâtiment et des territoires
Jean-Luc Orand, responsable du service
aménagement urbain de Berim

Anne Philippe, cinéaste, École nationale
supérieure d'architecture de Paris-La Villette
Carine Robert, directeur du développement,
Nexity Villes et Projets

Robert Rochefort, directeur du Centre
de recherche pour l'étude et l'observation
des conditions de vie (Credoc)

Alain Roy, directeur général adjoint de Keops
Guy Sorman, économiste, essayiste et éditeur

Catherine Tournoux, fondatrice de Mandragore,
atelier d'études paysagères

Serge Trigano, ancien président du
Club Méditerranée, fondateur de Town & Shelter

som- maire

INTRODUCTION

p. 04

LE GRAND PARI[S] DU DEVOIR D'URBANITÉ

p. 05

- Le devoir d'urbanité
- La ville durable pour et par les citoyens
- Des principes
- Des méthodes

p. 09

p. 11

p. 13

p. 20

UN GRAND PARIS MULTIPOLAIRE

p. 29

- Territoire et identités du Grand Paris
- La topolitique s'inscrit dans le projet spatial
- Stratégie économique de développement
- Dynamiques territoriales
- Le Grand Paris de la mobilité et de l'accessibilité
- Remodeler, désenclaver, embellir

p. 33

p. 48

p. 53

p. 58

p. 60

p. 82

LES 8 PARI[S] DU GRAND PARIS

p. 95

- Les Coteaux de Versailles
- Les Méandres de la Seine
- La Plaine de Gennevilliers
- La Plaine de France
- La Vallée de la Marne
- Le Val de Seine
- La Vallée de la Bièvre
- Paris

p. 100

p. 106

p. 114

p. 122

p. 136

p. 142

p. 154

p. 160

LA FÉDÉRATION DU GRAND PARIS

p. 169

- Comment combiner des intérêts contradictoires ?
- Une fédération pour le Grand Paris
- La démarche d'actions pour un Grand Paris durable
- Par où commencer ?

p. 171

p. 172

p. 174

p. 175

CONCLUSION

p. 177

le Grand Paris est possible!

Le plus grand atout d'une ville, et donc d'une métropole, réside dans sa beauté et sa magnificence, mais aussi dans le sentiment de cohésion sociale qu'elle procure, qu'elle représente. Le génie d'Haussmann et d'Alphand a été d'inventer l'espace public partagé par tous, que l'on soit puissant ou misérable. Les émeutes récurrentes de leur temps se sont pacifiées en rituel de protestation (République – Bastille – Nation). Par le discours muet des bâtiments publics, la III^e République a installé la République et le service public, dont l'École est le plus symbolique. En matière d'habitat, la tradition jaussienne a permis l'édification de cités jardins, véritable utopie concrète. Aujourd'hui, le Grand Paris est l'espace du devoir d'urbanité, valable pour Paris, pour la France et pour le monde. La consultation actuelle bénéficie de dessins et du dessein pertinents. Cependant, l'obstacle majeur à la concrétisation du Grand Paris réside dans le renoncement. Nous le dénonçons. À édifier ce projet civilisationnel,

surdéterminé par la bataille mondiale pour le climat, nous ne renoncerons pas. Le Grand Paris est un horizon possible et désirable. Il est le chemin du vivre ensemble, du métissage, de la mondialisation heureuse.

Pourtant, la réalisation d'un tel projet se heurte à des obstacles qui doivent préalablement être levés. Nous en avons identifié cinq majeurs.

1- La seconde partie du XX^e siècle a vu la ville se construire sur un mode technique, transformant l'Homme en un objet à classer, abriter, à faire circuler et travailler. Sur ce mode de pensée, une technostucture a prospéré, sa puissance n'a fait que croître. D'où un processus d'aménagement par zones, et l'encouragement pervers aux architectes de fabriquer des objets célibataires, décontextualisés.

Selon nous, le premier levier sur lequel s'appuyer réside dans la priorité à donner à la poésie. La mise en valeur de l'art urbain concourt à la fabrication de la ville du promeneur. L'invention de lieux et de singularités que nous appelons le Grand

Paris des 1001 lieux, des 1001 visages, des 1001 villages, est guidée par un seul mot d'ordre : le contexte.

2- La fabrication de la ville réglementaire et le code des marchés publics priment aujourd'hui sur le plus beau de la ville. On fabrique des interdits rassurants contre les nuisances (inondation, bruit, zone Seveso...). On a fétichisé l'importance de la structure, comme si on disposait de la technique administrative de la bonne ville. On a promu des utopies hors lieu, hors sens, hors histoire.

Alors que selon nous, le projet prime. Il invente ses règles, sait gérer les risques et doit, de ce fait, s'imposer à la structure administrative. Le projet est le seul à même de transformer le rêve en réalité.

3- Les structures ont développé des corporatismes. Elles se sont gavées de l'individualisme supposé des citoyens. Elles ont accablé les créateurs et les élus par la lourdeur des procédures administratives. Elles ont de surcroît développé une perversion de la démocratie par la judiciarisation contentieuse

de la société. Le tout dans un pays dont l'histoire urbaine est sublime et dont le pervers ne retient que ce qui procure un accablement patrimonial paralysant. Réaffirmons que l'intérêt général prévaut et que n'importe quel projet doit y être soumis. C'est pourquoi les projets doivent faire l'objet d'un partage public. Une loi doit permettre de libérer la créativité : le beau n'est pas l'apanage du passé. La mémoire et la modernité peuvent se fréquenter avec bonheur. La pyramide du Louvre, le Centre Pompidou et la tour Eiffel en son temps en sont les preuves.

4- Le champ de l'expertise urbaine est un domaine exclusivement réservé aux experts. Seuls dépositaires de la clé du code, ils se nourrissent du déficit de culture urbaine du citoyen, à qui l'on prête aisément un idéal urbain fait d'un pavillon avec portail et chien méchant. Alors que l'on peut parler d'un voir et d'un sentir commun, au sens de Descartes¹ « le bon sens est la chose du monde la mieux partagée ». La ville

appartient à tous. C'est pourquoi nous souhaitons le développement d'une citoyenneté éclairée.

Inventons une pédagogie participative à une échelle de masse, à travers des écoles de citoyens et d'élus afin de placer la question de la fabrication urbaine au centre du débat public et de la pensée politique. La belle métropole est l'horizon pacifié et sublime du vivre ensemble.

5- Le découpage administratif et politique du territoire concourt à l'atomisation des lieux de décision.

Leur corollaire réside dans des logiques d'aménagement qui produisent de l'éclatement urbain.

À ces logiques éparpillées, nous opposons une organisation de la fédération des énergies autour de projets partagés. Le socle administratif de cet espace de projet prend la forme d'une fédération de maires, car l'échelon le plus pertinent du partage de projet reste la commune, et la fédération de communes s'impose comme l'espace naturel du projet territorial.

Les obstacles au projet de Grand Paris sont comme des filets invisibles qui ligotent le développement d'un bon sens urbain partagé. L'idée de subir est intériorisée par tous, tandis que le vouloir passe pour obscène. Or si le Grand Paris est l'expression de la volonté générale, celle-ci doit se donner les moyens de son ambition.

À toutes ces conditions, nous affirmons que le Grand Paris est possible!

Nous ne renonçons pas, car le Grand Paris est d'abord un projet civilisationnel. C'est un projet libérateur. Sa capacité onirique, imaginative, inventive, soulève les couvercles bureaucratiques, contourne les règles paralysantes, bouleverse les habitudes résignées. Il transcende les solutions cloisonnées, les préoccupations particulières, les intérêts étroits et de boutique. Il désenclave, dézone, décorporatise, déchiffre. Il civilise, contextualise, rassemble, met en commun, tricote, recoud, éclaire, sublime. Il donne une chance à chacun, à chaque commune, à chaque lieu. Il réinvente la tradition française d'universalité.

De la contrainte environnementale il fait surgir des compacités sublimes. De l'histoire métissée de notre République, il représente le meilleur par l'édification de monuments. Il reconstruit du sens dans la ville des courts chemins, il invente de l'ailleurs près de chez soi.

Du droit à l'urbanité qui le fonde, il fait un devoir qui s'impose après la crise du virtuel des flux financiers. Il est la topologie permettant de fabriquer visiblement et sensiblement du destin commun.

Il refonde de la République. Il fait reculer, dans la tradition jaressienne, la pensée de guerre sociale.

Il ouvre une issue exemplaire à la métropolisation du monde. Il calme, apaise, attendrit. Et pourtant il brille, il rayonne, il jaillit, il urbanise et il cultive. Il bâtit et il jardine.

Il mélange les tribus, les jeunes et les vieux, les uns et les autres.

Aujourd'hui l'avenir du monde s'écrit : civilisation urbaine ou apartheid!

Le projet politique est celui de Malraux : le XXI^e siècle sera religieux, il devra relier les hommes. C'est la même étymologie, c'est l'urbanité qui le fabrique. Relier c'est l'étape du monde à vivre, commençons à Paris.

1- René Descartes, *Discours de la méthode*, 1637.



**LE GRAND PARI[S]
DU DEVOIR,
D'URBANITÉ**

“

**le Grand Paris, capitale pour l'homme,
capitale pour le monde** ”

le devoir d'urbanité

La ville au service de l'humain

Notre enjeu aujourd'hui est de repenser la ville en fonction de l'humain et non en dépit de lui. Notre obligation est de repenser l'urbanité et ses valeurs, d'abandonner la ville qui exclut l'Homme, se construit contre lui. Les urbanistes contemporains ne peuvent travailler sans se poser la question d'un droit à l'urbanité : permettre aux hommes d'avoir le sentiment d'appartenir à un lieu, de vivre et travailler dans un espace ouvert, dans une métropole qui se glorifie d'accueillir le monde entier.

Consacrer ce droit aujourd'hui doit être un devoir pour nous. C'est la condition nécessaire à la réconciliation de la ville et de l'Homme.

Dire le devoir d'urbanité c'est dire que tous les acteurs de la ville sont aujourd'hui responsables, que tous les acteurs de la ville doivent travailler ensemble à une pensée urbaine différente. Dire le devoir d'urbanité c'est croire en un urbanisme qui

met en responsabilité les acteurs, qui rend possible leur contribution à cette nouvelle ville, qui leur permet de jouer un rôle dans le développement humain, dans l'urbanité à laquelle nous croyons.

Consacrer ce droit est une obligation. Alors que la crise rend tangibles les limites de notre organisation sociale, alors qu'elle pourrait inciter chacun à renoncer, empêcher l'individu de se muter en collectif, conduire les architectes à intégrer l'impossibilité ; alors qu'à l'ouest de nouveaux symboles d'espoir et de changement apparaissent avec l'élection américaine, nous devons accompagner, être moteur d'un mouvement nouveau qui nouera développement économique et solidarité au service d'une nouvelle urbanité.

Cette urbanité construira une ville qui sera à la fois au service de l'Homme et au service des relations entre eux. Au service de l'Homme, parce qu'elle permettra la réalisation de trois ambitions fondamentales : protéger l'environnement pour permettre à l'Homme de se développer

respectueusement, accueillir des activités et faciliter les circulations pour que l'Homme puisse produire sa richesse, nourrir in fine une dynamique de progrès social et de résorption des inégalités. Au service des relations entre les hommes, car au cœur de l'urbanité vit la nécessité de pacifier, pérenniser, solidariser les relations humaines, de construire une métropole faite d'hommes en partage, en relation, de s'assurer enfin que ces relations puissent être plurielles et métissées.

Proclamer le devoir d'urbanité, construire une ville au service de l'Homme, c'est affirmer la dimension durable de notre projet, c'est créer une nouvelle civilisation urbaine, c'est s'engager dans un Kyoto de l'humain.

La ville au service de la valeur

Construire une ville pour l'Homme, c'est aussi la penser comme un écrin à son

talent, à sa créativité, à son activité. C'est dire que la ville est un lieu de vie sans oublier qu'elle est aussi un lieu de travail. À ce titre, le Grand Paris est une opportunité pour nous de rompre avec le développement séparé du travail et de la vie que ce soit géographiquement ou temporellement. Dans ce nouveau lien entre habitat et travail réside aussi les qualités d'une ville plus humaine et plus belle : des transports plus fluides, plus rapides, pour que train, métro, tramway et bus redeviennent des facilitateurs de mouvement et non des lieux de transits ; des espaces mélangés qui marquent la fin des quartiers-bureaux et des cités-dortoirs ; la promesse enfin pour l'employé et l'employeur que ce droit à l'urbanité soit également synonyme de productivité.

C'est l'occasion aussi de rompre avec le mouvement actuel qui sépare Paris entre le centre musée et les banlieues, de lutter contre une économie duale qui se satisfait du virtuel, externalisant le commerce et ses échanges, abandonnant le savoir et les savoir-faire.

Paris doit penser sa nouvelle grande forme urbaine comme un moyen de rééquilibrer les secteurs économiques, d'offrir à ses populations des activités diversifiées : loisirs, services, commerce, mais aussi agriculture urbaine, culture, nouvelles technologies... Le Grand Paris pourrait être une capitale des 1 000 métiers dans un enchaînement continu, de la conception à la fabrication.

Grand Paris capitale des métiers, Grand Paris capitale des talents. Car concevoir cette nouvelle ville c'est aussi souhaiter faire de Paris une destination attractive pour les talents du monde entier qui prospectent aujourd'hui à l'échelle internationale.

Il s'agit là de séduire les talents du monde mais également créer les nôtres en faisant de Paris une métropole des savoirs : héritière d'un patrimoine universitaire prestigieux, carrefour des échanges étudiants, centre de recherche et de culture.

Il est temps enfin de réinscrire la métropole parisienne dans le concert des métropoles mondiales créatrices de richesse. Anticiper sur les mutations d'une économie dirigée par la recherche des moindres coûts où les pays du Sud hébergent toujours plus les activités de fabrication, de production et où les métropoles du Nord s'interrogent sur leur capacité à créer

de la valeur. Notre enjeu est donc de trouver quelles activités devront être accueillies dans la ville de demain, quelle fonctionnalité pourra avoir Paris dans la division internationale du travail.

Or la chance du Grand Paris, c'est de bénéficier du rayonnement de Paris : un patrimoine, une fonctionnalité ancestrale qui lie cette ville aux métiers à forte valeur. Notre pari : faire du Grand Paris le leader mondial des métiers de la valeur immatérielle : métiers de la création, de l'innovation, de l'idée. Le Grand Paris pourrait devenir une capitale du luxe, du design et de la mode, une capitale du goût, de la culture, du style. Une capitale qui invente, conçoit mais aussi produit des biens de haute valeur ajoutée.

Ce nouveau rapport à l'Homme et à la créativité pourrait être l'essence d'un nouveau label parisien, d'une marque «made in Grand Paris» qui dira à la fois la valeur accordée aux hommes qui y vivront mais aussi la valeur de ce que chacun de ces hommes sera à même de créer dans cette ville de demain.

la ville durable pour et par les citoyens

Vers l'émergence d'une citoyenneté active

Parmi les trois dimensions du développement durable du cadre de vie bâti des territoires – économique, sociétale et environnementale –, la dimension sociétale est classiquement oubliée dans les analyses. Or, le développement durable ne se réduit pas au souci de protection de l'environnement. On peut résumer le sociétal en une expression simple : le territoire pour tous, ce qui traduit sur le plan spatial une injonction qui peut s'énoncer comme «faire société ensemble».

Il ne saurait y avoir de laissés-pour-compte dans le territoire durable, alors même que les populations concernées sont diverses dans leurs préférences, dans leurs cultures, dans leurs capacités économiques, dans leurs activités, enfin dans leurs âges comme dans leurs capacités physiques. Toute action urbaine doit se situer par rapport à sa dimension sociétale, qui cumule le social, le culturel, ainsi que le dispositif social, culturel, adminis-

tratif et politique du territoire. Se soucier de la population d'un territoire, composée des utilisateurs des espaces et des réseaux, aussi bien les habitants que les non-habitants, c'est prendre en considération ses nombreuses activités. Des activités vitales (respirer, dormir, se nourrir, s'entretenir, se vêtir) et économiques (travailler), qui sont considérées comme forcées. Des activités relationnelles (se situer, se déplacer, communiquer). Des activités de divertissement et culturelles (apprendre, développer le sens critique, le goût, le jugement).

Se soucier de la population d'un territoire, c'est également prendre en compte sa parole, qui s'inspire de ses activités sur ce territoire. Le territoire durable suppose donc une gestion démocratique réelle, ce qui implique d'une part la définition et l'application d'une procédure d'accompagnement de toute action concernant la population, et d'autre part la mise en place d'un dispositif social, culturel, administratif et politique du territoire.

- Une procédure d'accompagnement des actions concernant la population.

Si la prise de décision reste gérée par les procédures démocratiques habituelles, la population a vocation à prendre part et accompagner les actions qui la concernent, en amont comme en aval. Dès l'amont, la population, par le biais des représentations démocratiques adaptées, est sollicitée à participer, avec les professionnels concernés, à la proposition et la définition des actions. Finie la concertation se réduisant à entériner le travail des seuls professionnels. Un nouveau type d'expert doit être sollicité pour participer à ce processus : l'expert «utilisateur du produit d'une action», comme par exemple pour la création d'une ligne de transport en commun. En aval de l'action, soit la phase de réalisation et l'évaluation de son résultat, cet expert doit également être sollicité pour une véritable participation.

- Un dispositif social, culturel, administratif et politique.

Il s'agit de l'organisation territoriale nécessitée par l'existence de la population, érigée en collectivité, en société. Cette organisation sera structurée en réseau

innervant judicieusement le territoire. Se soucier de la population d'un territoire, enfin, c'est garder à l'esprit l'idée que les territoires, accueillant des éléments de toute nature, ne sont jamais homogènes. Alors, tout déséquilibre marqué dans un domaine quelconque sur un territoire provoquera, de façon inéluctable, des déséquilibres compensateurs sur d'autres territoires. D'où la nécessité de mesures permettant, soit de gérer cette situation au mieux, soit de la corriger. Cela peut parfois même conduire à des actions volontaristes dites de mixité sociale ou fonctionnelle, qui doivent être clairement définies et appréciables par des instruments de mesure adéquats.

La question de la valeur des territoires

Dans une ambition de développement durable, le projet du Grand Paris ne peut se réduire à l'évaluation des valeurs économiques, sociétales et techniques

la ville durable pour et par les citoyens

initiales des territoires sur lesquels le projet va se fonder, ni à la définition et à la conduite d'un processus de valorisation de tous les territoires constitutifs du projet.

Tout d'abord, les valeurs à prendre en considération sont nombreuses et se répondent selon les trois points de vue économique, sociétal et technique qui les génèrent. De fait, les valeurs économiques (telles que prix de revient, valeur d'échange, valeur d'usage...) sont intimement liées aux valeurs sociétales (dignité, capacité d'appropriation, valeur historique...) et aux valeurs techniques (pérennité, adaptabilité, efficacité, confort...). Ainsi on peut dire qu'un habitat social n'a de valeur que si, au moins, il mobilise l'accessibilité, manifeste la dignité, donne le confort et assure l'adaptabilité.

Ensuite, dans cette époque de société du spectacle intégral fondé sur un capitalisme financier mondial où les valeurs se raréfient et se focalisent autour de quelques valeurs sûres, l'identité de chaque territoire ne peut se fonder que sur une variété de valeurs et se doit de se distinguer de celle des autres territoires.

Enfin, ces valeurs identitaires sont à développer dans le temps : revaloriser certains territoires pour effacer leur dégradation ou pour recomposer leur

identité, valoriser certains territoires en confrontant leur devenir avec d'autres.

De toute façon, la valorisation des territoires suppose les audaces de la prospective, au risque de l'erreur qu'il faut avoir le courage d'assumer, et de la pratique du jeu des acteurs concernés. Par exemple, il ne suffit pas de réaliser des études de faisabilité économique concernant uniquement l'activité économique et financière du territoire pris dans son ensemble. Il faut aussi étudier les capacités financières et les fonctionnements économiques des différents acteurs, publics (les collectivités et les services publics) et privés dont les habitants et les usagers, actifs comme non actifs. Autrement dit, il ne suffit pas de dire qu'une action est intéressante sur le plan économique de manière globale. On doit énoncer le plan sur lequel on se situe, puis vérifier la faisabilité financière en amont, en investissement comme en fonctionnement, ainsi que son adéquation aux besoins comme aux capacités financières des différentes catégories d'acteurs concernés. Bien évidemment ces analyses doivent se faire aux différentes échelles temporelles qui s'imposent.

La valorisation du Grand Paris est au prix de la maîtrise de cette complexité du

système des valeurs en cause, cette maîtrise n'étant possible que par l'organisation des contributions de tous les acteurs concernés. La pratique de cette maîtrise est un des aspects d'une véritable gouvernance du Grand Paris.

Management et pratique politique pour un Grand Paris durable

L'élu réduit souvent sa fonction à celle de décideur politique. Or toute politique décidée doit être appliquée, mise en pratique. Les actions menées dans le cadre de l'application du développement durable du cadre de vie bâti d'un territoire sont définies, réalisées et évaluées par les services de la collectivité territoriale concernée, les sociétés d'économie mixtes et les partenaires privés associés. Mais de cette pratique, deux acteurs sont trop souvent absents : les décideurs des actions et les utilisateurs des produits de ces actions. Les utilisateurs, qui, on l'a vu, doivent être sollicités comme experts de l'utilisation des produits des actions. Les décideurs, qui ont clairement la responsabilité des actions qu'ils ont initiées.

Or les actions menées dans le cadre de

l'application du développement durable du cadre de vie bâti d'un territoire sont d'une complexité, en termes d'objets et de jeux d'acteurs induits, qui nécessite qu'on définisse pour chacune un système de management adapté et qu'on l'applique scrupuleusement. Étudier la manière dont utilisateurs et décideurs peuvent contribuer au respect de ces règles, c'est déjà produire des règles d'implication de ces acteurs aux actions.

Reste que le dispositif social, culturel, administratif et politique précédemment présenté doit être organisé afin de faciliter à la fois la responsabilisation de l'élu concernant le management des actions décidées, et la participation des utilisateurs à leur définition et leur réalisation.

des principes

Le projet du Grand Paris est assurément un concept extraordinaire qui nécessite, pour la pertinence de sa production, la définition d'un ensemble d'outils conceptuels qu'on puisse appréhender sans ambiguïté, qui compose un manifeste initial et qui permette une génération aussi inéluctable que possible du projet. On parlera d'outils conceptuels car ils concernent l'organisation de la génération du projet : compréhension du contexte initial, définition transparente de la volonté motrice retenue pour le projet, mise au point ou choix de moyens de production efficaces et induisant aussi peu d'altérations que possible. Objectifs, moyens et résultats sont fortement liés. Cependant, on distinguera, parmi ces outils, des principes – causes efficaces du projet – et des méthodes qui s'en inspirent et les servent.

La logique globale du projet est fondée sur huit principes. Bien que nous entendons par « principe » une proposition à laquelle est subordonné le développement de la réflexion génératrice du projet, nous ne pouvons que rappeler cette savoureuse pensée de Pascal : « Les principes se sentent, les propositions se concluent ».

La génération poétique du projet

Lorsqu'on fait référence à la poésie, on pense particulièrement à l'inspiration, à la clairvoyance du poète, à sa mission de définir et de construire « *un langage dans le langage* » (Paul Valéry). La poésie constitue pour nous un guide, car « *le bien décisif et à jamais inconnu de la poésie, croyons-nous, est son invulnérabilité* »¹.

La poésie d'un lieu réside en sa capacité de flânerie, de déambulation, sa force émotive, ses bonnes surprises toujours renouvelées,

ses mystères et ses épaisseurs, son ciel au levant et au couchant, sa consistance... Gomez la Seine à Paris et vous comprendrez, par son absence, ce qu'elle apporte de poésie à la ville.

L'approche qualitative, globale et systémique du projet

La qualité d'un projet est par essence complexe, puisqu'on doit tenir compte de la qualité de l'objectif et du résultat du projet, mais aussi de la qualité de son management.

Aussi, cet ensemble doit être approché de manière :

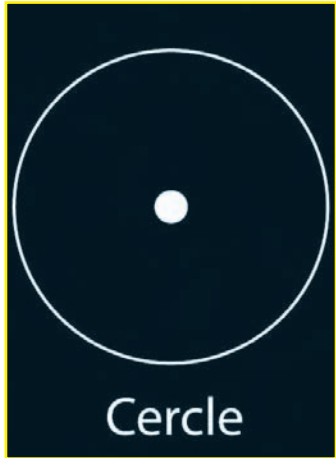
- qualitative, car l'appréciation de certains aspects de la qualité du projet ne peut être que qualitative et les appréciations quantitatives peuvent toujours être traduites qualitativement. L'appréciation qualitative est donc le dénominateur commun nécessaire de toutes les appréciations spécifiques des aspects du projet;

- globale, car les traitements en partie séparés des différents aspects du projet aboutissent à un projet final qui n'est qu'une suite de corrections de la vision initiale du projet;

- systémique, puisque l'ensemble des aspects du projet ne se réduit pas à la somme de ses éléments, mais doit être considéré comme un système, c'est-à-dire un ensemble dont on prend en considération non seulement ses éléments constitutifs, mais aussi les relations qui existent entre ses éléments, la frontière entre cet ensemble et le reste, sa dynamique globale.

1- René Char, *Rimbaud, une saison en enfer, Les Illuminations*, Gallimard 1965 pour la préface.

des principes



↳ Le classicisme : un centre omnipotent.



↳ Le baroque : de multiples centres.

La modernité baroque

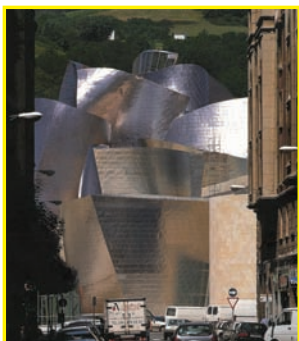
La modernité baroque est l'état d'esprit à l'œuvre dans le projet. Le mouvement moderne a dynamisé l'art contemporain du XX^e siècle en introduisant l'étonnement par l'inattendu, le bizarre. Dans l'incessante querelle entre l'ancien et le moderne, la liberté des formes dans l'architecture baroque, d'une part, et l'opposition au classicisme, le libre cours à la sensibilité et à la fantaisie du style baroque en peinture, d'autre part, peuvent constituer une source d'inspiration pour notre volonté actuelle de modernité.

Comme nous l'avons rappelé dans le premier chantier, «La métropole de l'après Kyoto», la culture urbaine à revisiter dans le cadre de la modernité est plutôt à chercher du côté du baroque (du cercle à l'ellipse, d'un centre omnipotent à de multiples centres) que du classicisme : la tentation haussmannienne est à bannir. C'est à l'image du pape Sixte Quint (1520-1590) qui, s'interrogeant sur le moyen de retisser l'espace urbain de la ville de Rome, à une époque où après avoir été la plus grande ville du monde, son tissu urbain est éclaté et ruiné, prend le parti de ne pas combler tous les vides, mais plutôt d'établir une tension entre deux points majeurs.

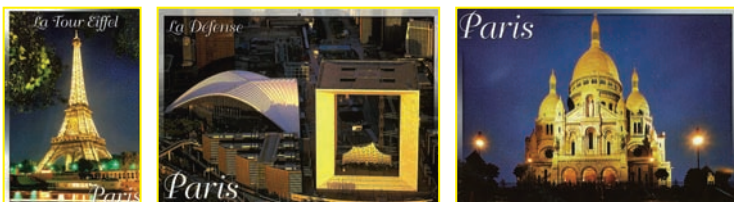
Cette posture implique d'en finir avec la culture urbaine radioconcentrique qui tend aujourd'hui à étouffer l'agglomération parisienne, et d'organiser de nouvelles polarités bien distribuées sur l'aire métropolitaine autour de lieux singuliers.



↳ L'opéra de Sydney (Jørn Utzon, architecte).



↳ Le musée Guggenheim à Bilbao (Frank Gehry, architecte).



↳ Le Paris des cartes postales.

Le symbolique extraordinaire

En admettant que le symbolique ordinaire en urbanisme est relatif aux institutions politiques et aux activités publiques, on peut parler d'un symbolique extraordinaire, relatif aux activités valorisantes de la société civile. C'est bien ce symbolique extraordinaire qui est à l'œuvre dans le projet.

La question du rapport au temps, et particulièrement l'inscription dans la modernité, est fondamentale pour les métropoles. Aujourd'hui, les processus de mondialisation économique imposent une nouvelle division internationale des fonctions des villes, ce qui implique que la définition de la position d'une métropole se fait en rapport à la planète et non plus seulement à l'espace régional ou national.

Une fonctionnalité capable de fixer l'imaginaire mondial est nécessaire afin d'inscrire la métropole dans sa modernité et d'en faire une ville monde. Trois éléments sont susceptibles de jouer un rôle dans cette conquête de modernité : les leviers événementiels (la capacité à accueillir des événements mondiaux est fondamentale) ; les leviers culturels (un lieu du

patrimoine universel tel le musée Guggenheim à Bilbao ou l'opéra de Sydney) ; les leviers universitaires.

On peut considérer trois manières de penser la modernité d'une ville : la modernité nostalgique (à l'image de la marque des terroirs Reflet de France) au résultat douteux ; la modernité dure (Shanghai), qui tendrait à effacer l'histoire ; la modernité comme tissage ou l'émergence de nouveaux paradigmes (nouvelles technologies, nouveaux modes de transports, nouvelles énergies)... Il s'agit d'essayer la modernité dans la ville dans une ambition d'exemplarité mondiale. Le tissage, c'est le point de rencontre entre l'ancien et le nouveau, le mécanisme de la transmission basé sur les savoirs (université) et les savoir-faire.

Il s'agit donc, plus de trois siècles après le château de Versailles et un siècle après la tour Eiffel, de placer Paris au centre symbolique du monde en tant que capitale moderne. Cela revient à considérer la métropole parisienne non plus seulement comme la capitale de la France, mais comme capitale européenne et mondiale. Et ceci non pas au sens de ville mondialisée mais bien plutôt en s'appuyant sur son exception, son originalité, qui tend à distinguer aussi

quelques villes telles que Londres, New York et Tokyo.



↳ Le Mac/Val à Vitry, un exemple construit de topolitique. (Jacques Ripault)



↳ Habiter les forts : le théâtre équestre de Zingaro au fort d'Aubervilliers. (Patrick Bouchain)

La topolitique

Sur le socle d'un Grand Paris solidaire dans lequel il n'existe plus de quartiers indignes, il convient de faire de la topologie et de la politique, soit de la topolitique.

La topolitique, c'est dire que les valeurs de la République, auxquelles nous ajoutons le droit à l'urbanité, doivent devenir visibles dans l'espace de la métropole. Dans la pratique, il s'agit de disséminer de l'intérêt public partout sur l'aire métropolitaine afin de renforcer le sentiment d'appartenance des habitants, qu'ils soient ou pas citoyens français, à la société républicaine.

Ce déploiement de l'intérêt public sur l'aire métropolitaine peut se faire à différentes échelles institutionnelles : les institutions de la République, les institutions de la métropole, les grandes institutions culturelles ainsi que les grands lieux de savoir et de recherche. Ce dispositif est de nature à contribuer à l'attractivité de ces territoires en favorisant la venue de population nouvelle tout en développant une offre renouvelée en matière d'emploi, de services et de culture à destination des populations en place. Il s'agit d'inciter à la fréquentation de lieux, qui jusque-là n'étaient pas

attractifs pour les habitants de la métropole parisienne, en donnant des raisons objectives de s'y rendre.

Cependant l'attention ainsi portée doit se propager aussi aux bâtiments publics plus quotidiens, comme les écoles, qui jouent un rôle fondamental dans la représentation de la République.

Cette démarche invite également à réfléchir à la question des liens intergénérationnels et de favoriser par exemple l'implantation d'EHPAD² à proximité de lieux publics majeurs, à la place de lieux calmes et isolés.

Un tel projet invite à travailler aussi sur la toponymie en réfléchissant à de nouveaux noms qui fabriquent des identités renouvelées. Il s'agit par exemple de ne plus penser, comme pour Paris, en termes d'arrondissements, mais en termes d'identité de site, à l'instar du quartier d'affaires de Paris-La Défense : Paris-La Courneuve, Paris-Auteuil, Paris-Belleville, Paris-Créteil, Paris-Sarcelles... Les difficultés toponymiques dans le travail du projet constituent un problème récurrent, significatif du lien incontournable entre politique et territoire. Il faut inventer et pratiquer la topolitique.

2- Etablissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes.

Le développement durable, l'adaptabilité et la culture

Si le développement durable est devenu une approche fondamentale et incontournable en matière d'urbanisme et d'architecture, il est encore trop souvent réduit à son volet environnemental.

Le souci de développement durable qui anime le projet se réduirait à une incantation si on n'affirmait pas qu'une politique de développement durable d'un territoire est d'abord nécessairement une politique à trois dimensions : économique, sociétale et environnementale.

Elle doit ensuite nécessairement répondre au mieux à l'évolution inéluctable de toutes les composantes de son cadre de vie bâti par l'adaptabilité de celles-ci. Il s'agit de satisfaire à une exigence clé, la maîtrise de l'évolution de l'entité.

Comment maintenir la qualité globale d'une entité dans un contexte futur marqué par des incertitudes en tout genre?

En affirmant un principe d'adaptabilité tant en favorisant l'expérimentation, mais en refusant le modèle, ou, pire, le prototype. Il permet de réinvestir des lieux dans le temps, de complexifier l'existant, de prévoir l'adaptabilité du bâti comme

des territoires. Il faut donc pouvoir conserver en permanence des facultés d'adaptation afin de faire face à de nouvelles exigences comme à des contraintes émergentes, et de mobiliser au mieux les innovations qui forment la trame de la vie collective.

Enfin cette politique doit, pour être substantielle et durable, être en harmonie avec l'ensemble du système de valeurs de la société, c'est-à-dire sa culture.

des principes



↳ Tissu haussmannien : très dense et bien tracé, donc fréquentable (Paris centre).



↳ Tissu d'une cité jardin : dense et aéré, donc agréable (Suresnes).



↳ Tissu de grand ensemble : peu dense et pourtant accablant (Sarcelles).

Densité - compacité - intensité

À l'échelle du projet du Grand Paris, l'étalement urbain est une éventualité dont les dangers ne se réduisent pas à la non-maîtrise environnementale des déplacements mais consistent aussi en la non-maîtrise du rapport de forces entre territoires urbains et territoires ruraux et en la monotonie du cadre bâti créé. La ville que nous souhaitons promouvoir, à l'échelle métropolitaine, est compacte, avec des limites franches qui, nous semble-t-il, contribuent à sa beauté. Il s'agit de promouvoir un développement métropolitain intensif plutôt qu'extensif. Si la question de la densité urbaine¹ est une question clé des projets d'architecture et d'urbanisme, elle est aujourd'hui galvaudée dans l'espace médiatique. Les débats actuels sur l'augmentation de la densité tendent à se réduire à la seule problématique de la hauteur et en particulier des tours à Paris. Afin de sortir de ce faux débat, nous préférons parler de compacité. En effet, travailler à une plus grande compacité du bâti comme du tissu urbain est une manière de répondre à l'injonction de construire plus pour loger les populations. La compacité permet aussi de réfléchir à la maîtrise de l'étalement urbain (donc des

réseaux), à la consommation du sol et aux types d'aménagement urbains nécessaires dans un contexte post-Kyoto de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Pour autant, il n'est pas question d'imposer un modèle unique mais plutôt de promouvoir la coexistence d'une variété de densités. Il s'agit ainsi de faciliter la vie quotidienne des habitants en confortant les centres existants tout en proposant une plus grande intensité sur les pôles accessibles en transports en commun.

L'indispensable densification de la métropole invite à formuler des propositions de formes d'habitat qui répondent aux modes de vie contemporains et remportent ainsi l'assentiment des habitants, en conciliant les avantages de l'habitat collectif et de la maison individuelle (proximité des services pour le premier et qualité des espaces extérieurs pour les seconds).

Construire une ville compacte facilite la libération d'espace public afin d'offrir des espaces qui ont du sens pour les habitants tels que des parcs et des jardins.

1- La densité est un rapport, elle s'exprime donc par un nombre. La densité bâtie s'exprime par le coefficient d'occupation des sols (COS), qui correspond au rapport entre la surface bâtie et la surface de la zone considérée. Pour évaluer la densité d'une ville, le rapport se compose du nombre d'habitants à l'hectare (255 environ à Paris, soit très dense à l'échelle des villes européennes).



La ville existante raconte déjà la qualité de la compacité. Elle révèle des qualités de continuité, des respirations, des surprises propres à la ville sédimentaire, celle-là même qui s'est construite au fil du temps autour d'avenues, de places, de rues et de venelles et non pas uniquement d'une succession de bâtiments, d'espaces verts et de parkings. La densité ne doit donc pas faire peur, c'est une question de savoir-faire urbain. Notons que les grands ensembles sont en fait très peu denses bien qu'ils procurent un sentiment accablant de très forte concentration et donc de densité. Autre exemple, le quartier de Beaugrenelle à Paris est beaucoup moins dense que le quartier de l'Opéra. Sans parler de la compacité de la trame coloniale de Manhattan. Lorsque l'espace public est bien conçu, la densité n'est pas accablante. D'autres quartiers, comme les cités jardins, sont bien plus denses que les grands ensembles et libèrent pourtant de l'air, des parcours de promenade et des jardins.

La densité et l'art de vivre ne sont pas incompatibles, la compacité est donc souhaitable. La situation actuelle invite à inventorier des territoires de projets afin d'intensifier certains lieux singuliers et attractifs. Et ceci en accord avec les exigences d'un développement urbain soutenable

dans une proposition qui tend à corriger l'étalement urbain catastrophique des lotissements pavillonnaires contemporains, tout en offrant la possibilité d'une plus grande mixité sociale et fonctionnelle.

Le droit à l'accessibilité

Les questions de mobilité et d'accessibilité sont, en ce début du XXI^e siècle, une source de préoccupation majeure pour le devenir des métropoles mondiales. En effet, le niveau d'accessibilité représente un enjeu décisif pour un espace urbain, en ce qu'il détermine sa capacité à participer de la vie métropolitaine en matière de dynamisme économique, d'attractivité résidentielle ou encore d'implantation de services diversifiés et de qualité.

Nos premières réflexions sur les transports et les mobilités urbaines nous ont permis d'aboutir de manière collective au principe d'accessibilité, qui dit la possibilité d'accéder lorsque la mobilité renvoie plutôt à l'idée de se mouvoir. À l'échelle de l'habitant, à quoi sert d'être mobile si on ne peut accéder? L'accessibilité à un lieu, à un service, à un emploi permet de penser la question du déplacement bien au-delà d'une solution technique (des tuyaux) ou d'une

vision planificatrice puisqu'elle englobe des problématiques sociales et territoriales (accès à l'emploi, aux loisirs ainsi qu'à l'ensemble des lieux métropolitains). Accéder, c'est donner la primeur à des lieux et des populations qui ont besoin d'être desservis plutôt que développer une mobilité sans but. C'est pourquoi la question du maillage et surtout la position des stations prime sur la seule mobilité.

Ainsi, les déplacements quotidiens ou occasionnels des métropolitains constituent un élément fondamental de la vie urbaine : moment de contact social, lieu du vivre ensemble, voyage métropolitain, voire spectacle... C'est pourquoi cette dimension doit être intégrée au choix des systèmes, des tracés, des lieux de contact entre ville et réseau. L'accessibilité se pense alors en relation avec la multipolarité, qui détermine des lieux de croisement et invite à repenser la notion de proximité (les commodités quotidiennes, la maîtrise ou non de son cadre de vie, la convivialité). Notre approche vise à intégrer l'ensemble des demandes de mobilité (locale, métropolitaine, extérieure à l'agglomération) et la diversité des dispositifs de déplacement modernes afin de doter chaque lieu d'un niveau d'accessibilité suffisant pour exister dans le Grand Paris.

des méthodes



↳ Le château de Chambord et Le Mont-Saint-Michel, des lieux impossibles à construire aujourd'hui.

Les outils conceptuels liés à la génération du projet sont aussi les méthodes qui s'inspirent des principes et permettent leur application. Ainsi, la production du projet mobilise six méthodes, sachant que nous entendrons par « méthode » un ensemble de moyens raisonnés suivis pour arriver à un but.

Déréglementer

Il faut pouvoir développer le projet dans une situation de liberté. Or, les réglementations urbanistiques en vigueur ont pour fonction d'assurer la continuité, ou au mieux la confrontation banale des projets d'aménagement et de renouvellement urbain avec ce qui préexiste. Il faut donc déréglementer, pour être en mesure de créer de véritables nouvelles situations territoriales.

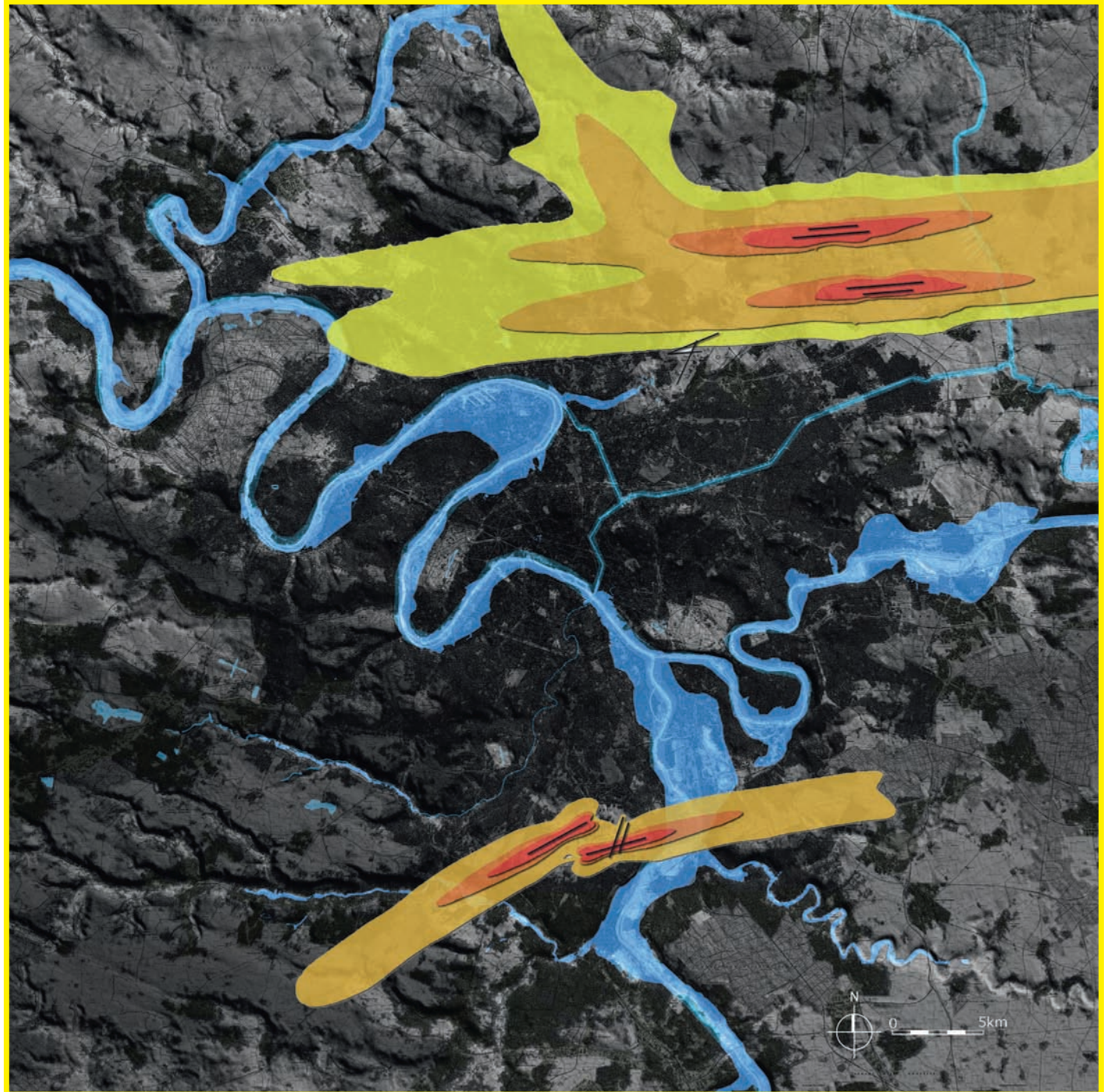
Si la volonté politique de faire le Grand Paris s'exprime aujourd'hui, on peut s'interroger sur la réalité de sa concrétisation au vu du cadre normatif et réglementaire

actuel. La somme des contraintes, l'accumulation de normes et de règlements participent de l'inertie des projets et des retards dans l'application des innovations. La politique à conduire dans le Grand Paris est l'occasion de décorporatiser, de dénormer tout ce qui peut l'être, afin que chaque action soit bien le fruit d'une décision politique, et non le fruit d'une accumulation de contraintes techniques qui organise des non-choix politiques, tandis que l'intérêt général disparaît au profit d'intérêts particuliers ou corporatistes. À l'échelle de la région Île-de-France et du Grand Paris en particulier, il paraît indispensable de fusionner intellectuellement et en projet la SNCF et la RATP. De la même manière, il n'est pas acceptable au XXI^e siècle de gérer l'inondable uniquement par l'interdiction. En dehors du Paris historique, les fleuves et canaux ont été uniquement considérés comme des lieux de transport de marchandises. Une gestion intelligente de l'eau permettrait de dépasser les contraintes en matière de construction en zone inondable, en favo-

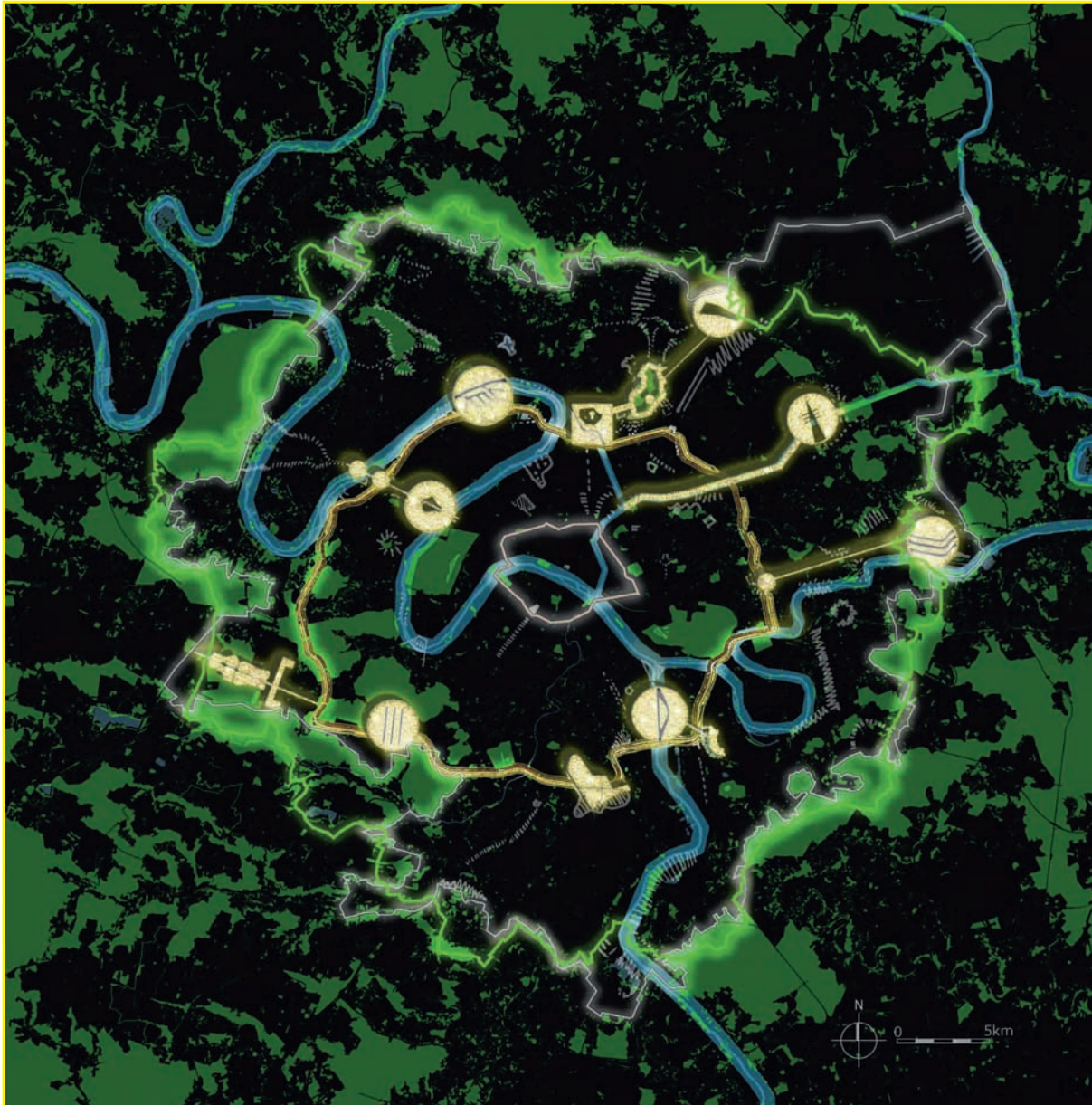
risant l'application d'innovations qui existent et sont appliquées dans d'autres pays européens (les Pays-Bas en particulier). Cette nouvelle posture permettrait d'investir certains lieux magnifiques, écartés de toute possibilité de construire par une logique d'interdiction qui ne fait pas sens. Cela implique encore de cesser de construire uniquement des « boîtes » d'activités dans les cônes de bruit.

Il s'agit pour nous d'une réflexion libre, dépassant les contraintes techniques et les contingences corporatistes qui parasitent les projets urbains. Et surtout de ne pas laisser les carcans institutionnels et corporatistes brider la créativité urbaine. Il faut sortir d'une gestion protectionniste des espaces, au profit d'une réflexion adaptée à un contexte urbain précis. Cette posture vise à favoriser les continuités urbaines afin d'en finir avec les enclaves liées à des règlements ou à des contraintes d'infrastructure.

↳ Au XXI^e siècle, les progrès doivent permettre une gestion intelligente des contraintes (cônes de bruit des aéroports et zones inondables).



des méthodes



↳ Contre le développement naturel d'un Paris commençant à grignoter la proche couronne, il s'agit de sauter un pas. Un acte de décision et non d'extension naturelle de la ville.

Sauter un pas

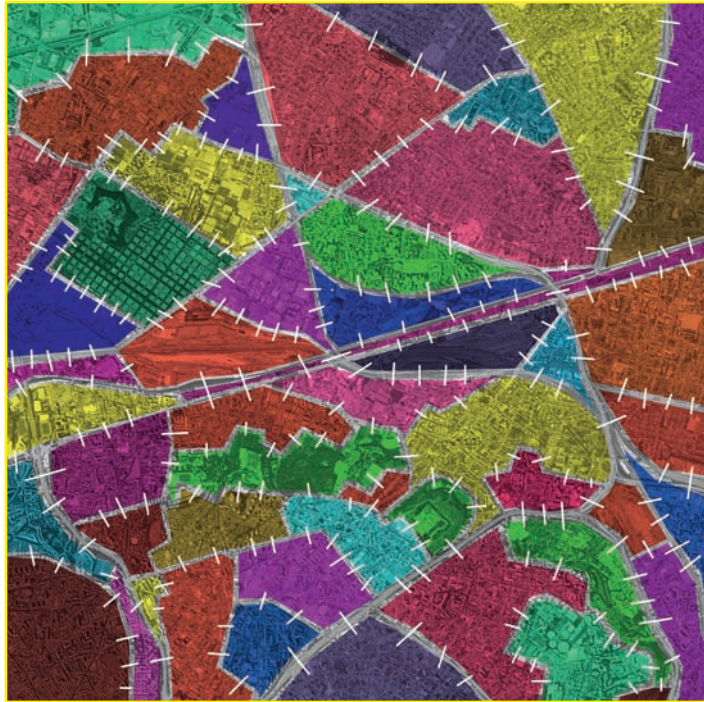
Cette méthode d'intervention urbaine consiste à révéler, valoriser ou construire des lieux majeurs bien au-delà de la ville centre. Elle représente une alternative au développement naturel de la métropole par absorption marginale et radioconcentrique. Il s'agit de créer ou identifier des lieux distants du centre et de les mettre en relation.

C'est un acte qui relève d'une décision et non de l'extension naturelle de la ville. L'intensification de lieux ainsi situés permet d'établir une tension entre des points majeurs et contribue au changement d'image ou à la mise en valeur de lieux méconnus. Ainsi, l'histoire métropolitaine regorge d'exemple de lieux historiques symboliques du pouvoir central qui ont été implantés à distance du centre, que ce soit à Saint-Denis ou à Versailles. L'implantation du château de Versailles, en se définissant par rapport à un pouvoir central parisien, aux Tuileries, a su sauter un pas. Il en résulte aujourd'hui un Ouest parisien qui fonctionne plutôt bien. Il ne s'agit pas de concevoir une nouvelle forme d'étalement urbain mais bien plutôt d'envisager un développement contenu,

une métropole à la fois compacte et multipolaire.

Sauter un pas permet de passer de l'échelle du Paris historique à l'échelle du Grand Paris. Cela consiste à situer sur l'A86 et au-delà les grandes décisions ferroviaires¹, administratives (services ministériels et institutions publiques) et symboliques, tout en s'attachant au désenclavement des quartiers et lieux les plus défavorisés. D'une certaine manière, sauter un pas permet d'en finir avec l'idée même de banlieues (ban-lieux).

1- Proposition formulée par Philippe Panerai, *Paris Métropole, formes et échelles du Grand Paris*, éditions de la Villette, Paris, 2008.



Le patchwork

Les territoires existants revisités et les nouveaux territoires créés n'ont aucune raison d'être de nature homogène. Le problème n'est pas seulement d'organiser les coutures de ces territoires, mais aussi, en reconnaissant que le contexte spatial et temporel des territoires ne se réduit pas à leurs territoires limitrophes, d'organiser la confrontation des identités respectives de tous les territoires constitutifs du projet et des territoires extérieurs au projet mais contribuant à son contexte et à son identité.

L'approche urbaine qui s'appuie sur la méthode du patchwork propose une alternative au mode d'urbanisation haussmannien. Il s'agit de considérer chaque projet, lieu, territoire comme unique et de s'appuyer sur ses singularités tout en travaillant les coutures intercommunales. Il est question d'apporter du sens et de la cohésion, donc de l'intérêt public, dans tous les lieux d'une métropole s'apparentant à un patchwork dont on sublime les coutures sans prétendre faire passer dans un moule identique les fragments urbains. Autrement dit, parvenir à laisser s'épanouir les singularités, et simplement impulser et convaincre.

C'est libérer la possibilité de friction, de contacts, d'agglomération, de rupture d'échelles entre des tissus urbains variés. Ce qui implique que ce Grand Paris est fait de lignes, de points d'intensité, de remodelages et de consistances baroques. Le contraire en somme d'une sage banlieue résidentielle, constituée d'immeubles R+4 bien alignés et plantée d'arbres.

Nous l'avons dit : la culture urbaine à revisiter dans le cadre de la modernité est plutôt à chercher du côté du baroque que du classicisme. Du Paris des 80 villages aux Grand Paris des 1001 visages, la pensée urbaine n'est pas haussmannienne mais dans la « dispute » et les singularités, dans une sorte de bataille de San Geminiano intercommunale. La variété la plus grande est donc souhaitée, ville par ville et quartier par quartier. Selon nous, faire émerger une identité métropolitaine passe d'abord par une appartenance positive à un lieu, un quartier. Il s'agit de concilier une échelle locale, celle de l'habitant du quartier, une échelle intermédiaire, celle du territoire et une échelle globale, celle de l'habitant métropolitain.



↳ Rio de Janeiro.



↳ Lisbonne.



↳ New York.



↳ San Francisco.

S'appuyer sur la géomorphologie et les paysages

Tout d'abord, il s'agit d'analyser, d'identifier et de caractériser les territoires possibles du Grand Paris dans toutes leurs dimensions – géomorphologie, paysages, géographie humaine, linguistique, économique et sociale – afin de profiter de leur richesse et de stimuler la variété des composantes territoriales du projet. La géographie est pour nous le premier des guides. Comment comprendre une

ville sans s'intéresser au site géographique sur lequel elle s'appuie ? Fleuve, collines, plaine, forêt identifient une ville. La géographie est souvent sa signature. La topographie invite à un développement métropolitain particulier. La nier, c'est prendre le risque du fonctionnalisme et pour nous, de la non-ville.

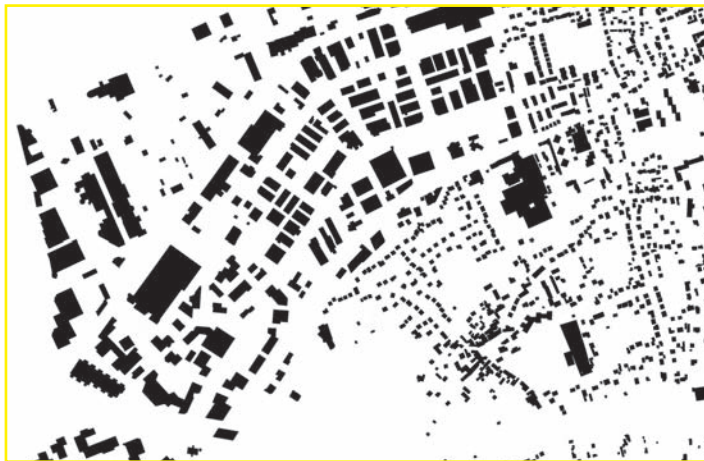
Notre méthode tend à révéler la topographie et à déceler les lieux d'où la métropole se donne à voir. C'est pourquoi nous procédons à un travail de recensement des belvédères, des bords de colline, des buttes et des forts afin d'implanter des

projets qui utiliseront ces formidables potentiels géographiques.

Paris ne serait rien sans le fleuve. Comme presque toutes les grandes villes historiques, et parce qu'historiquement l'eau a été le premier vecteur d'échanges à grande échelle, la commune de Paris est inextricablement liée à la Seine. Mais la Seine existe au-delà de Paris sur des territoires où le XX^e siècle l'a très largement défigurée. Dès lors, penser le Grand Paris, c'est reconquérir la Seine au-delà du périphérique et conquérir la Marne, tout en fabriquant des berges habitées.



↘ Les vides du tissu des grands ensembles permettent de rompre avec la monofonctionnalité d'usage (Montfermeil).



↘ Dézoner les zones d'activités afin de favoriser les continuités urbaines (Dugny).

Déchiffrer et dézoner le territoire

Promouvoir l'urbanité, retrouver les codes qui font la ville, nécessite de produire les conditions d'une mixité dans les fonctions et les usages, en corrigeant les erreurs du passé afin de ne pas les reproduire.

Nous parlons de « déchiffrer », c'est-à-dire comprendre le territoire pour le complexifier, identifier des lieux mutables, plutôt que de « défricher », soit recenser et construire sur les grandes parcelles libres. Déchiffrer permet de s'appuyer sur les vides pour transformer les zones, issues de la pensée fonctionnaliste des espaces urbains. Déchiffrer un territoire, c'est d'abord reconnaître l'existant comme une donnée fondamentale afin d'élaborer des scénarios complexes qui introduisent de nouveaux usages sans répondre aux sirènes de la table rase.

« Dézoner », c'est démanteler les zones monofonctionnelles. Il ne s'agit pas uniquement des zones d'activités et des zones commerciales, succession de boîtes posées au milieu de leur parcelle, mais aussi des zones résidentielles, des grands ensembles et des zones parc. L'analyse de certains tissus qui composent l'agglomération parisienne démontre

la faculté de complexification intrinsèque de ces espaces. Il y a de la place pour construire encore et de manière alternative afin de proposer des quartiers mixtes. C'est-à-dire une mixité globale et assumée tant en termes de fonctionnalités (habitat, commerces, équipements, activités...) qu'en termes de diversité de populations et de tranches d'âges.

Dézoner, c'est aussi favoriser des continuités urbaines, inexistantes du fait de la séparation des fonctions, entre des zones industrielles, des zones d'habitat, des zones commerciales et les tissus de la ville sédimentaire.



↳ Le remodelage de la barre Diderot, à Argenteuil.

Remodeler et désenclaver les grands ensembles

« Remodeler, voire métamorphoser, est un événement heureux – heureux alors que la démolition et la reconstruction sont horriblement douloureuses avant d’être (éventuellement) heureux : la table rase n’est pas la meilleure idée urbaine, c’est une idée foncière (...).

Le remodelage est un événement urbain jubilatoire : jalon du bon récit de la ville, il construit une mémoire urbaine heureuse autour du thème : “Vous auriez vu comment c’était avant.”

Chaque fois que c’est possible, le remodelage est à tenter et à faire, car cette pratique permet de penser à la mutation du quartier, autorise qu’on puisse imaginer une évolution pouvant déboucher sur une banalisation de lieux décriés jusque-là. Au moyen d’une sorte de « sculpture » de l’existant s’effectuant de joint de dilatation en joint de dilatation, des bâtiments sinistres peuvent être transformés en architecture et, du même coup, un morceau de ville figé devient un morceau de ville sédimentaire (...).

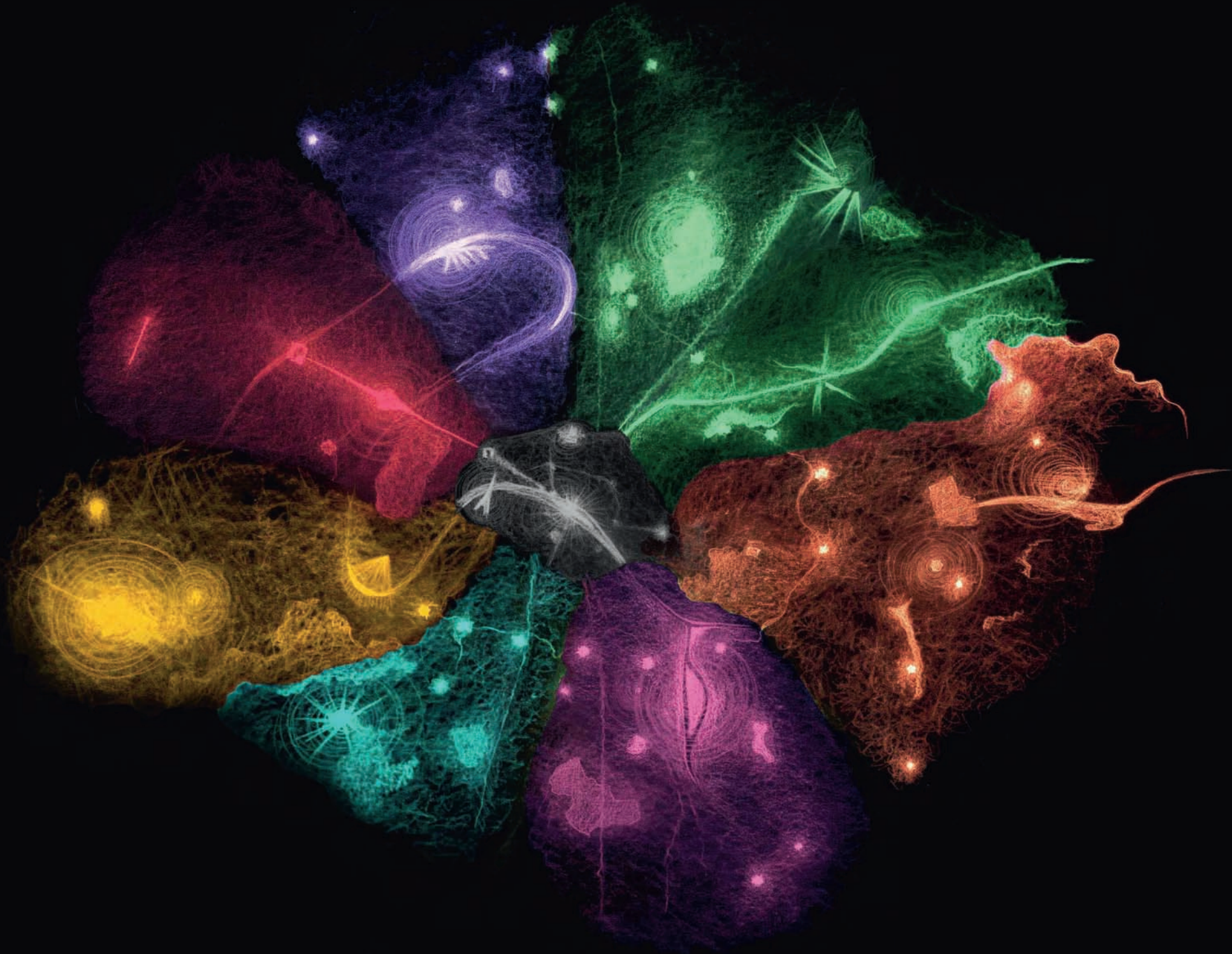
L’architecture et l’urbain sont inséparables et doivent être traités simultanément ; la violence formelle, géométrique et d’implan-

tation des barres et des tours des grands ensembles l’exige. Certes il y a d’incontournables décisions urbaines à prendre, guidées par la singularité du lieu, mais elles doivent être accompagnées d’une architecturation adéquate. (...) Il ne faut pas hésiter à encombrer l’espace hérité de la pensée moderniste rationaliste, il s’en trouve paradoxalement aéré. Il faut respecter la base « architecturale » quelle qu’elle soit : impossible de risquer que le nouveau fasse honte à l’ancien, que le neuf disqualifie, selon le mot d’un maître d’ouvrage, l’« occasion ».

Il faut éventuellement « résidentialiser » les grands ensembles, mais cette pratique doit d’autant moins se transformer en règle convenue qu’elle est insuffisante. L’espace public doit être public et le privé, privé. L’entre deux – l’espace semi-public/semi-privé – doit clairement ressortir du privé.

Rien n’est trop beau, rien n’est trop fou, rien n’est trop jubilatoire. Au contraire, plus ces quartiers deviennent attractifs, plus ils sont un appel à l’autre et mieux ils se portent : la belle métamorphose a le droit à la carte postale. »

1- Plaidoyer pour le remodelage, Roland Castro et Sophie Denissof, [Re]Modeller Métamorphoser, Le Moniteur, 2005.



**UN GRAND PARIS
MULTIPOLAIRE**

“

**j'ai tendu des cordes de clocher à clocher;
des guirlandes de fenêtre à fenêtre;
des chaînes d'or d'étoile à étoile, et je danse”**

Arthur Rimbaud, *Les Illuminations*, 1886.

Le Grand Paris que nous dessinons est multipolaire de préférence à polycentrique. Nous proposons la constitution ou le renforcement de multiples pôles de grande intensité urbaine, attractifs à l'échelle de leur territoire comme à celle de la métropole. En dehors de Paris, les polarités existantes ne sont pas toujours assez fortes pour constituer une offre de centralité alternative à la capitale historique. L'histoire nous a habitués à cette multipolarité, le château de Versailles ou la Basilique de Saint-Denis étaient déjà des centres politiques, économiques et religieux qui rayonnaient sur le grand territoire parisien. Aujourd'hui, le château de Versailles au même titre que le quartier d'affaires de La Défense sont des polarités constituées, qui ont su influencer le développement de toute une aire urbaine. Chacun à son époque, ils sont issus d'un acte décisionnel fort.

La métropole multipolaire du Grand Paris s'appuie sur la détermination d'entités géographiques cohérentes qui regroupent

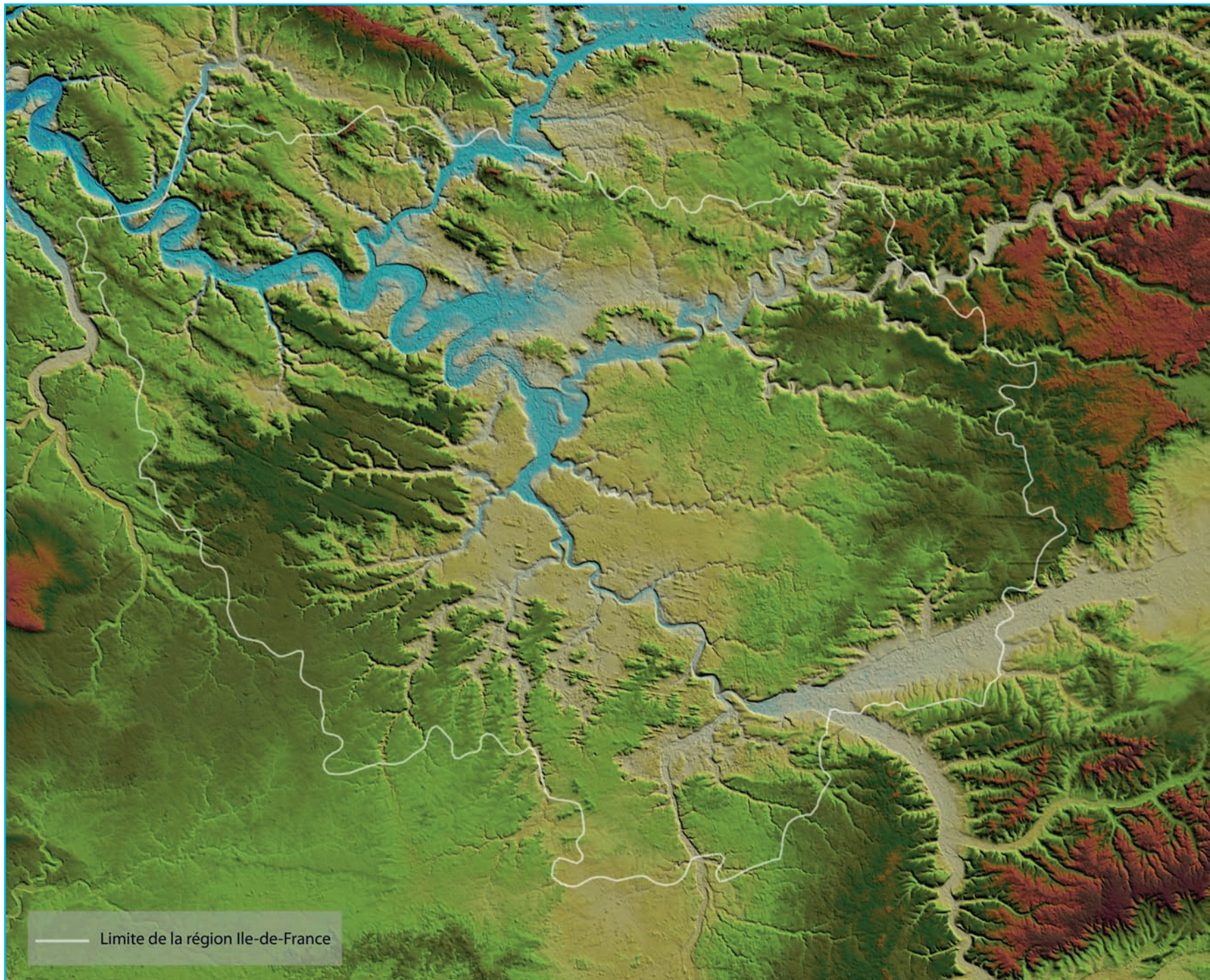
des ensembles de communes autour de projets majeurs. Ces fédérations de communes constituent des territoires de mise en œuvre de projets, dont l'organisation sera développée dans le chapitre sur la Fédération du Grand Paris. Elles composent l'échelle intermédiaire entre le local (le quartier, la commune) et le global (la métropole). Ces territoires recèlent des polarités, des centralités existantes à révéler, qui sont à même de rayonner à différentes échelles. En partant du postulat que dans le Grand Paris, tous les lieux sont potentiellement féconds, il s'agit d'identifier des lieux mutables et d'impulser une transformation à partir de projets. Cette réorganisation de territoires de projets est notamment à même de favoriser un rééquilibrage entre l'est et l'ouest de la métropole. Certains des projets que nous développons fabriquent des lieux que l'on peut porter à l'incandescence, à l'instar de l'espace constitué par le Champ-de-Mars, la tour Eiffel et le Trocadéro. À l'image du patchwork,

les singularités de chaque pôle sont invitées à coexister, afin de créer des identités territoriales différenciées, sans doute à même de favoriser une appropriation par les habitants, voire un sentiment d'appartenance.

Le Grand Paris permet de faire émerger huit fédérations de communes qui couvrent cet espace d'environ huit millions d'habitants. Chacune possède une valeur, une logique propre, s'appuie sur une identité, des équipements et des sites remarquables.

Le nouvel espace multipolaire s'appuie sur des lieux de voyage, des lieux symboliques, inscrit la topolittique sur le territoire en encourageant le déplacement et l'installation d'institutions politiques et culturelles, développe une stratégie économique d'implantation des entreprises, renouvelle le concept de mobilité par l'accessibilité des personnes à un maillage de transport performant, propose une alternative à la route pour le transport des marchandises par

le développement du transport fluvial et enfin s'attelle au remodelage et à l'embellissement des quartiers de grands ensembles dans une métropole où le droit à l'urbanité est rendu sensible.



— Limite de la région Ile-de-France

territoires et identités du Grand Paris

La charpente naturelle du Grand Paris

Le relief est le premier substrat du paysage. Il peut être considéré comme une charpente sur laquelle s'enracinent les autres motifs du paysage. Ceci est particulièrement important dans le cas des paysages urbains qui, par les masses construites, les déblais, les remblais, le bouleversement des sols et du relief original, tendent à gommer les modelés. Les entités paysagères qui nous permettent de nommer et de localiser les différentes parties du paysage urbain se définissent en tout premier lieu par un trait de relief, auquel on rajoute ensuite un mode d'occupation : boucle de Saint-Germain, plaine Saint-Denis, butte de Montmartre, plateau de Saclay... On trouve dans ces dénominations toute l'importance du relief qui parfois est rendu peu lisible par l'occupation du sol : val, vallée, butte, plaine, balcon... Ce vocabulaire choisi permet d'affirmer et d'identifier le carac-

tère fondamental de chacune de ces parties de pays, que les futurs projets urbains devront prendre en compte. En construisant la ville, il est possible, soit de prolonger et de magnifier un relief naturel, soit d'affirmer un volume résolument artificiel en créant un nouveau motif de paysage enraciné dans le substrat.

La possibilité donnée, lors de la découverte de la ville, de lire et comprendre le relief fait totalement partie de la qualité que l'on attribue au paysage urbain. De grands ouvrages participent ainsi à cette lisibilité comme la terrasse de Saint-Germain, qui donne la clef de la boucle de Seine qu'elle domine. Si le Grand Paris est l'occasion de créer des événements qui rayonnent à cette échelle de perception, alors le paysage urbain dans son ensemble aura gagné en valeur et qualité. L'Île-de-France n'est pas un pays de montagne. Les reliefs sont peu élevés, souvent doux. Ils n'en sont pas moins primordiaux pour la perception et la lisibilité des paysages. S'il possède localement une géographie riche et complexe, ce relief peut

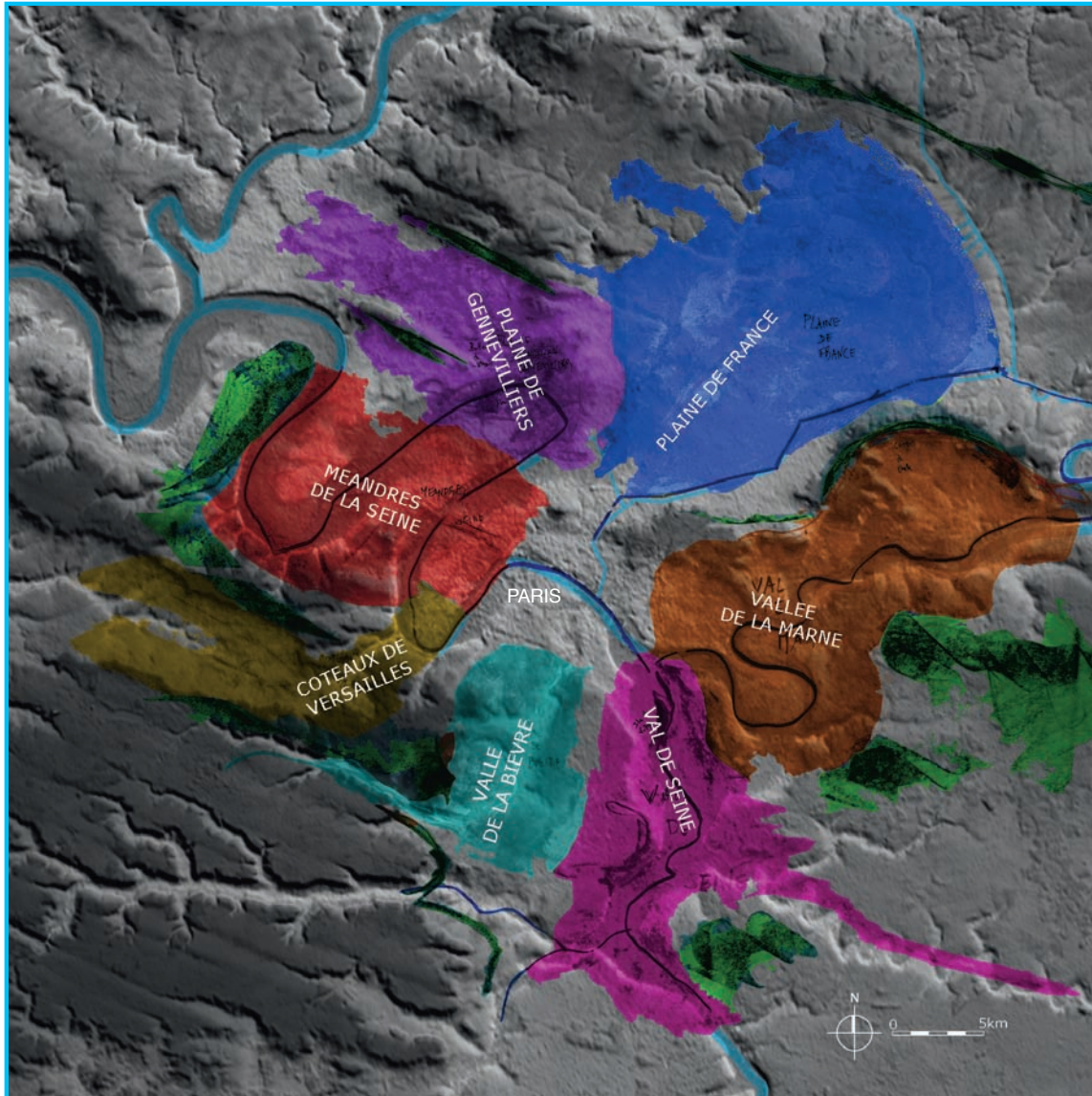
néanmoins se schématiser en quelques grands traits. On peut distinguer trois strates : les plateaux, les buttes et les vallées. La géologie permet de comprendre la genèse et les dynamiques de ce relief. Ces formes de la terre sont issues de grandes forces qui s'expriment à l'échelle des temps géologiques et que lient le temps et l'espace.

Le Grand Paris se situe dans le Bassin parisien, bassin qui présente une succession de couches sédimentaires emboîtées les unes dans les autres comme une pile d'assiettes. Les couches les plus récentes sont disposées au centre, les plus anciennes à la périphérie.

Les grandes structures du relief correspondent à des plateaux armés par une couche sédimentaire dure et cohérente : le socle de craie au pourtour et les plateaux calcaires emboîtés (plateau de Beauce au sud, plateau de Brie à l'Est, plateau lutétien au centre).

Plus on monte vers le nord, plus les surfaces des grands plateaux perchés de Beauce et de Brie sont entaillées pour ne

territoires et identités du Grand Paris



subsister que sous forme de buttes isolées : les buttes témoins. Témoignage du prolongement des plateaux et des milliards de mètres cubes déblayés par l'érosion qui nous laisse aujourd'hui les vestiges d'épisodes géologiques dispersés dans le temps et l'espace. Souvent, ces buttes sont disposées en reprenant la grande orientation fondatrice : les buttes de la Goële par exemple reprennent de façon étonnante la direction privilégiée des reliefs du massif de Fontainebleau. Souvent, les plateaux se dissèquent en d'étranges lanières étirées selon une direction ouest-nord ouest/est-sud est. Cette découpe très particulière laisse des monts et des buttes allongées. Cette orientation est souvent reprise par les

rivières franciliennes et par grand nombre de voies et d'ouvrages. Elle donne à l'Île-de-France un sens, une direction préférentielle, une position par rapport à la géographie de la France très particulière. Les aménagements du Grand Paris devront tenir compte de cette orientation majeure, tout comme le château de Versailles en a tenu compte en composant son plan sur cette ligne majeure qui correspond exactement à l'orientation du Grand canal.

Entre ces buttes, se creusent les vallons et les vallées. Chaque cours d'eau imprime sa marque, sa signature. En entaillant le relief, elles mettent à jour les couches sédimentaires anciennes. La Seine dégage une large vallée qui organise toute la région. Le fleuve s'écoule en s'encaissant dans des méandres amples et bien marqués : les boucles de la Seine. On remarque souvent dans ces vallées franciliennes une dissymétrie de versant marquée. Le versant nord exposé au sud est raide et régulier alors que le versant exposé au nord est plus doux et entaillé par de nombreux vallons secondaires. Les routes et les implantations construites s'appuient sur ces éléments de relief, dessinant une occupation du sol propre au cœur des vallées.

↳ L'étude sensible du paysage révèle des aires de cohérence géographique.

La géographie dessine huit entités

L'analyse de la géographie de l'Île-de-France révèle une variété et une richesse incroyables. Fleuve, rivières, canaux, plateaux, coteaux, bassin déterminent des espaces cohérents et confèrent à la région un socle au caractère unique, sur lequel vient s'appuyer le développement urbain. De l'échec de la planification, éradicatrice de la géographie, nous tirons les enseignements et souhaitons repartir de cette donnée de base : la géographie. Ce travail nous a permis de dessiner des aires de cohérence géographique, dont nous proposons le repérage à partir d'éléments familiers du paysage métropolitains.

Les Coteaux de Versailles

Cette aire géographique est axée est-ouest entre deux coteaux parallèles : au nord, le coteau de la forêt de Marly et au sud, celui de Versailles-Bois d'Arcy. Au centre, une vallée et un ruisseau – le ru de Gally, affluent de la Mauldre – sur lequel le jardin du château de Versailles s'inscrit, magnifiant le paysage.

Les Méandres de la Seine

Ici, les anses de la Seine dégagent un creux – un talweg. C'est sur cette particularité naturelle que Le Nôtre a choisi de dessiner l'axe historique qui traverse à trois reprises le fleuve jusqu'au coteau de la forêt de Saint-Germain en passant par la plaine de Montesson.

La Plaine de Gennevilliers

Au nord-ouest, l'aire de la Plaine de Gennevilliers est prise entre une anse de la Seine et deux coteaux parallèles (ouest-nord-ouest et est-sud-est) jusqu'à la vallée de l'Oise. Au sud, le coteau de Cormeilles avec, face à la Seine, les buttes d'Orgemont et de Sannois puis, au nord, le coteau de Montmorency.

La Plaine de France

Elle s'insère entre le plateau de Romainville jusqu'à la forêt de Bondy au sud et depuis la Seine jusqu'aux buttes de la Goële au nord-est tandis qu'elle bute à l'ouest sur le coteau de Montmorency.

La Vallée de la Marne

Plus longue rivière française, la Marne détermine ici un espace s'étirant du plateau de Romainville – forêt de Bondy au nord aux confins de ce que nous appelons « le cirque de Chelles » à l'est. Puis au sud, de l'anse de la Marne à la forêt domaniale de Notre-Dame (plateau de Brie).

Le Val de Seine

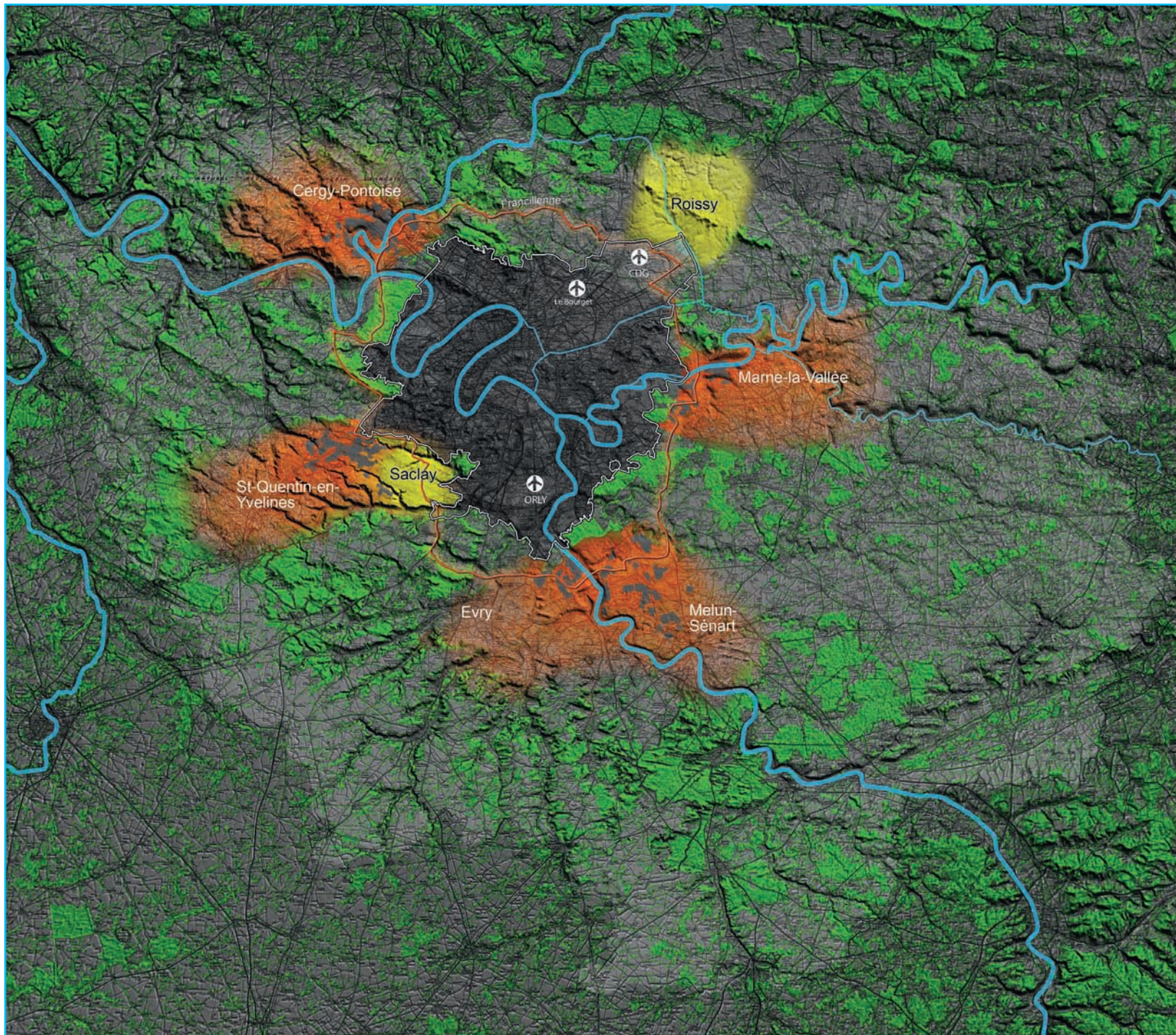
Cette entité est délimitée au nord par le confluent de la Seine et de la Marne et se prolonge sur la vallée de la Seine au sud jusqu'au plateau de la forêt de Sénart. Elle comprend le débouche de l'Yerres sur la Seine. Elle est bordée à l'ouest par le plateau de Choisy et au sud par le plateau d'Evry.

La Vallée de la Bièvre

La vallée est articulée à l'est par le plateau de Choisy et à l'ouest par le plateau de Villacoublay. L'ancien parcours de la Bièvre, depuis le hameau de Bouviers à Guyancourt jusqu'à Paris, structure cette entité géographique.

Paris

Le Paris historique est structuré par la Seine et entouré au nord par la butte Montmartre, à l'est par la colline de Ménilmontant, au sud par la butte du Panthéon et à l'ouest par la butte du Trocadéro.



↙ Les villes nouvelles et les forêts délimitent le Grand Paris.

Le territoire comme objet du développement durable

Du point de vue du développement durable, un territoire est le «cadre de vie bâti d'un territoire», doté de six composantes :

1- L'ensemble des espaces du cadre de vie bâti du territoire, dans lesquels les constructions (bâtiments ou ouvrages) sont de qualité insatisfaisante, courante (respect des réglementations ou des règles de l'art en vigueur), satisfaisante du point de vue environnemental, «durables» (soit capables de contribuer à la mise en œuvre d'une politique de développement durable).

2- L'ensemble des réseaux traversant le territoire : transport et circulation, eau, énergie, communication.

3- La population du territoire, soit les utilisateurs des espaces et des réseaux, habitants et non-habitants.

4- L'ensemble des activités effectuées sur le territoire, de nature économiques, vitales, individuelles et socioculturelles.

5- Le «dispositif social, culturel, administratif et politique» du territoire.

6- Le contexte territorial du territoire.

Dans le projet, une attention particulière sera portée aux habituels oubliés des territoires – la population, les activités et les paysages – qui sont les principaux fondateurs de l'identité des territoires.

L'emprise du Grand Paris

La métropole du Grand Paris que nous proposons est une ville compacte, contenue et limitée. Déjà, les enceintes successives de Paris avaient contribué à la compacité et à la beauté du Paris historique, cette fois encore la limite est une décision. Elle s'inscrit de surcroît dans la nécessité de réduire l'étalement urbain et tend à minimiser les problématiques de déplacement et d'implantation d'équipements, en cohérence avec le protocole de Kyoto.

Bien qu'il soit un choix délibéré, le positionnement de cette limite ne relève pas de l'arbitraire. Dans un premier temps, nous avons pris le parti de positionner les villes nouvelles en dehors du Grand Paris afin de conforter leurs caractéristiques originelles de pôles de développement autonome vis-à-vis de la capitale. En effet, elles rayonnent et structurent les espaces urbains et périurbains de la région Île-de-France. Notons que dans les villes nouvelles, selon l'Insee, quatre emplois sur dix sont occupés par des résidents et que depuis les années 1990, leur aire de recrutement s'est étendue à la province (8,3% des actifs non résidents viennent de province en 1999). Les villes

nouvelles ont une fonction stratégique dans le monde moderne, elles sont, avec les gares et les aéroports, les espaces d'accueil, d'arrivée, elles fabriquent d'une certaine manière la première image de la métropole. À ces villes, dotées de pôles de développement importants (Évry, Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines, Melun-Sénart, Marne-la-Vallée), s'ajoutent au sud-ouest le plateau de Saclay, pôle international de recherche, et au nord-est le pôle de développement qui rayonne depuis l'aéroport de Roissy. Le cluster de recherche du plateau de Saclay doit être mis en réseau avec le système du Grand Paris, bien qu'il s'inscrive selon nous dans la continuité du rayonnement de Saint-Quentin-en-Yvelines.

L'emprise du Grand Paris s'appuie également sur l'analyse des cohérences géographiques de l'Île-de-France et sur la position des forêts (forêt domaniale de Verrière, de Versailles, de Marly-le-Roi, de Saint-Germain-en-Laye, de Notre-Dame ou de Sénart) qui constituent déjà une limite mentale pour les habitants de la métropole.

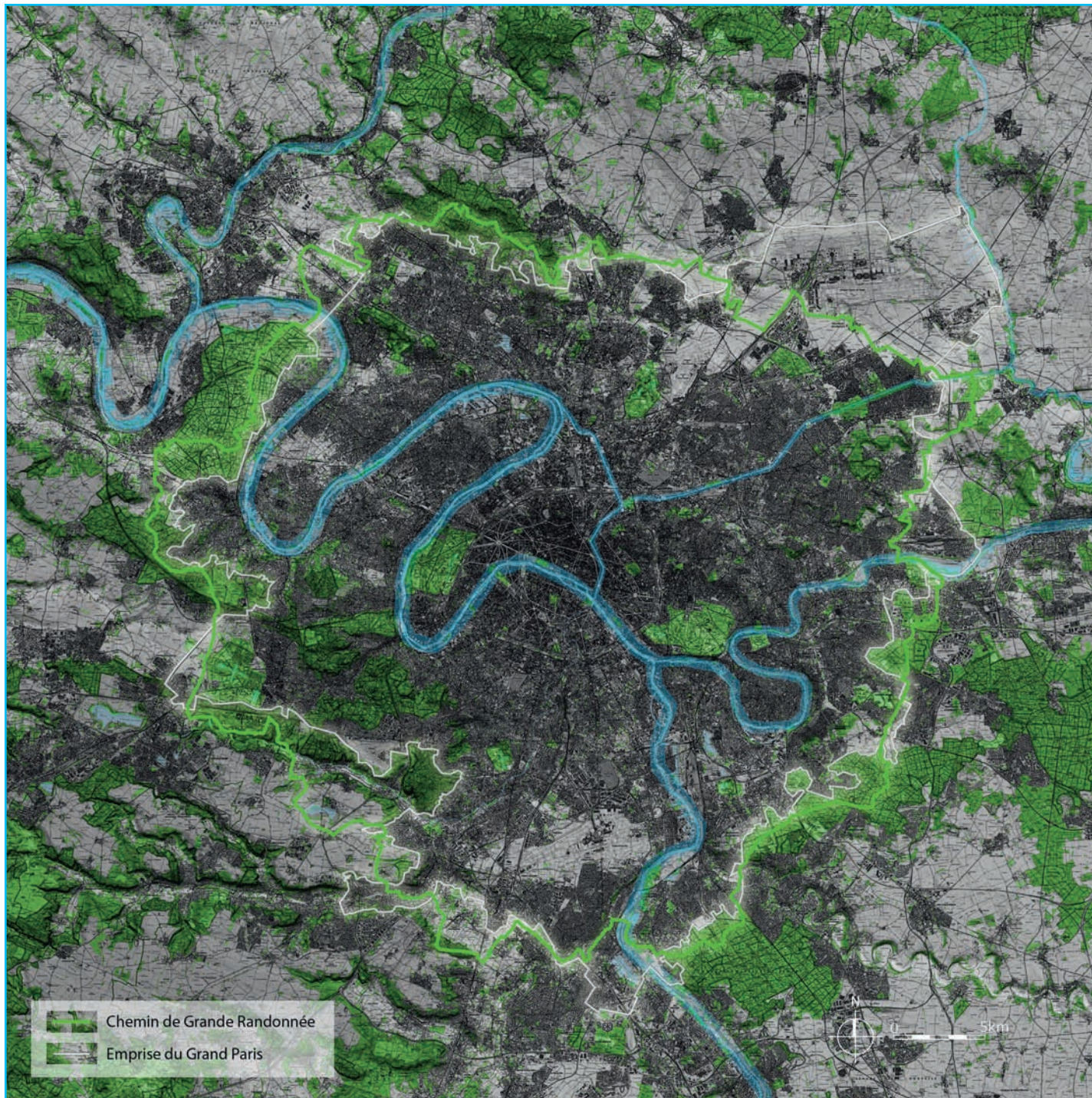
Les limites s'appuient en outre sur le réseau de chemins de grandes randonnées (GR existants ou à créer), qui forme une boucle et relie les forêts entre elles, sur la

ligne des forts de Séré de Rivière et naturellement, en limite de l'aire d'ores et déjà urbanisée, croisant par endroits le tramway du Grand Paris que nous proposons.

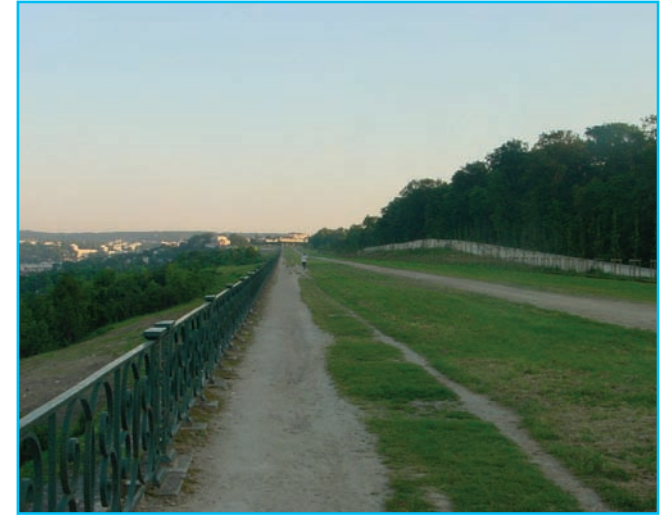
Le périmètre de la métropole capitale s'étend alors sur un diamètre d'environ 40 kilomètres.

Le choix d'une métropole contenue s'accompagne d'une réflexion sur les portes du Grand Paris. La valeur des entrées de ville, le sentiment d'arrivée nous semble essentiel dans le développement d'une identité métropolitaine. C'est pourquoi chaque autoroute arrivant dans le Grand Paris devrait être scénographiée par un traitement paysagé de grande échelle afin de faire sentir de manière sensible l'espace métropolitain. Ici encore, l'exemple du coteau de Versailles est pertinent : la traversée de la forêt de Marly sur l'A13 fonctionne déjà comme une magnifique antichambre de la métropole. Cette recherche de mise en scène des entrées paysagères de la métropole pourrait se faire en cohérence avec les grands projets symboliques que nous proposons.

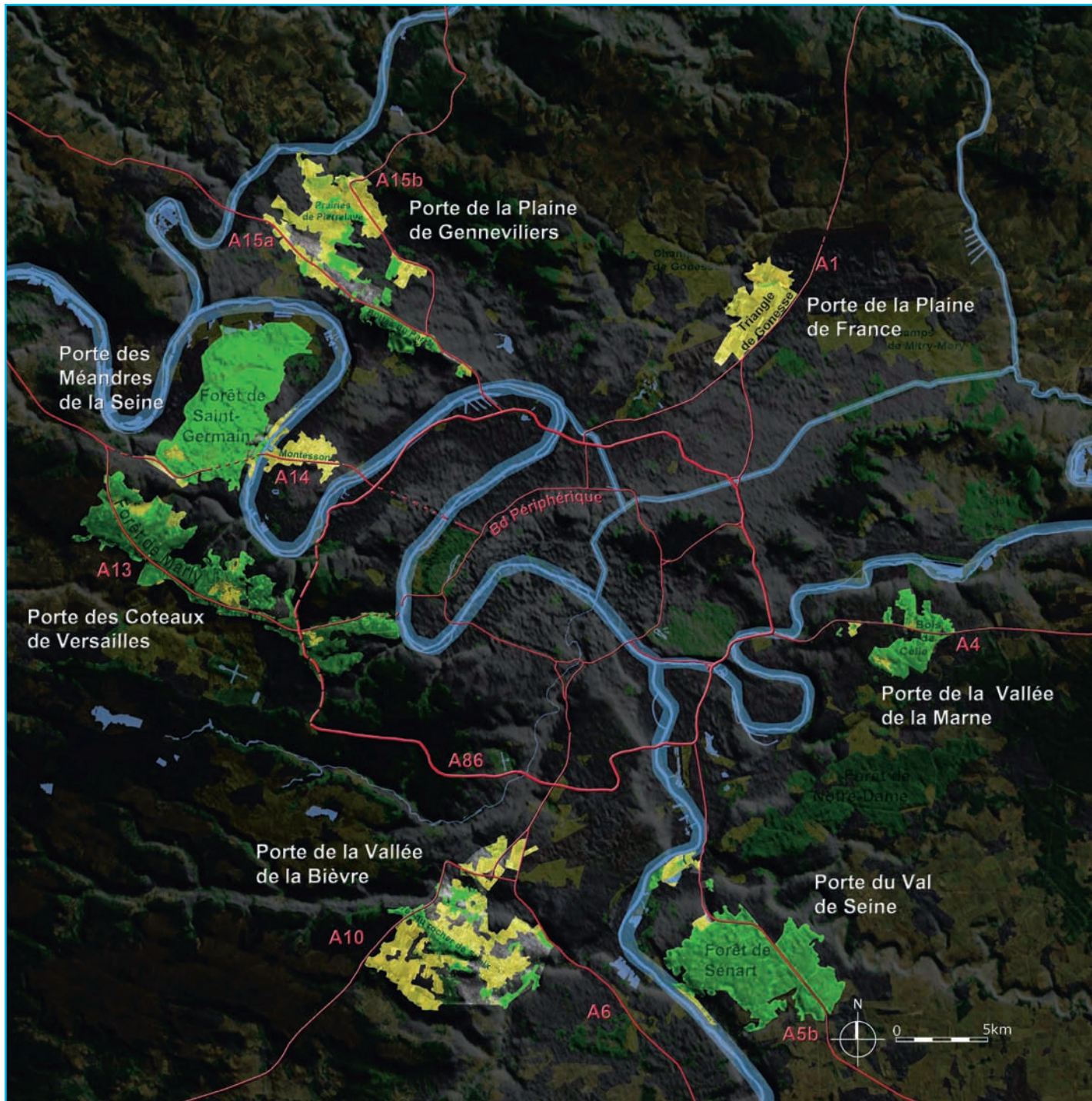
Cette nouvelle aire (ère) métropolitaine pourrait selon nous s'accompagner de politiques renouvelées en matière de péréquation fiscale et d'un tarif unique en matière de transport, afin de conférer à la capitale une communauté de vie et de destin.



↳ Les forêts et les chemins de grande randonnée scénarisent l'emprise du Grand Paris.



↳ Les paysages en limite concrétisent le changement de territoire.



↘ Signifier l'arrivée dans la métropole par des mises en scène paysagères.



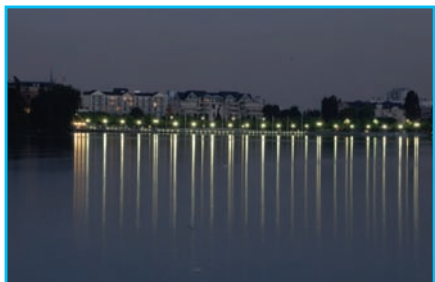
↳ Des Coteaux de Versailles à la Vallée de la Bièvre, des arrivées par autoroute à scénariser afin de symboliser les portes de la métropole.



↳ Lieux de voyages, belvédères et forts.

Les lieux de voyage

- L'île de Boulogne-Billancourt
- Les haras de Jardy
- Versailles
- La Défense
- L'île de Montesson
- Les terrasses de Saint-Germain
- L'île Saint-Denis
- Le port de Gennevilliers
- La butte d'Orgemont
- Le casino d'Enghien
- Le canal de l'Ourcq
- Les forts d'Aubervilliers et ses théâtres
- La basilique de Saint-Denis
- Central Park à La Courneuve
- L'Avenue du Ciel au Bourget
- Le nouveau port de Roissy
- Les murs à pêches de Montreuil
- Le port de Bonneuil
- Les coteaux du Val-de-Marne
- L'étang de Vaires (Chelles)
- La chocolaterie à Noisiel
- Le quartier du confluent de la Seine et de la Marne
- L'île de Vitry
- Le fort d'Ivry
- Les Hauts de Vitry
- Le lac de Créteil
- Les étangs de Vigneux
- Le marché de Rungis
- La vallée aux Loups
- La butte Montmartre
- Le nouveau Montparnasse...



↘ Le lac de Créteil, la chocolaterie de Noisiel et le lac d'Enghien.

Le Grand Paris : ici, je suis ailleurs

La métropole est le lieu de tous les possibles. La liberté dans la ville, c'est la possibilité d'être soi-même, seul ou avec les autres, et de profiter ou pas de toutes les opportunités offertes sur l'espace métropolitain : de la ville dense et remuante, des lieux de voyage poétiques, de la ruralité dépayssante... Ainsi, la variété de l'offre métropolitaine et les possibilités de voyage concourent au développement du fait métropolitain et de son assimilation par les habitants.

Lieux de voyage, belvédères, forts : un ailleurs métropolitain

Chaque habitant de la métropole a déjà pu expérimenter ce sentiment particulier d'un ailleurs métropolitain : à Montmartre, à Versailles, au lac d'Enghien ou sur les bords de Marne... C'est cette idée de voyage métropolitain que nous avons souhaité développer par le recensement de tous ces lieux magiques qui donnent à la métropole une identité et une consistance particulières. Les belvédères en font partie, car ces plates-formes naturelles situées sur un lieu élevé offrent un point de vue remarquable pour découvrir le paysage métropolitain.

Le Grand Paris représente également l'occasion de déchiffrer le territoire et ainsi de réinvestir certains lieux tels que les forts qui enserment la capitale. Ce pourrait être l'occasion pour les nombreux enfants qui, chaque année, ne partent pas en vacances (un tiers selon le Secours Populaire) de créer d'incroyables châteaux de vacances à la place des forts, libérés par le ministère de la Défense et souvent situés à proximité de nombreux grands ensembles.

Valoriser ces lieux, c'est favoriser l'appropriation par tous d'un territoire encore aujourd'hui méconnu.

territoires et identités du Grand Paris



↘ Le Grand Paris offre de nouveaux espaces de promenade.

Parcs, jardins et promenades : la flânerie autorisée

Dans une métropole où la flânerie participe du plaisir d'habiter, nous souhaitons proposer de nouveaux espaces de déambulation, en plus des parcs, jardins et squares existants. Des promenades piétonnes fabriquent des liaisons douces et mettent en valeur des sites paysagers existants. Les berges du fleuve et des rivières, les quais des canaux, les bords de routes nationales, les trottoirs des grands boulevards, la route des forts, les chemins de grandes randonnées, les abords du nouveau Tramway du Grand Paris deviennent autant de lieux disponibles pour les badauds.

Biodiversité et agriculture urbaine

La métropole a cette caractéristique d'être aussi le lieu de l'agriculture urbaine, des jardins partagés et des fermes modèles étroitement imbriqués à l'urbain. C'est aussi le lieu possible du sauvetage de la biodiversité, jardins verticaux, faunes singulières à l'aise dans les friches de l'agglomération comme aujourd'hui sur la petite ceinture. La métropole est le lieu richestissime de la campagne en ville.



↳ Parcs, jardins, promenades et forêts : un nouveau maillage vert offert aux flâneurs.



Le double réseau, les contextes et l'adaptabilité du Grand Paris durable

Le projet du Grand Paris peut être l'occasion d'une rupture radicale avec des notions urbanistiques dont l'usage n'apporte plus que des entraves à la génération d'un territoire durable exemplaire.

Il a besoin d'une structuration de son territoire global qui n'introduise aucune hiérarchie entre ses composantes, mais uniquement des différences identitaires. Il n'est qu'une structure capable de satisfaire cette exigence, celle du double réseau.

Le premier réseau, qu'on pourra dénommer «réseau d'établissement» – là où les choses s'installent – a pour éléments les territoires distingués dans le projet que l'on peut qualifier de surfaciques, c'est-à-dire qui s'étalent. Ces territoires sont reliés par ce qu'ils sont les uns pour les autres, plus que par ce qu'ils sont les uns par rapport aux autres. Les liaisons sont parfois physiques lorsque les territoires sont limitrophes, mais toujours de l'ordre du réel, au sens de réalité pensée.

Le deuxième réseau, qu'on pourra dénommer «réseau de relation», a pour éléments

des nœuds de circulation situés en des lieux qui doivent être accessibles.

Le projet du Grand Paris, afin qu'il puisse intégrer une dynamique de développement durable, doit également ramener à sa juste fonction la pratique urbanistique du jeu d'échelles. Le changement d'échelle tend à faire accroire que la relation interterritoriale est celle de l'emboîtement concentrique. Il faut passer alors à un autre point de vue de la relation interterritoriale, qui consiste à penser pour chaque territoire non pas sa frontière, mais ce qui constitue son extérieur.

On peut se permettre deux audaces : si un territoire n'est pas seulement une projection mais aussi un événement qui évolue, qui est porteur d'une dynamique intrinsèque, alors le territoire est dès lors un fait en soi. L'audace, c'est aussi passer de la notion d'extérieur à celle de contexte, ce qui procure deux nouveaux degrés de liberté de pensée, celui constitué par la notion de contexte spatial et celui constitué par la notion de contexte temporel.

Pour chaque territoire constitutif du projet du Grand Paris, on peut alors s'attaquer à l'identification des territoires qui contribuent à son contexte. Ces identifications supposent certes le recours aux changements d'échelle, mais surtout que l'on

définisse la problématique des contextes du projet et que l'on génère quelques solutions incontournables. Rappelons qu'une des raisons du recours à la notion de contexte est sa dimension temporelle, car la dynamique du projet du Grand Paris constitue un problème majeur pour la génération d'un territoire global durable. La question concerne évidemment le temps du projet mais aussi et surtout le temps de la vie de ce territoire. Lorsqu'on dit «développement durable», on pense «développement souhaitable et qu'on peut assumer». C'est-à-dire qu'il est nécessaire de discerner le souhaitable dans le probable, celui-ci étant lui-même extrait du possible. Il faut distinguer les caractéristiques principales de l'évolution inexorable du «Grand Paris durable», pour cerner les besoins d'adaptabilité du projet et pouvoir ainsi assumer cette évolution.

la topolitique s'inscrit dans le projet spatial



1- Toutes les mémoires au mont Valérien.



2- Le Champ-de-Mars de la République métissée à Chelles.



3- Un Panthéon à pied à Vitry (RN 305).



4- La Foire du monde multipolaire à Gonesse.



5- L'Écoplanète sur une darse au port de Gennevilliers.



6- Le Canal du Savoir au canal de l'Ourcq.



7- L'Agora du Grand Paris à la confluence de la Seine et de la Marne.



L'implantation des lieux symboliques.

Afin d'incarner le principe de la topolittique, nous avons souhaité d'une part proposer la mise en scène de lieux symboliques et d'autre part inciter au déplacement et à l'implantation d'institutions politiques et culturelles au-delà de la boucle de l'A86.

Les lieux symboliques

Entre histoire et modernité, les lieux symboliques ont vocation à incarner et à refonder l'identité républicaine d'aujourd'hui. Les nouveaux monuments que nous proposons pour le Grand Paris sont susceptibles d'être portés à l'incandescence à l'instar de la tour Eiffel, de Notre-Dame de Paris ou de la Grande Arche. Ils ont pour ambition de renforcer la cohésion nationale, de mettre en liaison Paris – capitale pour le monde – avec le monde multipolaire d'aujourd'hui, de symboliser les deux défis majeurs de notre temps – la connaissance et la sauvegarde de la planète – et enfin d'inscrire l'espace des fédérations de communes du Grand Paris dans un lieu fondateur.

Tout d'abord, nous avons souhaité en finir avec les batailles mémorielles et les mémoires hémiploïques, qui sont l'espace de la dispute française. Nous propo-

sons qu'au mont Valérien – mémorial de la France combattante et résistante – soit installé un mémorial de l'ensemble des mémoires douloureuses de notre pays. La Shoah, l'esclavage, sans oublier la colonisation et le drame singulier du double mépris dont sont victimes les Harkis.

À Chelles, autour du lac de Vaires, nous proposons une immense esplanade où les pavillons des provinces françaises et des pays du monde qui concourent à la diversité de notre pays – des Français d'aujourd'hui – soient rassemblés dans un lieu qui célèbre la République méritée. À l'image de ce qu'a été le Champ-de-Mars à l'époque de la fondation de notre République – la Fête de la Fédération – où toutes les provinces françaises ont fêté la République. À cette époque d'ailleurs, la moitié des habitants de ces provinces ne parlaient pas le français.

À l'issue d'une enquête nationale recensant les plus illustres des Français (de Molière à De Gaulle en passant par Mandel et Coluche), nous imaginons une sorte de panthéon à pied que nous avons symbolisé par une allée des géants sur la nationale 305 entre Paris et Vitry.

À Gonesse, à proximité de l'aéroport Charles-De-Gaulle, au pied d'une porte du monde et sur un promontoire d'où l'on embrasse tout le Grand Paris, nous pro-

posons d'édifier une foire mondiale. Elle croise les arts et les techniques, le commerce et les échanges culturels autour de pavillons France - Europe - Russie, France - Europe - Asie, France - Europe - Amériques, France - Europe - Afrique, France - Europe - Australie, France - Europe - Union méditerranéenne. Ce lieu inédit dirait l'appartenance de notre pays à un monde qui aurait quitté l'unilatéralisme.

Les deux grands défis de notre époque, la connaissance partagée et la sauvegarde de la planète, nous imaginons les incarner, l'un le long du long ciel du canal de l'Ourcq, l'autre sur une darse du port de Gennevilliers.

Transformé en Canal du Savoir, le canal de l'Ourcq accueille les plus belles institutions savantes de la République comme le Collège de France ou l'Institut des Hautes études urbaines à créer. C'est aussi un canal habité, le lieu d'accueil de la vie étudiante.

Alors que sur le port de Gennevilliers, à proximité d'une zone Seveso, nous installons un centre mondial sur l'écologie et la planète, lieu de recherche et de pédagogie à la manière de la Cité des Sciences de la Villette.

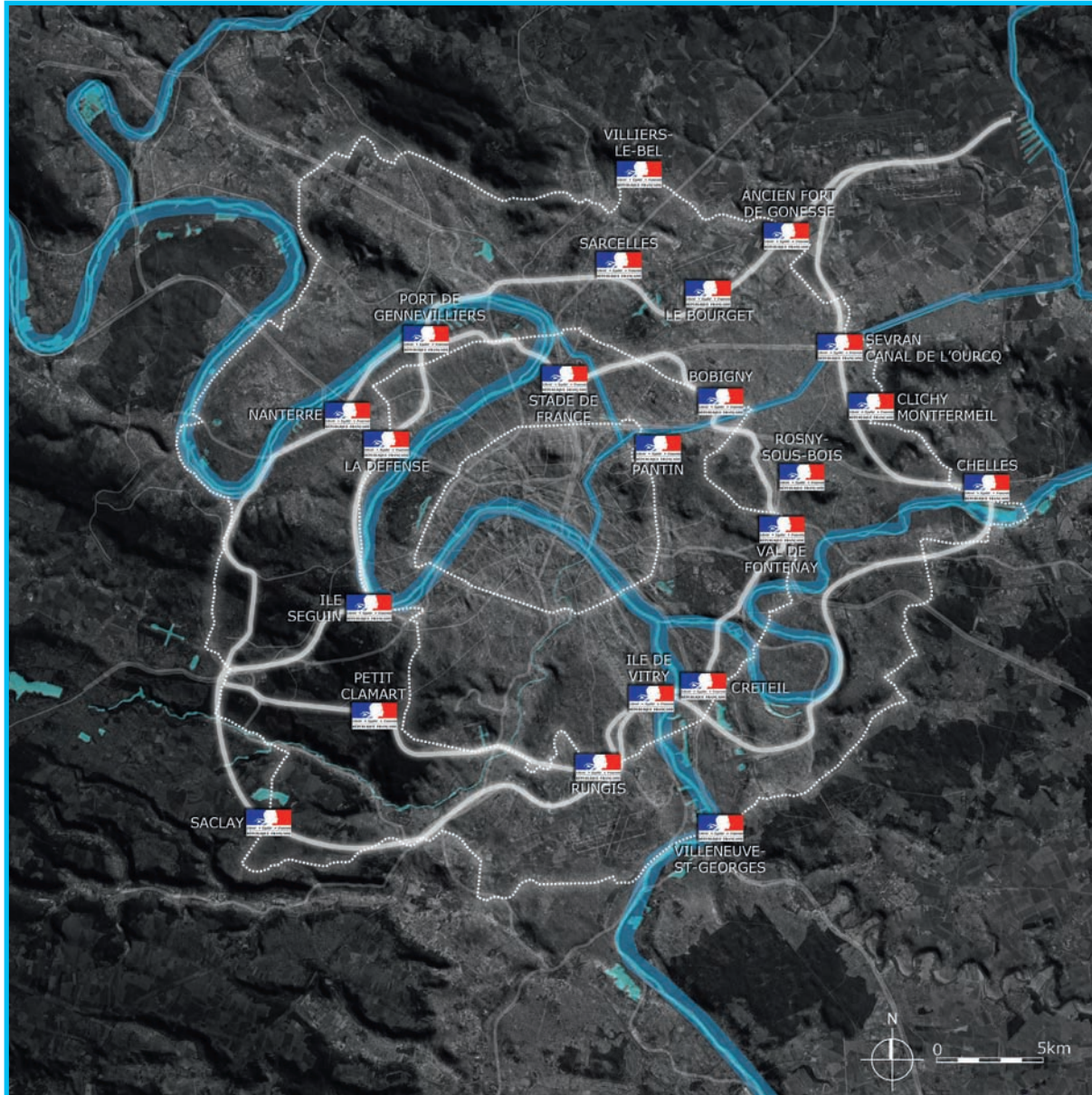
Enfin, c'est sur le lieu magique de la confluence de la Seine et de la Marne,

symbole de la rencontre, que nous proposons d'implanter l'agora du Grand Paris, lieu de partage, de discussion et de décision. C'est le lieu de la refondation : comme Paris a été fondé sur la Seine, le cœur démocratique du Grand Paris s'inscrit dans la confluence et symbolise aussi la réconciliation avec le fleuve.

« Il faut des monuments aux cités de l'homme, autrement, où serait la différence entre la ville et la fourmilière ? »

Victor Hugo *Choses vues* (1887)

la topolitique s'inscrit dans le projet spatial



↳ Déplacement d'institutions et implantations de nouveaux lieux culturels à la croisée des nouveaux transports.

Un Grand Paris plus girondin : décentrer pour unifier

Le périphérique, frontière mentale et corporatiste

La position actuelle des administrations nationales et régionales symbolise l'extrême jacobinisme de notre histoire politique urbaine. L'ensemble des lieux de décision sont concentrés dans Paris intra-muros, à l'exception notable du ministère du Développement durable (les services et pas le ministre et son cabinet) implanté à La Défense – forme d'extension extra-muros de Paris dont l'adresse postale est «Paris-la Défense». Nombre de tentatives d'implantation d'administrations centrales, la DIV à Saint-Denis par exemple, ou d'universités, l'EHESS à Aubervilliers, se sont accompagnées de résistances culturelles de personnels qui refusent d'être «expulsés» du secteur central. Le projet du Grand Paris devrait venir à bout de telles résistances, en proposant entre autre un très haut niveau d'accessibilité à des territoires aujourd'hui peu accessibles, dans un objectif aussi de rééquilibrage de l'est parisien.

La topolitique, une rupture fondatrice du Grand Paris

L'inscription spatiale du concept de topolitique est le premier levier pour sortir du monopole de l'intra-muros sur les lieux symboliques et réels des pouvoirs. Dans cette conquête des espaces métropolitains par l'intérêt public, la culture peut être le premier élément de la rupture, parce qu'elle touche directement à la condition humaine. La participation à la construction de lieux de pratiques, de création, d'éducation culturelles doit devenir un objectif pour l'ensemble des acteurs, les collectivités publiques, les entreprises, le milieu associatif, les réseaux informels et les médias.

La culture partout, c'est par exemple, créer des grands lieux de savoir sur le canal de l'Ourcq ou encore une cinémathèque du Grand Paris.

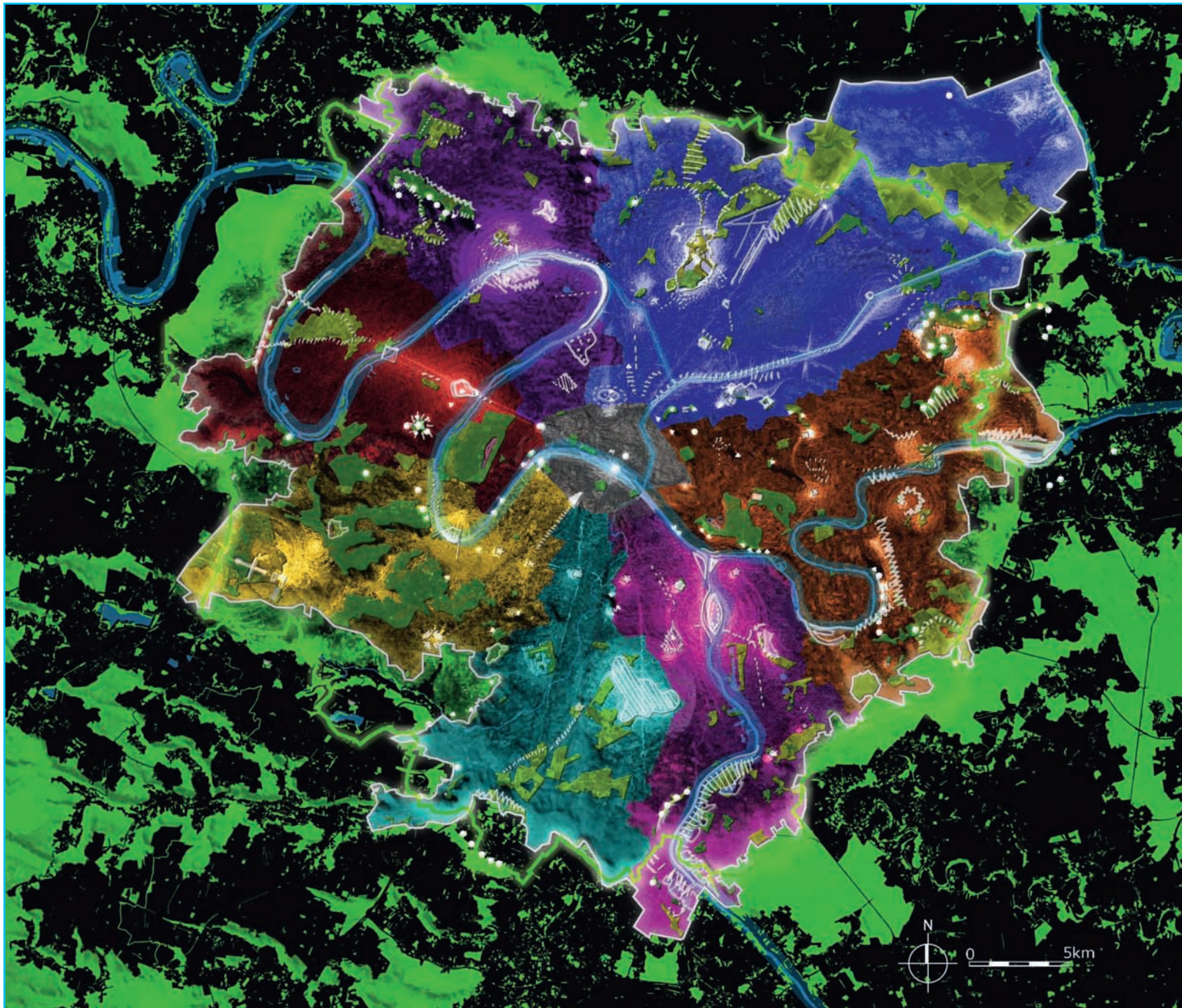
Des lieux de décision au cœur des nouvelles polarités métropolitaines

Le Grand Paris représente l'occasion de moderniser la carte d'implantation de certains acteurs publics : les services ministériels, les administrations d'État en région, les Etablissements publics, les administrations et les organismes

dépendant des collectivités territoriales. Une déconcentration métropolitaine d'une partie des grandes administrations nationales et régionales est envisageable, sur les nouveaux pôles urbains que créent ou renforcent le projet. Une implantation thématique (culture, environnement, sport, agriculture...) contribuerait à dépasser la frontière mentale parisienne, obligerait à la connexion des pôles, moderniserait le parc immobilier et l'organisation des services concernés.

L'agora du Grand Paris, à la confluence de la Seine et de la Marne

Le Grand Paris est aujourd'hui une idée en chemin et au-delà de cette consultation, l'histoire ne s'arrêtera pas. S'il ne nous appartient pas de définir les contours et la forme de cette institution, nous sommes persuadés qu'elle devra exister physiquement afin de symboliser la démarche politique, intellectuelle et spatiale du Grand Paris. C'est pourquoi, nous proposons d'installer le siège du Grand Paris – l'Agora – à la confluence de la Seine et de la Marne.



↗ Le Grand Paris multipolaire et ses huit fédérations de communes.

stratégie économique de développement

Un développement économique intégré, durable et polarisé

Au stade final de la consultation, notre projet prend une forme plus précise : le droit à l'urbanité s'applique dans le périmètre d'une agglomération de huit millions d'habitants ou huit fédérations de communes définissent un Grand Paris multipolaire (les Coteaux de Versailles, les Méandres de la Seine, la Plaine de Gennevilliers, la Plaine de France, la Vallée de la Marne, le Val de Seine, la Vallée de la Bièvre et Paris).

Le travail mené en parallèle sur les enjeux résidentiels, économiques et de mobilité a permis d'imaginer la structure du Grand Paris, mais surtout d'intégrer l'ensemble des dimensions et contraintes de chaque logique pour atteindre un but : fabriquer partout de l'urbanité métropolitaine. Sortir des logiques de zones d'activités, de lieux de production spécialisés afin de jouer la carte de la mixité des usages ne signifie pas nier les enjeux et contraintes économiques, les besoins spéci-

ifiques des entreprises, la particularité de l'immobilier destiné aux acteurs productifs. Notre ambition a donc été de croiser le projet et l'économie urbaine. Quelle est la connaissance et la perception d'un professionnel de l'immobilier sur les sites existants ou en projet? Comment peut-on analyser les différents marchés de l'immobilier d'entreprise? Quelles tendances économiques peut-on formuler pour les territoires existants et les sites de projet? Comment analyse-t-on les spécialisations internes à l'agglomération et le positionnement de la métropole parisienne au niveau international? Et de manière plus générale, où sont les futurs lieux de productivité à l'échelle du Grand Paris?

À l'heure de ruptures économiques profondes, il nous est apparu fondamental de ne pas baser notre stratégie de développement sur un développement miracle, sur une économie tertiaire spéculative et de court terme, qui laisse de nombreux projets dans les cartons. Au contraire, avec l'appui de Keops, nous avons sou-

haité revenir aux fondamentaux de l'économie urbaine, aux besoins réels, structurels, inscrits dans le long terme des entreprises. Nos propositions visent à imaginer, malgré les incertitudes, un chemin réaliste de développement d'une infrastructure économique dynamique complètement intégrée au fonctionnement humain et urbain du Grand Paris.

Les fondamentaux du développement tertiaire dans le Grand Paris

L'accessibilité

C'est le premier facteur déterminant l'implantation des services tertiaires des entreprises. L'accessibilité implique à la fois une desserte en transport en commun de type métro ou RER, qui connecte efficacement le siège social avec le cœur de l'agglomération et des fédérations et les grandes portes de la mobilité extérieure (gares et aéroports), mais aussi une liaison facile et directe avec le réseau des grandes infrastructures routières.

La spécialisation géographique et la taille critique

Deuxième marché au monde juste derrière Londres avec 50 millions de m² de bureaux, l'Île-de-France se place devant les métropoles américaines et Tokyo. Contrairement aux autres métropoles, la force de Paris est d'être présente dans tous les secteurs de l'économie mondialisée, dans son extrême diversité. Non spécialisée comme le sont Francfort ou Londres dans la finance, Paris attire à l'international des entreprises qui travaillent dans tous les domaines des services et de l'industrie.

Cette caractéristique assez unique sur la planète doit être renforcée : elle protège en partie d'ailleurs des crises économiques sectorielles, même si elle nécessite malgré tout des ajustements. En effet, si globalement la métropole parisienne joue sur la diversité et la complémentarité, des regroupements thématiques dans des « clusters » sont susceptibles de renforcer l'attractivité et l'efficacité du modèle économique parisien. Ce processus est

d'ores et déjà en cours sur certains territoires spécifiques : la concentration des entreprises énergétiques à La Défense, le secteur bancaire à Bercy-Seine Rive Gauche, le médical-pharmaceutique sur Seine Amont, la téléphonie sur le Val de Bièvre... Issue souvent de l'apparition d'une « locomotive », à l'instar du ministère des Finances à Bercy, d'Orange à Arcueil ou de Sanofi Aventis à Vitry, la concentration d'entreprises du même secteur d'activités constitue un facteur d'attractivité supplémentaire de la métropole, avec la présence de services aux entreprises de niveau supérieur et de back-office (conseil stratégique, sous-traitance...).

Sans entrer dans une logique dirigiste, les pouvoirs publics auraient tout à gagner à encourager le développement de pôles thématiques économiques d'immobilier d'entreprises de niveau et d'échelle conséquente.

Le positionnement de ces pôles hors de l'enceinte parisienne est un enjeu majeur du Grand Paris. Le modèle de La Défense est encore très présent dans les esprits, il représente le pari gagnant des années 60 d'une centralité économique hors Paris. La création d'une offre de qualité est indispensable. Un seuil critique de gran-

des surfaces (un minimum de 10 000 m² pour un immeuble, une masse critique de l'ordre de 100 000 m² à l'échelle d'un pôle tertiaire) permet de répondre aux besoins de grandes entreprises qui rationalisent leur implantation et ont également besoin d'un environnement immédiat propice et générant les services secondaires indispensables.

L'enjeu du Grand Paris est sans aucun doute de dépasser l'unique modèle de La Défense afin d'imaginer et de favoriser l'émergence de pôles économiques d'une certaine taille critique, et avec une tendance à la spécialisation dans l'espace métropolitain. Cette exigence urbaine et territoriale, nécessaire à un développement équilibré du Grand Paris, correspond également à une exigence économique.

L'insertion des pôles économiques dans un environnement de mixité urbaine

Afin de renforcer l'attractivité économique de l'Île-de-France, le projet du Grand Paris doit partir des multiples atouts existants afin de dessiner une nouvelle dynamique au-delà des processus de valorisation limités actuels : Paris intra-muros, le pôle ouest avec La Défense et l'environnement

de l'aéroport de Roissy. Les contraintes de développement et d'implantation de l'activité économique tertiaire, génératrice de compétitivité internationale et de création de richesse dans la métropole exigent un environnement spatial de haute qualité. Accessibilité, opportunité, disponibilité, adaptabilité, modernité : toutes les qualités indispensables à l'accueil et au développement de l'entreprise compétitive doivent se retrouver dans des espaces concentrés, partagés avec d'autres et bénéficiant de l'infrastructure urbaine, sociale, de service public et privé du plus haut niveau. Une exigence qui s'articule autour de principes forts : mixité, urbanité, compacité, intensité. Tout cela dans un cadre porteur de développement durable, d'économie des ressources naturelles et de développement des mobilités partagées.

Ces nouvelles attentes convergent, à l'opposé des zones d'activités exclusives (le tertiaire à La Défense, l'industrie à la plaine Saint-Denis ou à Vitry) vers l'émergence de morceaux de ville mixtes (commerces, entreprises, habitat, équipements, services publics) ouverts à de multiples usages.

La localisation des grandes entreprises est subordonnée à la capacité du territoire d'accueil à offrir des services résidentiels

de qualité dans l'environnement proche. Les salariés sont exigeants et demandent une qualité d'habitat, une qualité de l'environnement dont sont parfois dépourvus certains espaces métropolitains. Créer une offre résidentielle de qualité à proximité des nouveaux pôles de développement économique est une nécessité pour la réussite de ces lieux de productivité.

Dissémination ou polarisation

La production nouvelle d'immobilier tertiaire est estimée à 800 000 à 1 million de m² par an suivant l'état de la conjoncture. Cette mesure quantitative masque une dimension de plus en plus importante : le besoin de renouvellement de l'immobilier de bureaux est très important avec de multiples enjeux, la modernisation du parc, l'adaptation aux nouvelles technologies, la modularité, les contraintes énergétiques. Le volume du parc existant, souvent vacant et nécessitant des restructurations, correspond à près de la moitié du volume de production annuelle. Autrement dit, l'accroissement net du volume d'immobilier d'entreprises est environ de 500 000 m².

La modernisation et le développement du parc sont donc étroitement liés.

Les besoins n'étant pas inépuisables même s'ils sont importants, l'enjeu fondamental est de savoir où implanter une offre modernisée, adaptée, correspondant aux besoins des entreprises mais aussi des exigences sociales, écologiques, politiques du Grand Paris. Sans aucun doute, la dynamique de polarité peut contribuer à résoudre les grands déséquilibres actuels de la région Île-de-France. Il s'agit de revenir sur une tendance forte à la dissémination du tertiaire de manière anarchique dans l'espace urbain parisien, tendance encouragée par la course aux ressources financières territoriales (taxe professionnelle notamment).

Renforcer l'attractivité générale de la métropole parisienne dans de multiples champs de la production et du service passe donc aujourd'hui par la création de pôles immobiliers et urbains aptes à accueillir les grandes et moyennes entreprises à haute valeur ajoutée, conceptrices et leaders dans leur domaine d'activité.

De la matière grise à la fabrication

Enfin se pose la question de la place de la production, de l'industrie dans le Grand Paris. Quelle part (en terme d'emplois, de chiffre d'affaires, d'emprise foncière...) peut représenter cette activité par rapport à l'ensemble des activités en Île-de-France? Un élément de réponse consiste à s'appuyer sur la spécialisation géographique préconisée. À l'échelle de la fédération de communes, on pourrait renforcer des spécialisations comme l'automobile à Guyancourt, l'agroalimentaire à Rungis, la recherche sur la santé sur la vallée de la Bièvre, le cinéma et l'image à Saint-Denis – Saint-Ouen, le luxe à l'ouest, en s'appuyant notamment sur les pôles de compétitivité, qui pourraient rassembler toute la chaîne de production économique : de la matière grise à la fabrication.

La feuille de route du Grand Paris économique

- Créer des lieux de productivité équilibrés géographiquement autour de Paris, accessibles par des moyens de transports collectifs lourds et une infrastructure routière suffisante.
- Développer des pôles d'activités possédant une véritable taille critique.
- Créer de nouvelles polarités économiques thématiques en s'appuyant sur celles émergentes, couvrant les thématiques fortes de Paris aujourd'hui et du monde de demain (développement durable, événementiel et tourisme, technologies numériques, aéronautique et luxe).
- Promouvoir une véritable urbanité grâce à un environnement de mixité urbaine, accueillant habitat, services, commerces et équipements.

De la feuille de route à la réalité économique

La consultation du Grand Paris a été lancée dans un contexte économique aujourd'hui bouleversé. L'exercice de projection d'un développement urbain à long terme en est d'autant plus risqué. Certaines postures initiales positionnant Paris dans la concurrence internationale pour capter des flux d'investissement financier qui ont disparu illustrent ce risque. Pourtant, l'enjeu de compétitivité et d'efficacité économique reste bien un impératif pour la capitale française. Nous avons, avec l'expertise et l'appui de Nexity et de Keops, poussé un peu plus loin la démarche de propositions en matière économique.

À partir d'analyses des caractéristiques économiques des territoires du Grand Paris, l'état des marchés immobiliers (volume, vacance, prix), la localisation des entreprises, la spécialisation en matière de filières, la qualité de l'environnement (deserte, qualité résidentielle, état qualitatif du parc d'entreprises), nous avons évalué le potentiel et la stratégie de développement la plus réaliste de certaines polarités de notre projet. Bien évidemment, cette démarche reste très empirique et ne prétend pas avoir une valeur opérationnelle

directe. Mais, à l'heure d'incertitudes économiques globales majeures, penser raisonnablement, rationnellement et surtout efficacement le développement économique constitue un enjeu du projet.

Gennevilliers

Le secteur de Gennevilliers, dans et autour du port autonome possède un fort potentiel de développement, soutenu par la diffusion de la dynamique immobilière de La Défense. L'arrivée du Tramway à Bezons, la présence de l'A86 et le potentiel de nouveaux transports en commun, l'existence d'une activité économique importante sur le port et sur les communes d'Asnières et de Colombes fait de ce site un lieu de développement économique majeur pour les entreprises dans une logique de renforcement des filières environnement, recyclage, transports, étroitement lié à l'exploitation du potentiel du port et de la Seine. Un projet de pôle développement durable pourrait associer les sièges de grandes entreprises, l'implantation d'établissements publics et les directions régionales dans le domaine, ainsi qu'un pôle de recherche et de pédagogie sur l'ensemble des thématiques environnementales. Une

Écoplanète pourrait voir le jour tout en maintenant une activité industrielle et de transport sur le port.

Vitry-Ardoines – Ivry-sur-Seine

Ce site majeur se trouve dans une configuration particulière car son état initial reste actuellement très marqué par la production industrielle et les infrastructures énergétiques. Les atouts potentiels, emprises foncières majeures, présence de la Seine et d'une ligne de RER, sont à conforter par un projet de développement qui sur le secteur s'appuie sur la diffusion immobilière de la dynamique du front de Seine sur Ivry. La création d'une île sur la Seine par le dessin d'un nouveau canal tend à réduire l'impact des zones inondables. Le développement d'un site mixte résidentiel-activités sur l'île de Vitry passerait par un retour de la ville vers le fleuve en profitant des opportunités foncières importantes, centrale EDF notamment, et l'établissement d'un véritable franchissement de Seine vers Alfortville qui permettrait de fixer une dynamique de développement. Plutôt qu'un lent développement peu cohérent qui diffuse du périphérique vers Ivry puis Vitry, ce projet illustre parfaitement le principe « sauter un pas » qui permet de réorganiser profondé-

ment l'organisation urbaine de la fédération du Val-de-Seine et d'assurer rapidement une dynamique de requalification.

Ces deux secteurs, par des décisions lourdes en matière foncière, de changement d'usage ou de déménagement de certaines entreprises, d'infrastructures rapidement nécessaires, constituent des projets complexes qui doivent être pilotés et encadrés à long terme par l'ensemble des institutions concernées (l'État et les collectivités locales).

La Courneuve – Le Bourget

Le potentiel de ce territoire est à double face. Avec un projet urbain d'ouverture du parc départemental de La Courneuve, il existe un fort potentiel résidentiel pour développer des logements de qualité sur l'ensemble de ses franges sur les communes de La Courneuve, Saint-Denis, Stains, Dugny et Garges-lès-Gonesses. C'est un secteur où l'attractivité résidentielle est à renforcer, où les besoins démographiques sont importants et les marchés du logement dynamiques. Sur la partie nord-est, avec la présence de l'aéroport du Bourget, les activités économiques associées, le musée de l'air et de l'espace, un fort potentiel de développement économique existe déjà. La nationale 2, au tissu urbain fortement

déstructuré, pourrait accueillir de nouvelles activités économiques en lien avec le développement des activités aéronautiques et plus largement des transports. Si la dynamique économique est là, elle a surtout besoin d'être sélective, organisée dans un projet urbain en rupture avec les logiques de zones d'activités déqualifiées qui caractérisent l'environnement du secteur.

Le canal de l'Ourcq

Des limites du périphérique jusqu'à l'A86, le canal de l'Ourcq présente un potentiel de développement unique dont la particularité est qu'il s'organise sur plusieurs kilomètres sur des séquences aujourd'hui très différentes. La dynamique de développement est pensée depuis Paris Stalingrad. L'opération de bureaux des Grands moulins de Paris, les projets de logements autour de la mairie de Pantin et de la station du RER E préfigure un processus de requalification des nombreuses friches bordant le canal. Pour l'instant, cette dynamique s'éteint à moins de 1 km de Paris. Le projet vise à organiser les importantes friches situées entre le canal et la nationale 3. Il s'agit de s'appuyer sur certains équipements déjà présents dans les

filiales du savoir, des techniques, de la culture, du spectacle : Grande Halle, Zénith, Géode et Musée des Sciences et des techniques d'un côté du périphérique, Centre national de la danse, Siège régional du Centre national de la fonction publique territoriale, Centre d'ingénierie SNCF-TGV à Pantin, université Paris XII en proximité sur le site de l'Industrie à Bobigny.

Au vu du marché d'immobilier d'entreprise existant sur le territoire, la spécialisation économique de ce territoire est liée aux particularités du canal et des établissements déjà présents en proximité et ne jouerait pas la carte des grands sièges d'entreprises. Le projet privilégie en effet le développement de fonctions universitaires, d'écoles professionnelles, du Collège de France, d'un parc de logements pour familles et public jeune (étudiants, jeunes travailleurs), des équipements culturels comme une grande bibliothèque, de locaux professionnels pour les activités liées aux savoirs. Le projet s'appuie sur le savoir comme levier de modernité et pourrait se développer comme un campus urbain ouvert et mixte.

Noisy-le-Grand – Chelles

C'est le site le plus éloigné de la zone centrale, situé en partie sur le territoire de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée et dont l'analyse présente d'importantes différences avec les précédents projets. La dynamique foncière et résidentielle y est largement plus forte, les terrains libres en plein champ assurent une démographie urbaine forte. Le secteur de Noisy-le-Grand bénéficie de la présence d'équipements universitaires de pointe, d'un pôle de compétitivité ville et mobilité, d'un pôle tertiaire attractif, d'une offre de logements qualitative en proximité, d'une bonne desserte en transports. Le versant de la Marne, notamment le secteur de Chelles, est lui par contre très enclavé et à l'écart des dynamiques de développement économique surtout mais aussi résidentielle.

La reconquête urbaine et résidentielle des bords de Marne à Chelles, ainsi que le développement du pôle d'activité tertiaire de Noisy-le-Grand pourraient s'appuyer sur une double dynamique de spécialisation économique. L'extension géographique du pôle finances – banques qui, du secteur Bercy-BNF, se déploie à l'est avec l'implantation de nombreuses fonctions administratives et de back-office

d'une part. La montée en puissance du pôle universitaire – recherche – ingénierie sur la ville et les transports d'autre part.

dynamiques territoriales

Indicateurs clés dans les huit fédérations du Grand Paris

| Indicateurs clés | Le Grand Paris | Paris | Les Coteaux de Versailles | Les Méandres de la Seine | La Plaine de Gennevilliers | La Plaine de France | La Vallée de la Marne | Le Val de Seine | La Vallée de la Bièvre |
|--|----------------|--------|---------------------------|--------------------------|----------------------------|---------------------|-----------------------|-----------------|------------------------|
| Densité de population (habitants/km ² en 2004) | 6020 | 21978 | 6457 | 4827 | 6386 | 5649 | 6135 | 5662 | 4705 |
| Population totale (2004) | 7825893 | 592514 | 911541 | 941388 | 975578 | 1515220 | 1363462 | 847826 | 678364 |
| Part des 0-19 ans (1999) | 24% | 17% | 22% | 23% | 25% | 27% | 24% | 24% | 23% |
| Part des 20-39 ans (1999) | 32% | 38% | 32% | 31% | 32% | 32% | 32% | 32% | 33% |
| Part des 40-59 ans (1999) | 26% | 26% | 26% | 26% | 26% | 26% | 27% | 26% | 26% |
| Part des 60-74 ans (1999) | 11% | 11% | 13% | 12% | 11% | 10% | 11% | 11% | 12% |
| Part des 75 ans et plus (1999) | 6% | 8% | 8% | 7% | 6% | 5% | 6% | 6% | 7% |
| Nombre de logements (1999) | 3790513 | 405338 | 473232 | 465374 | 453783 | 656089 | 634432 | 385276 | 316989 |
| Part des logements collectifs | 84% | 99% | 90% | 85% | 80% | 80% | 79% | 83% | 79% |
| Part des logements individuels | 16% | 1% | 10% | 15% | 20% | 20% | 21% | 17% | 21% |
| Revenus moyens des ménages (2006) | 41818 | 52923 | 49274 | 57634 | 39534 | 30022 | 38250 | 34084 | 41727 |
| Population active (1999) | 3398975 | 286376 | 422314 | 413484 | 413786 | 596075 | 598090 | 366037 | 302813 |
| Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence | 26% | 42% | 27% | 27% | 23% | 25% | 23% | 26% | 21% |
| Part des actifs travaillant à Paris | 27% | 13% * | 27% | 25% | 26% | 30% | 31% | 29% | 27% |
| Part des actifs travaillant dans une autre commune de la fédération | 18% | 17% | 17% | 24% | 16% | 19% | 16% | 16% | 12% |
| Part des actifs travaillant ailleurs | 29% | 28% | 29% | 24% | 35% | 26% | 30% | 29% | 40% |
| * Part des actifs travaillant à Paris, en dehors des arrondissements de Paris Centre | | | | | | | | | |
| Prix moyen des transactions dans l'ancien (2006) | 264828 | 350387 | 310104 | 369118 | 234871 | 180749 | 231835 | 204204 | 252884 |
| Moyenne annuelle des transactions dans l'ancien (1995-2006) | 102366 | 12329 | 12368 | 15154 | 11834 | 15888 | 18606 | 8497 | 7816 |
| Moyenne annuelle des transactions par commune (1995-2006) | 459 | 1121 | 495 | 541 | 382 | 429 | 490 | 386 | 290 |
| Taux de transactions dans l'ancien | 2,7% | 3,0% | 2,6% | 3,3% | 2,6% | 2,4% | 2,9% | 2,2% | 2,5% |
| Part des acquéreurs originaires de leur commune de résidence | 22,6% | NC | 26,0% | 29,2% | 24,7% | 21,2% | 26,1% | 28,9% | 25,0% |
| Part des acquéreurs originaires d'une autre commune de la fédération | 15,5% | NC | 12,8% | 16,1% | 16,9% | 19,0% | 21,8% | 16,3% | 18,4% |
| Part des acquéreurs originaires de Paris | 29,3% | 58,6% | 28,4% | 21,8% | 23,8% | 31,5% | 24,5% | 22,1% | 21,7% |
| Part des acquéreurs originaires du reste de l'Île-de-France | 17,6% | 14,4% | 14,8% | 15,0% | 23,0% | 17,1% | 17,5% | 20,6% | 21,4% |
| Part des acquéreurs originaires d'une autre commune | 15,0% | 27,0% | 18,0% | 17,9% | 11,6% | 11,2% | 10,1% | 12,2% | 13,5% |
| Mises en chantiers de logement (2007) | 23019 | 351 | 3554 | 2204 | 3084 | 4659 | 3652 | 3404 | 2111 |

Nexity marketing stratégique. Source : Insee, DGI, Perval, Sitadel.

De l'hypercentre à un territoire métropolitain équilibré

Un équilibre territorial des fédérations de communes

Toutes les fédérations de communes ont une taille et une densité de population comparables :

- environ 1 million d'habitants ;
- environ 6 000 habitants au km².

Une identité territoriale reconnue

L'analyse des déplacements domicile - travail et des lieux d'acquisition du logement fait apparaître un profond attachement au territoire de la Fédération du Grand Paris.

27 % de la population active du Grand Paris travaille à Paris intra-muros, 44 % dans la Fédération du Grand Paris (26 % dans sa commune de résidence, 18 % dans une autre commune de la Fédération) et 29 % en dehors du Grand Paris. Ainsi, la dépendance à Paris s'affaiblit. L'acquisition du logement s'effectue à hauteur de 40 % dans la Fédération.

Paris n'est plus le passage obligé

Quelle que soit la fédération de communes, les habitants travaillant à Paris représentent environ un quart des actifs. Autrement dit, les trois quarts des actifs effectuent des déplacements à l'intérieur de la Fédération ou vers l'extérieur du Grand Paris.

Le renforcement de la mobilité transversale est donc tout à fait primordial pour assurer le développement économique et urbain de demain.

L'ouest stabilisé, le nord-est en plein mouvement

La disparité de richesse et les écarts de revenus marqués entre l'ouest et le reste de la métropole se reflètent à travers les prix de l'immobilier (prix moyen de la transaction en 2006 dans les Méandres de la Seine est de 369 000 euros et de 181 000 euros dans la Plaine de France. On constate, dans le même temps, une tendance encore inégale à rester sur son territoire (dans sa commune ou sa fédération de communes). 29 % des personnes achètent leur logement dans leur commune dans les Méandres de la Seine (ouest du Grand Paris), 21 % seulement dans la Plaine de France (nord-est). On

peut y voir à l'ouest le signe d'une mutation – densification déjà largement achevée depuis les années 90.

Le nombre élevé des acquéreurs de logements (plus de 6 sur 10) venant de l'extérieur des fédérations des Coteaux de Versailles, de la Plaine de Gennevilliers et de la Plaine de France montre les secteurs dynamiques en matière résidentielle.

La vertu des grands projets

Finalement comment un territoire évolue-t-il ? On constate, à l'analyse des déplacements, que les fédérations qui ont attiré récemment le plus d'actifs et de résidents sont ceux qui ont fait l'objet d'une mobilisation pour la réalisation de grands projets urbains et d'infrastructures. Cette analyse est à pondérer et à mettre en relation avec d'autres facteurs de la mobilité résidentielle, notamment le coût des logements plus accessibles au nord et à l'est du Grand Paris.

De fait, le facteur principal de dynamisme, tant en terme de développement économique que d'un point de vue résidentiel, n'est pas le « développement naturel », mais la réalisation de grands projets de territoire. À l'instar de la plaine Saint-Denis et Boulogne-Billancourt – Issy-les-Moulineaux, qui ont contribué au déve-

loppement économique et urbain de ces territoires et au renouvellement de leur attractivité.

Le Grand Paris est l'opportunité exceptionnelle d'orchestrer enfin un développement harmonieux de grands projets au sein des huit fédérations de la métropole.

le grand pari de la mobilité et de l'accessibilité



Une situation critique pour un enjeu majeur

De la dépendance automobile au risque d'embolie

Depuis 20 ans, la conjonction de trois facteurs, l'étalement urbain anarchique et non hiérarchisé, la structure radiale du réseau existant de transports en commun et la croissance de la demande de mobilité, a entraîné une hausse du trafic automobile et une baisse en part de marché des transports publics. L'évolution des dernières années marque une rupture : la croissance des transports en commun est importante mais elle est dorénavant entravée par la structure du réseau et les capacités de transports trop limitées. Le risque aujourd'hui n'est plus de voir les voyageurs se détourner des transports publics, mais c'est de passer d'une pression constante sur le réseau à l'embolie. Certaines lignes de métro (13, 4) ou de RER (A et B) sont déjà exploitées dans ce contexte critique.

Retard dans les investissements et réponses partielles

Les retards pris en matière d'investissements en infrastructures de transport en commun apparaissent aujourd'hui évidents. Après l'âge d'or des années 65-85 et la création du réseau RER, la fin du XX^e siècle a été davantage consacrée aux infrastructures routières (A104, A86 notamment) qu'au développement des transports en commun.

Les différents projets réalisés dans la dernière période ont subi une mise en œuvre trop lente et partielle (par exemple le RER E et le tramway T1), ont été souvent incohérents entre eux (ligne 14 – RER E) et ont renforcé le caractère déjà beaucoup trop radial du réseau. Enfin, certains projets (Orly Val, Grande ceinture ouest) ont mobilisé de lourds investissements, pour des résultats plus que médiocres. Dans ce contexte, les modalités actuelles de prise de décision en matière de gestion et d'investissement de transports ne permettent pas d'inver-

ser la tendance à la baisse de qualité du service rendu.

Les transporteurs sont actuellement confrontés à une croissance de la demande beaucoup plus importante que la capacité d'augmentation de l'offre. Cette situation crée des crises d'exploitation de plus en plus aiguës. En effet, le niveau de fiabilité, de régularité, de confort du réseau se dégrade inexorablement depuis le début des années 2000.

Le projet spatial, chaînon manquant du schéma de transport

Au-delà de la crise actuelle, la situation présente de nombreuses contradictions entre structure des réseaux, besoins des entreprises et des ménages et processus de localisation des activités et des logements dans l'agglomération. En l'absence d'une stratégie spatiale précise, identifiée, partagée par les institutions et mise en œuvre de manière résolue, il est impossible de créer un réseau de transport public efficient qui ne peut alors que courir après

l'éparpillement urbain désordonné. Définir les lieux de polarisation de la métropole et d'intensification urbaine en liaison étroite avec un réseau de transport public moderne constitue un impératif pour le Grand Paris.

Les défis du Grand Paris

Face à cette situation critique, notre démarche tend à interpeller l'ensemble des acteurs de la mobilité afin de contribuer à une prise de conscience collective des défis à relever et des ruptures à opérer. Cela nécessite de :

- changer d'échelle en raisonnant sur l'ensemble du territoire du Grand Paris et non plus sur la seule zone centrale afin de résoudre la problématique de liaison interbanlieues ;
- changer de tempo afin de réaliser beaucoup plus rapidement les projets prévus mais aussi d'autres projets beaucoup plus structurants ;
- changer d'objectifs, soit ne pas juste accompagner l'accroissement de la mobilité en laissant l'automobile dominer le marché de la mobilité métropolitaine ;
- changer de méthode, tant dans la décision que dans le financement et la mise en œuvre ;
- changer de logique, afin de reconfigurer la vision commune de la mobilité vers un

nouvel horizon, « après automobile », en utilisant aussi le potentiel de toutes les nouvelles mobilités, douces, technologiques, informationnelles. . .

- changer de vision afin de passer du cauchemar des transports au plaisir du déplacement.

Enfin, parce que la crise de mobilité est vécue au quotidien par des millions de Franciliens, elle nécessite des réponses claires. Il faut de nouvelles capacités de transport public massives, capables d'absorber dans dix ans 10 millions de déplacements par jour, contre 6,8 millions aujourd'hui, soit gagner au moins cinq points de parts de marché. Pour cela, il y a obligation de créer des transports rapides et capacitaires, c'est-à-dire disposer à côté d'un réseau maillé de proximité, métro – bus – tram dans tout le Grand Paris, un réseau de lignes à grande vitesse qui concurrence l'automobile, décharge le réseau existant et dirige le développement urbain proposé par le projet métropolitain.

Les enjeux de la métropole de l'après Kyoto

Les analyses menées dans le cadre du chantier de la métropole de l'après Kyoto ont confirmé une intuition commune à

l'ensemble de l'équipe : la question de la mobilité est un thème majeur pour le devenir urbain des villes mondiales au XXI^e siècle, qui révèle trois enjeux principaux.

- Climat : le déplacement individuel en zone urbaine représente une part toujours croissante des émissions de CO². Ce modèle de développement urbain occidental basé sur la métropolisation automobile est adopté par nombre de grandes villes des pays émergents et menace d'autant plus l'équilibre écologique planétaire. La congestion continue des réseaux routiers et du réseau de transports en commun depuis dix ans montre que l'on a atteint les limites physiques de la stratégie d'étalement urbain. Le Grand Paris est de ce point de vue un moment clé pour affirmer d'autres types de développement urbain moins consommateurs d'espaces périphériques.

- Nouvelles formes de mobilités : le champ de la mobilité est en plein bouleversement avec l'émergence de nouvelles demandes, de nouveaux dispositifs alternatifs – dont Vélib n'est que l'avant-garde – qui entrent en résonance avec les changements de modes de vie des citadins. Les usages des transports changent tant du point de vue spatial que temporel,



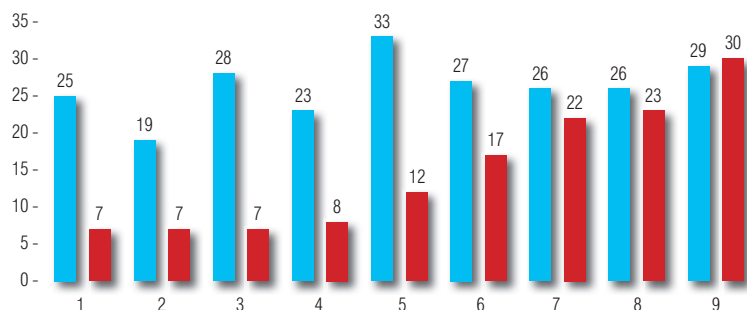
↳ D'un réseau radial à un maillage qui facilite les transports interbanlieues.

Le grand pari de la mobilité et de l'accessibilité

de nouveaux opérateurs – autres que les grands transporteurs publics – viennent développer une nouvelle offre adaptée à ces bouleversements.

- Résorption des inégalités territoriales devant l'accès à la mobilité : les crises de la mobilité augmentent en s'éloignant du centre de l'agglomération. L'inégale mobilité vient se superposer aux problèmes d'exclusion économique, avec en particulier un handicap majeur dans l'accès à l'emploi pour les populations peu motorisées des grands ensembles. On constate également un coût logement – transport de plus en plus important pour les ménages qui se sont installés en grande périphérie, avec des parts très largement supérieures à 50% pour ces deux postes budgétaires.

Dépenses logement et transports régionaux des ménages accédant à la propriété (en 1994).



1 à 9 : du centre à la périphérie

■ dépenses logement en % du revenu
■ dépenses transports en % du revenu

Source : Inrets

Une autre manière de concevoir la mobilité

Les expériences étrangères – japonaise, suisse, hollandaise, espagnole notamment – et l'inventivité dans certains pays émergents nous ont convaincus : la conception française, très technique, pour tout dire a-territoriale et anti-urbaine, doit d'urgence muter vers une culture du mouvement, du déplacement, du transport qui intègre les valeurs urbaines et environnementales.

Pour cela il est indispensable de mettre en avant de nouvelles valeurs :

- Penser le déplacement comme un voyage, en poète

La mobilité n'est pas qu'affaire de tuyaux ! Au contraire, le déplacement est un élément fondamental de la vie urbaine, un spectacle, un moment de contact social, un élément fondamental du vivre ensemble. Cette dimension doit être intégrée aux choix des systèmes, des tracés, des lieux de contact entre ville et réseau.

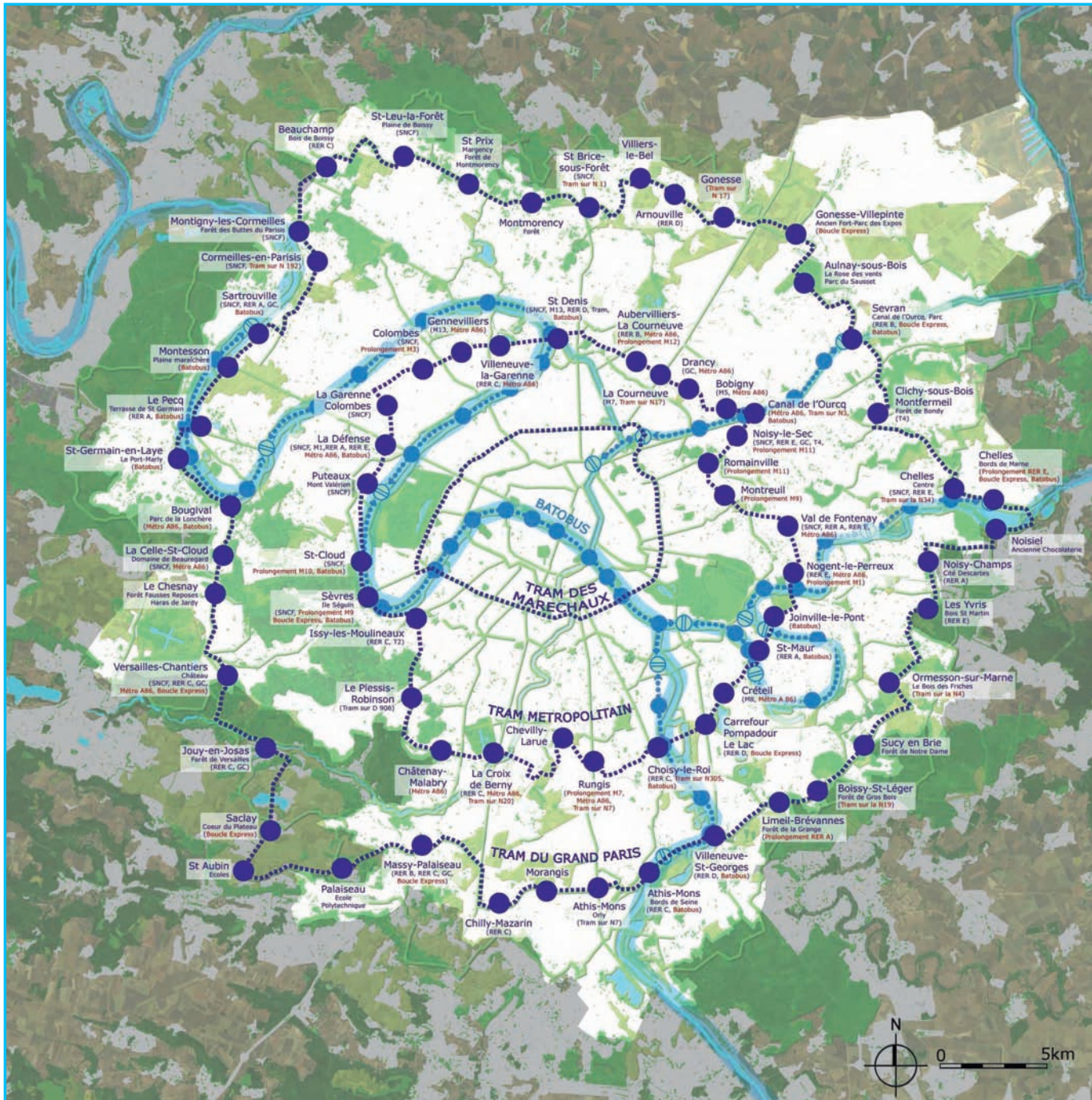
- Habiter et faire entrer la ville dans les espaces de transports

La gestion des systèmes de transports et la séparation des logiques techniques d'exploitation ont généré des espaces anti-urbains. La question des rapports entre la ville et les systèmes de transports nous interroge sur les coupures urbaines, les échangeurs, les fronts bâtis discontinus, le rôle et l'organisation des stations, des gares, qui sont des secteurs à privilégier pour densifier et pour diversifier les usages. Toutes ces questions doivent aujourd'hui être placées au cœur des stratégies communes des opérateurs de transports et des institutions urbaines.

L'accessibilité, valeur fondatrice du droit à l'urbanité

Dans un monde qui bascule dans l'hyper connectivité, le niveau d'accessibilité est pour chaque lieu du territoire un élément décisif dans sa capacité à participer de la vie métropolitaine, déterminant fortement le dynamisme économique, l'attractivité résidentielle, l'implantation de services diversifiés. Mais ce haut niveau d'accessibilité implique deux corollaires : il doit se projeter de manière beaucoup plus équivalente dans l'ensemble du territoire, sortir du monopole parisien intra-muros ; il doit être un élément fondamental du droit à l'urbanité, ne pas être pensé et mis en œuvre sans valeurs urbaines, sociales, territoriales.

Ainsi le projet de Grand Paris, en intégrant l'ensemble des demandes de mobilité (locale, métropolitaine, extérieure à l'agglomération) et la diversité des dispositifs de déplacement modernes, vise à doter chaque lieu d'un niveau d'accessibilité suffisant pour exister au sein de la métropole.



↳ Les transports poétiques :
trois tramways et des batobus,
un cabotage connecté au réseau
rapide.

le grand pari de la mobilité et de l'accessibilité



➤ À Lisbonne, Montpellier et Medellín, les transports poétiques offrent le plaisir du voyage métropolitain.

Nouveaux projets pour atteindre la haute accessibilité métropolitaine

Certains principes spatiaux structurants du projet de Grand Paris – une métropole multipolaire, sauter un pas, des lieux phares à recomposer, un développement économique polarisé et distribué – dessinent les éléments structurants de notre projet spatial. Nous avons décliné deux types de transports : poétiques et rapides.

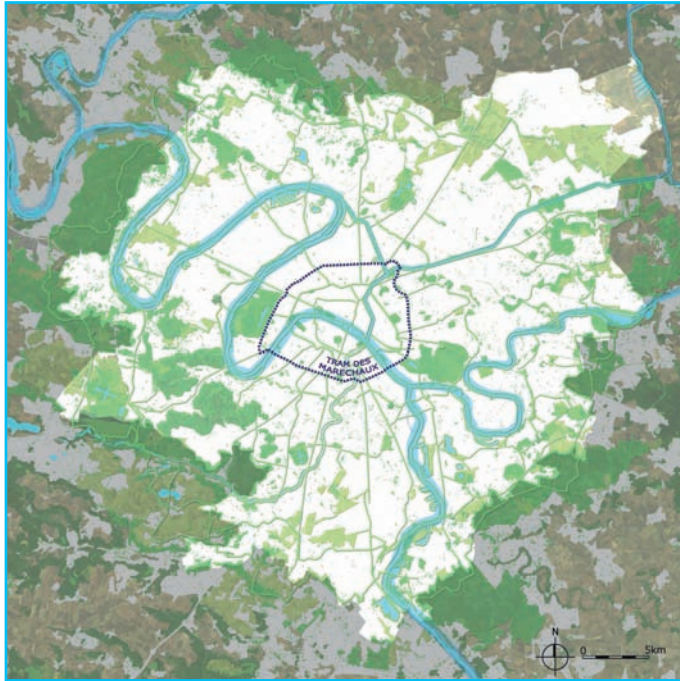
Des transports poétiques

Ils sont constitués de trois lignes de tramways, « des maréchaux », « métropolitain », « du Grand Paris », et du réseau de transport fluvial par batobus. Les transports poétiques constituent les vecteurs privilégiés du renouvellement urbain, embellissent la ville et permettent d'accéder facilement au réseau à grande vitesse. Ces trois lignes circulaires jouent un rôle de recomposition des tissus urbains.

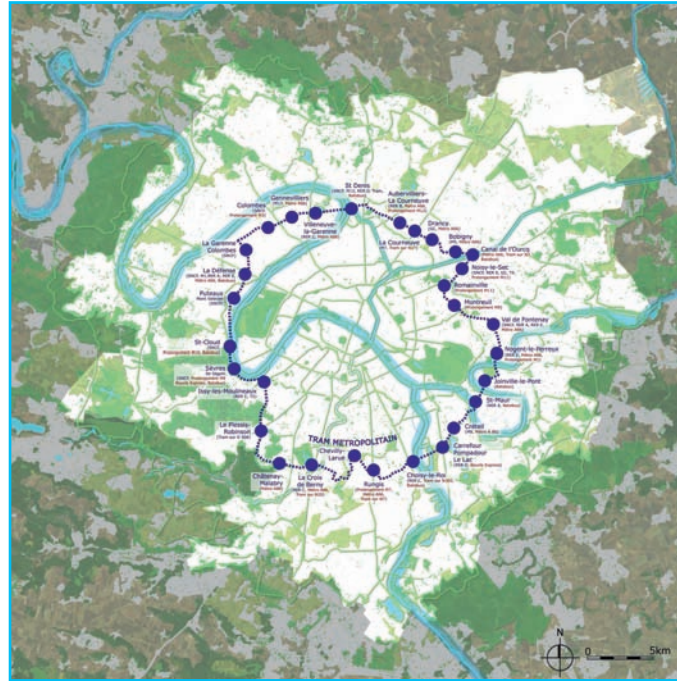
Elles permettent de développer de nouvelles offres résidentielles, commerciales et d'équipements accessibles, d'améliorer les liaisons interbanlieues, de désen-

claver des quartiers mal desservis, en particulier au voisinage du tram du Grand Paris. Les tramways offrent de surcroît le plaisir de découvrir le paysage métropolitain et participent ainsi de la nécessaire appropriation par les habitants de ce nouvel espace constitué. Les batobus sur la Seine, les canaux et la Marne offrent le plaisir d'un cabotage sur l'eau, la découverte d'un visage différent de la métropole. Le niveau de fréquence et de vitesse de ces lignes leur permet de jouer un rôle local important pour les déplacements dans le bassin de vie et de rabattement sur le réseau de transport à grande vitesse pour accéder ainsi aux opportunités métropolitaines.

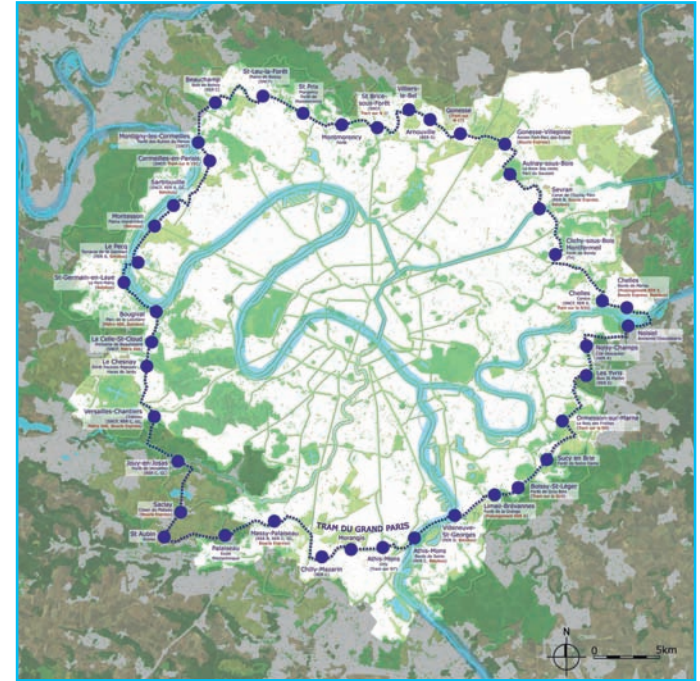
Les tramways des maréchaux et métropolitain sont en cours de développement. La priorité est de lancer le tramway du Grand Paris, quitte à réaliser en urgence des « bus way », bus à haute qualité de service, qui préfigurent immédiatement le service rapide, fréquent et capacitair du futur tramway. Le tracé des lignes peut devenir le support immédiat de projets urbains et immobiliers de long terme, qui permettent de réaliser des tissus urbains dotés de trois qualités nouvelles : compacité, accessibilité et durabilité.



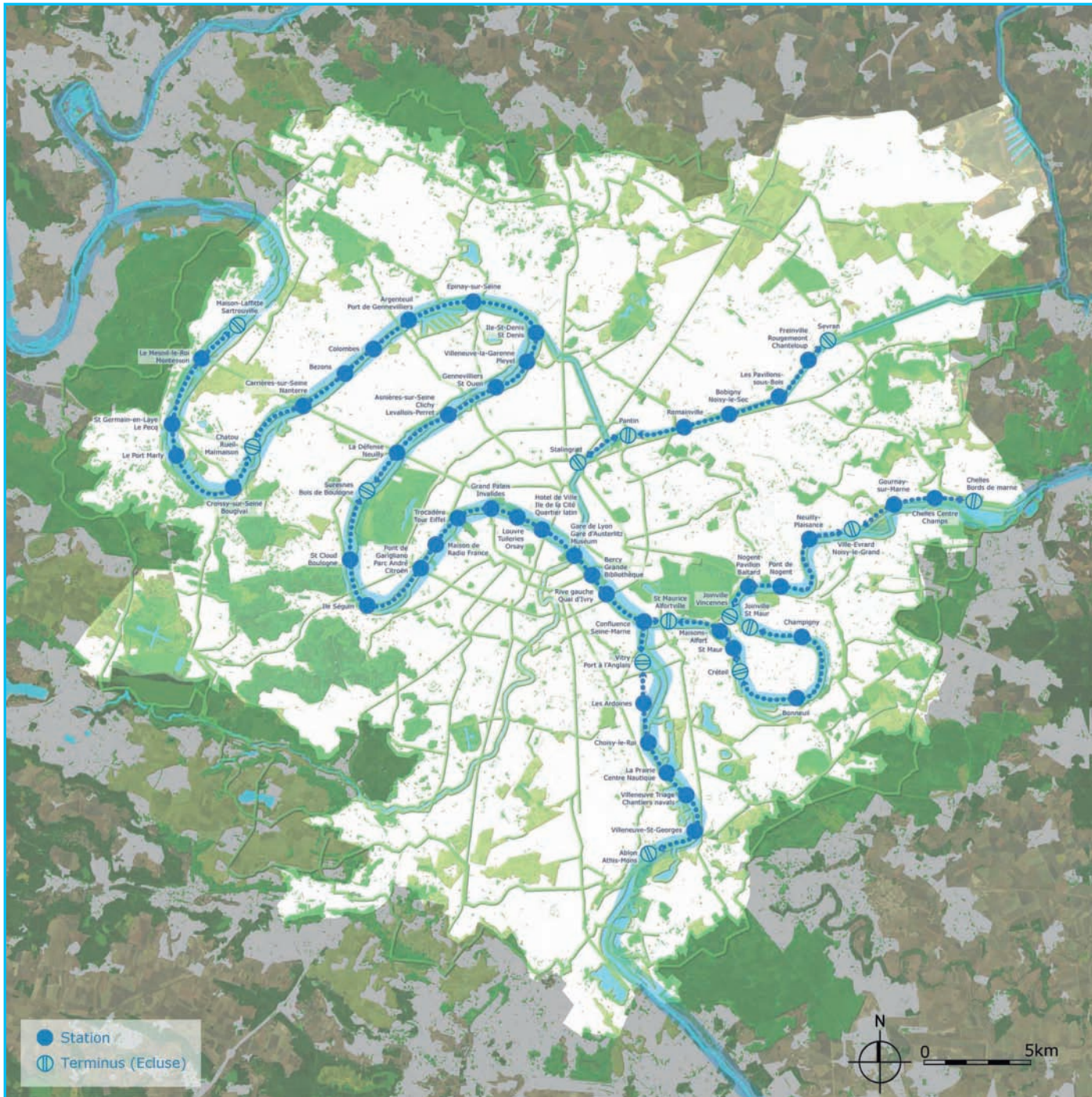
↳ Le Tramway des maréchaux : un projet engagé, à compléter.



↳ Le Tramway métropolitain : relier les tronçons existants et compléter la boucle.



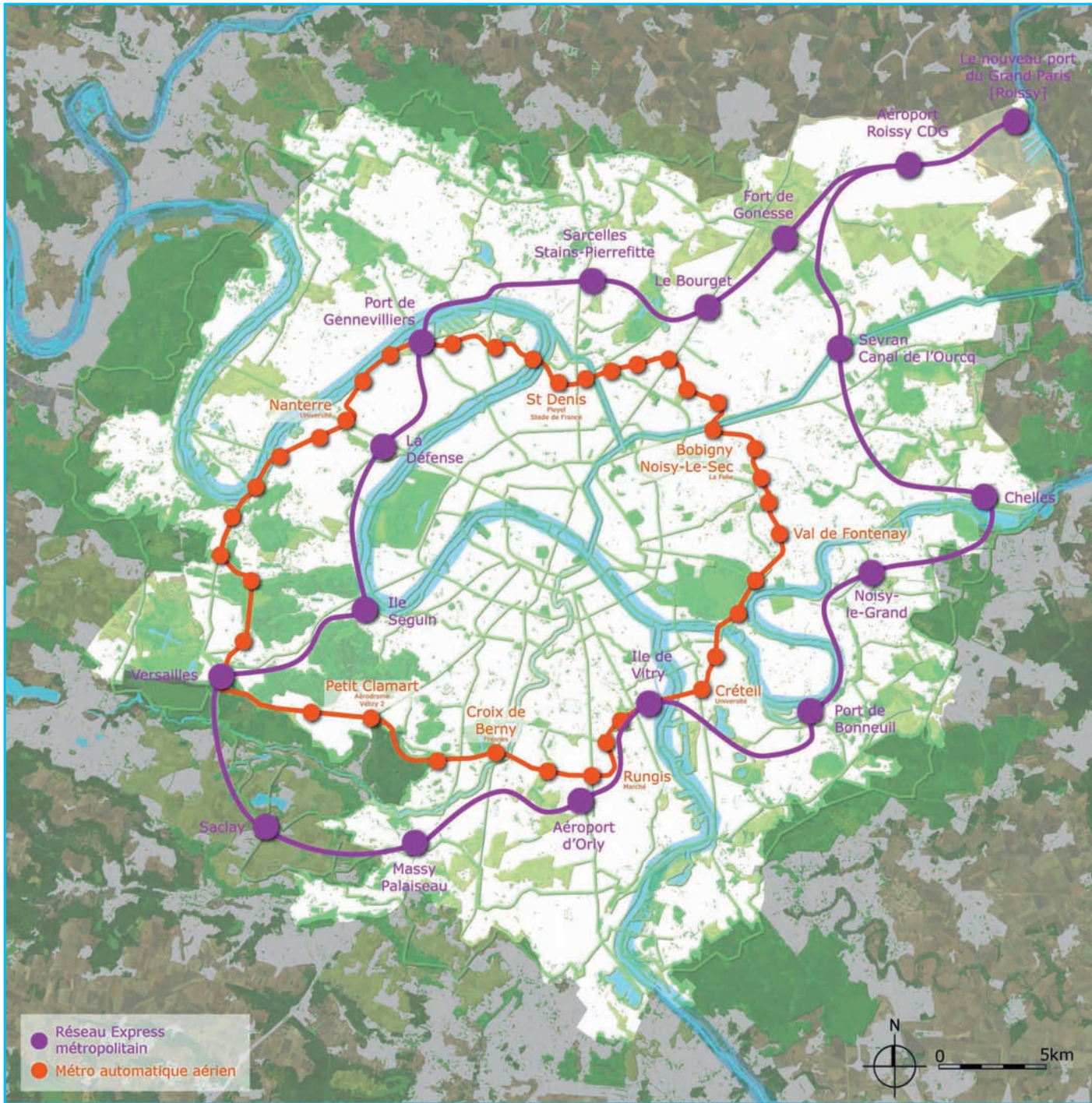
↳ Le Tramway du Grand Paris : désenclaver les quartiers en limite de la Fédération.



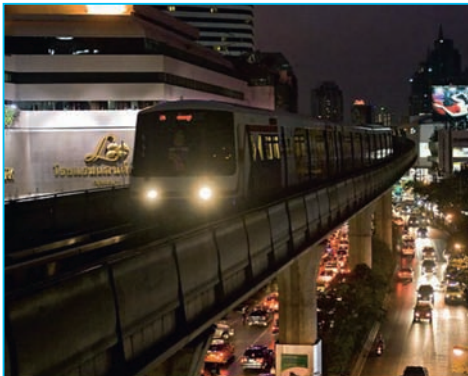
Des batobus sur la Seine, le canal de l'Ourcq et la Marne.



↘ La nouvelle ligne de transport public Voguéo constitue les prémices d'un véritable réseau de transport fluvial. Une manière d'appréhender différemment le paysage métropolitain et ainsi de s'approprier cet espace poétique.



↳ Les transports rapides résolvent les questions d'interconnexion avec le réseau existant en desservant les grands pôles de la métropole.



Des transports rapides

Les déplacements rapides en transport public se réalisent actuellement grâce aux réseaux RER, métro et Transilien, exclusivement radiaux, qui répondent mal aux déplacements métropolitains interbanlieues et surchargent le réseau en zone centrale.

Notre projet vise à superposer à ce réseau une structure complémentaire de deux nouveaux transports rapides qui, évitant la zone centrale, dessert l'ensemble des polarités existantes et nouvelles du Grand Paris.

Le Métro automatique aérien

Un Métro automatique aérien, calé sur le tracé de l'A86, parcourt la première couronne. Ce système peut être extrêmement performant avec des fréquences inférieures à deux minutes, une vitesse de 40 km/h et des horaires étendus. Réalisé à coût relativement réduit (50 millions d'euros du kilomètre contre 100 millions en souterrain et 30 millions pour un tramway) sur des secteurs encore largement mutables (nombreuses friches industrielles et délaissés d'emprises routières), il permet de générer de nouvelles formes urbaines. L'A86 présente l'avantage de se situer à proximité de nombreux équipements (hôpitaux, univer-

sités, centres commerciaux et sportifs) et de grands ensembles. Enfin, ce positionnement permet de développer une stratégie d'intermodalité avec l'automobile. L'ensemble des lignes de métro sont alors prolongées en première couronne jusqu'au nouveau Métro automatique aérien, permettant enfin d'offrir des correspondances efficaces en périphérie.

Le Réseau express métropolitain

Une seconde boucle, le Réseau express métropolitain, permet d'unifier le développement à grande échelle. L'invention du RER a indéniablement transformé la région parisienne dans les années 70. En diamétralisant des lignes de chemin de fer existantes qui fonctionnaient en cul-de-sac dans Paris, les RER A et B notamment ont permis l'émergence de pôles aussi importants que La Défense et Roissy ainsi que la desserte des villes nouvelles. Aujourd'hui, ce système est à bout de souffle faute d'avoir été relayé par un réseau complémentaire dont l'architecture tient compte de la croissance urbaine de la métropole. L'organisation radiale des cinq grandes lignes congestionne le centre et ne permet pas de répondre aux nouveaux besoins de déplacements extra-muros. L'objectif du Réseau express

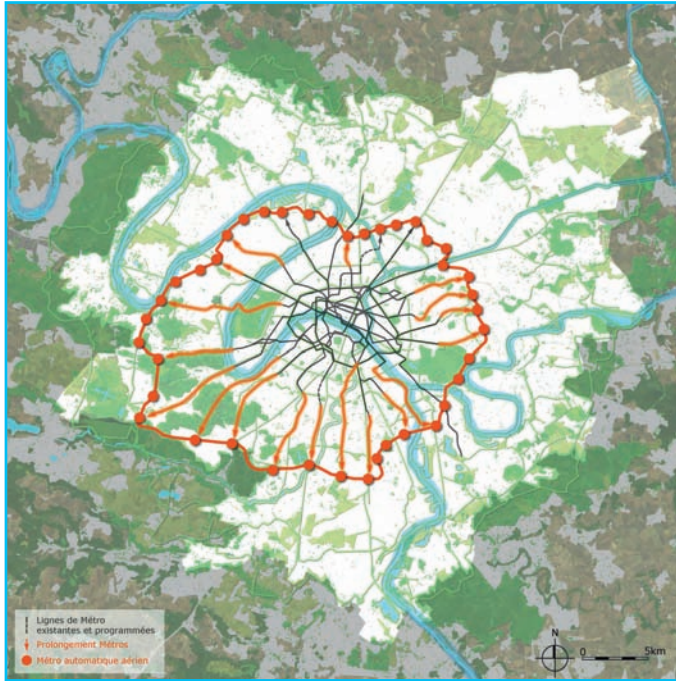
métropolitain est de connecter l'ensemble des grands pôles de développement avec des liaisons rapides et fréquentes, et de générer ainsi un développement urbain cohérent.

Les lignes prévues réutilisent en partie les infrastructures ferrées existantes, mais dans une logique de fabrication de deux grands axes de développement tangentiels à la métropole :

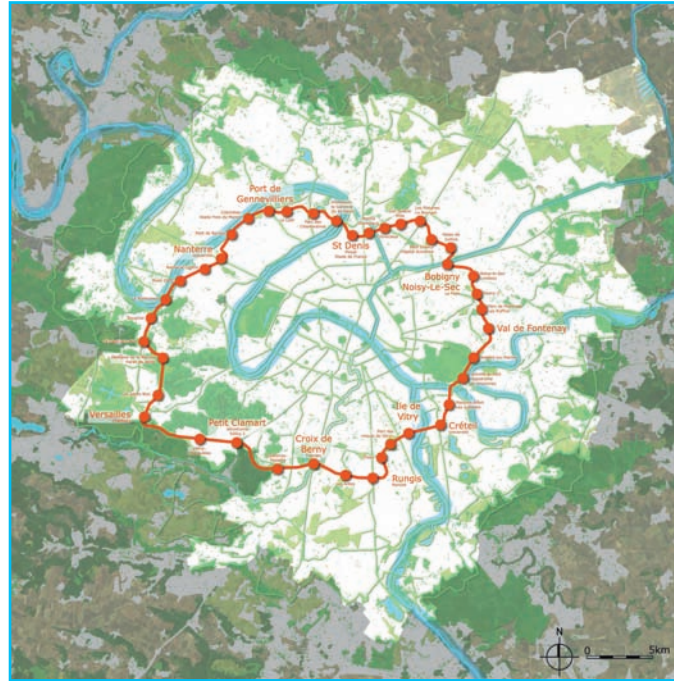
- Versailles - Roissy par La Défense, Gennevilliers et la nouvelle gare TGV à Stains- Pierrefitte ;
- Versailles - Roissy par Massy, Orly, Vitry-Ardoines, Noisy-le-Grand et Chelles.

Ces deux lignes permettent d'unifier le développement à partir des grandes portes (aéroports et gares TGV) et des pôles à dimension internationale, mettant ainsi en relation des bassins de vie aujourd'hui mal desservis avec des bassins d'emploi importants.

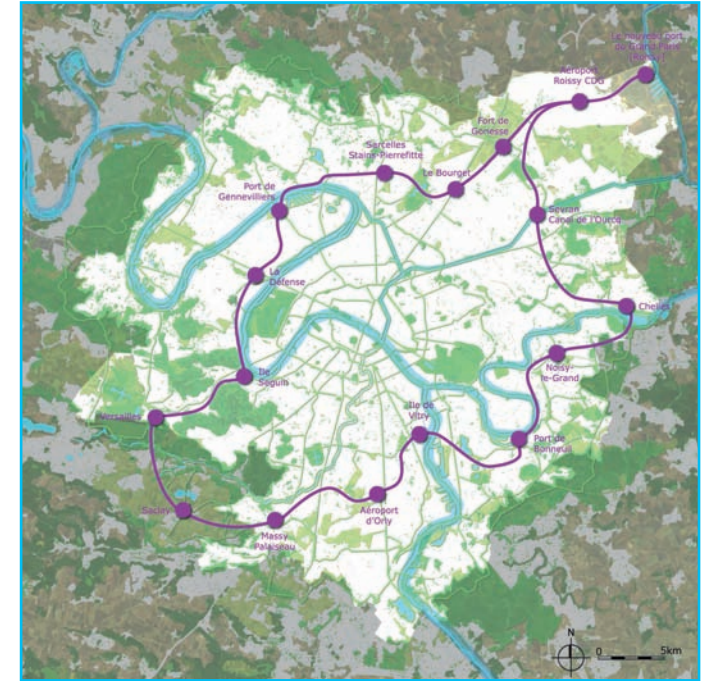
le grand pari de la mobilité et de l'accessibilité



➤ Prolongement des lignes de métro actuelles jusqu'au Métro automatique aérien.



➤ À proximité de l'A86, un Métro automatique aérien dessert les grands équipements métropolitains.



➤ Un Réseau express métropolitain relie les grands pôles.



↘ La carte des réseaux existants : un schéma radial.



↘ Les réseaux existants et les projets dessinent la nouvelle carte des transports en commun du Grand Paris : un maillage.

Le grand pari de la mobilité et de l'accessibilité

Le temps des gares

Outre son architecture radiale, l'autre grande faiblesse des réseaux de transports en Île-de-France tient au gouffre en matière d'intermodalité hors des limites parisiennes. En résulte un développement séparé et sans doute concurrent des deux opérateurs principaux, les réseaux train - RER - métro - tram s'ignorent et les correspondances sont rares. La connectivité du réseau est déficiente et handicape les usagers dans leurs déplacements inter-banlieues. Chacun des projets à réaliser demain doit permettre de généraliser la rencontre entre l'ensemble des lignes extra-muros et créer des stations et des gares interconnectées. Les tracés des lignes de tram, de métro (extensions comprises) et des boucles rapides ont été pensés en ce sens et porte une attention particulière à l'emplacement des stations et des gares.

L'exigence d'intermodalité conduit à modifier considérablement l'organisation des points de contacts entre la ville et le réseau, à faciliter les déplacements de voyageurs, à atteindre une accessibilité optimale pour les personnes souffrant d'un handicap. Mais, en dépassant les priorités fonctionnelles, il est temps

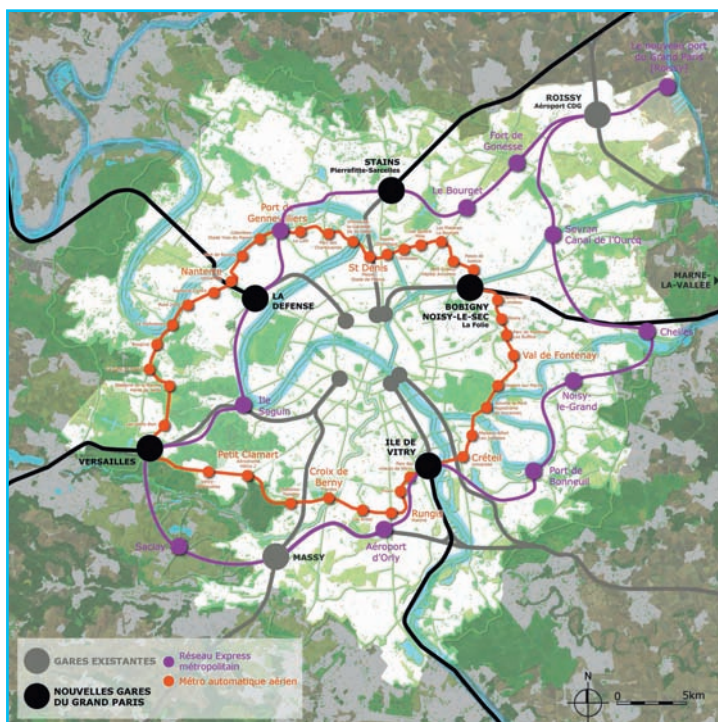
d'imaginer des stations, lieux de vie intégrés et ouverts sur la ville, où activités, services, équipements, et commerces s'implantent. Les gares deviennent toutes des lieux de projet, de mixité des usages, loin de la logique fonctionnaliste qui a souvent présidé à la réalisation des gares de banlieue dans les années 70.

Si le réseau de transports publics d'Île-de-France est saturé, le réseau TGV fait l'objet de tensions de plus en plus fortes et doit connaître des changements importants dans les années à venir. Les gares parisiennes accueillant le TGV (Montparnasse, gare de Lyon, gare du Nord) sont au maximum de leur capacité d'accueil des voyageurs, la gare de l'Est, nouvelle gare TGV, sera également dans quelques années. Les faisceaux ferrés d'accès sont également surchargés et ne permettent plus d'augmenter la desserte.

La logique inaugurée par les gares de Massy, de Marne-la-Vallée, de Roissy (avec son rôle particulier lié à l'aéroport) doit se développer et la création de nouvelles gares d'interconnexion est envisagée par la SNCF. Des propositions ont émergé concernant les gares du Nord et de l'Est afin de les déplacer en limite de Paris, au-delà du périphérique. Le renforcement des gares de Versailles-Chantier

et de La Défense sont aussi évoquées. Quant à nous, en cohérence avec un projet spatial qui parie sur un nouvel équilibre métropolitain avec des polarités nouvelles installées dans le secteur de l'A86, nous proposons la création trois nouvelles gares :

- La gare d'Angleterre à Stains-Pierrefitte, au croisement de la grande ceinture et du réseau nord existant, complexe multimodal important car directement connecté à La Défense, à Roissy et à Orly par le réseau express métropolitain.
- La gare du Sud, située dans le secteur Orly - Vitry - Créteil, permettant d'interconnecter efficacement les réseaux TGV ouest et sud-est, de créer un nouveau point d'accès décentralisé extra-muros (allégeant la pression sur les réseaux en zone centrale) et de renforcer le pôle de développement du Val de Seine.
- Une nouvelle gare pour l'Est, située sur le secteur Bobigny - Noisy-le-Sec à l'intersection du RER E et du métro automatique aérien, en lien avec le développement du canal de l'Ourcq et permettant de connecter les réseaux TGV est à La Défense et à la Normandie.



De nouvelles gares TGV désengorgent les gares centrales et sont connectées au nouveau réseau rapide.



Des dispositifs « nouvelles mobilités » pour tous et partout

Le succès continu de Vélib et son élargissement au-delà du périphérique, la montée en puissance de l'auto-partage, les initiatives fortes des grands opérateurs de transports publics et privés en matière de multi- et d'intermodalité, bouleversent le schéma des Trente glorieuses avec le choix réduit à l'alternative entre déplacement individuel et transports publics.

Après plusieurs décennies d'expérimentations et le plus souvent d'échecs (Praxitèle, taxis à la demande...), l'offre en mobilité alternative trouve enfin sa clientèle. Les citoyens sont aujourd'hui en capacité d'arbitrer, de choisir, de mélanger les dispositifs de déplacement, au quotidien comme sur le long terme.

Cette révolution est engagée et aura des conséquences encore mal évaluées sur la vie urbaine, en matière de sociabilité, d'organisation des espaces urbains, d'impact écologique. L'émergence de ces nouveaux modes de déplacement change la donne et apporte sans doute une forte dose d'urbanité et de modernité à l'espace circulaire.

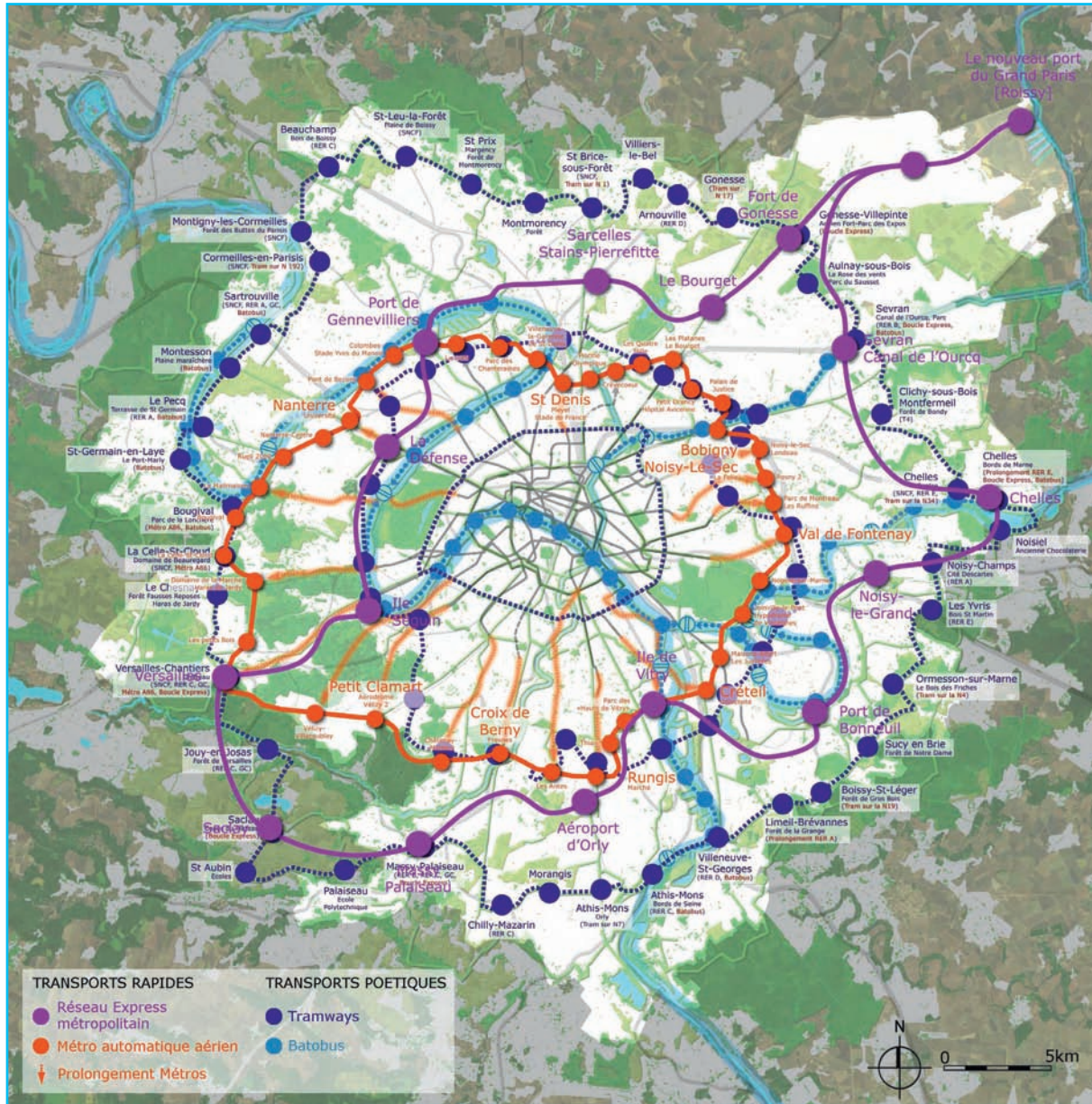
Dans le cadre du Grand Paris, il nous paraît indispensable de définir une politique publique pour accompagner cette dynamique :

- Éviter le cantonnement de ces stratégies au seul secteur central : les difficultés d'élargissement de l'offre Vélib en première couronne montrent que le sujet est important. Il s'agit de ne pas creuser un nouveau fossé entre une zone centrale hyperdotée en nouvelles mobilités et les périphéries restant dépendantes de l'automobile et des transports publics.
- Imaginer des offres adaptées aux différents contextes de densité, de maillage des infrastructures, de besoins de mobilité en s'assurant que les populations les plus aisées ne soient pas les seules cibles visées.

Par exemple, le service Vélib n'est sans doute pas un dispositif adapté aux zones pavillonnaires. À chaque station de transport il faut prévoir, comme aux Pays-Bas, un service de parking, de location-abonnement et de gardiennage gratuit pour le vélo personnel des voyageurs. Ce dispositif est déployé efficacement dans de nombreuses villes de province (Angers, Tours...), car il est bien adapté à des densités moyennes et peut être mis en place très rapidement.

Le rôle des collectivités, du STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France) et des transporteurs serait alors de garantir la cohérence, l'équité, l'efficacité de la mise en place de dispositifs de nouvelles mobilités adaptés à l'ensemble des situations urbaines.

Le grand pari de la mobilité et de l'accessibilité



Le nouveau maillage de transport du Grand Paris.

Le transport fluvial, une alternative durable

Les divers diagnostics relatifs au transport des marchandises sont alarmants : la progression des volumes échangés depuis quatre décennies s'est réalisée quasi uniquement par transport routier. La part modale de la route est aujourd'hui de 84%, et les prévisions à l'horizon 2025 indiquent que la route restera prépondérante. Les congestions routières s'aggravent au détriment du transport des personnes.

Au sein de la région Île-de-France, le trafic des poids lourds et des véhicules utilitaires légers prend une part prépondérante dans la pollution de l'air : il concerne 50% des émissions de particules, 33% des oxydes d'azote et du dioxyde de soufre et 25% des émissions de CO₂ pour 18% de part du trafic!

Au même moment, le transport fret ferroviaire est en perte de vitesse dans un réseau saturé. Le transport fluvial quant à lui, croît très lentement : il assure essentiellement le transport pour le BTP (matériaux et déchets pour 85% du total). Le transport des containers depuis Le Havre est le seul en très forte croissance, mais le volume reste faible et limité au seul port du Havre.

Pourtant, le réseau fluvial est aujourd'hui la seule infrastructure sous-utilisée, avec une capacité de transport cinq fois supérieure au tonnage actuel (soit de 15 millions de tonnes à 75 millions : ces 60 millions de tonnes permettraient d'accroître de 25% le volume total des marchandises transportées pour la région Île-de-France).

L'organisation spatiale de la logistique de ces vingt dernières années a vu l'affirmation des sites historiques de Gennevilliers, la Seine-Saint-Denis, Orly-Rungis et le développement de Sénart, Évry, Roissy avec une réelle explosion autour de la Francilienne à l'est.

De ce double constat, sur les modes de transport et l'organisation spatiale, nous avons élaboré une première orientation d'un schéma logistique s'appuyant sur le développement du transport fluvial (avec toutes les qualités qui lui sont reconnus, cf. Grenelle de l'Environnement) respectant la spatialisation actuelle à l'est des centres logistiques, des principales activités industrielles et des grands centres commerciaux.

Un nouveau canal à l'est et à Roissy, le Port du Grand Paris

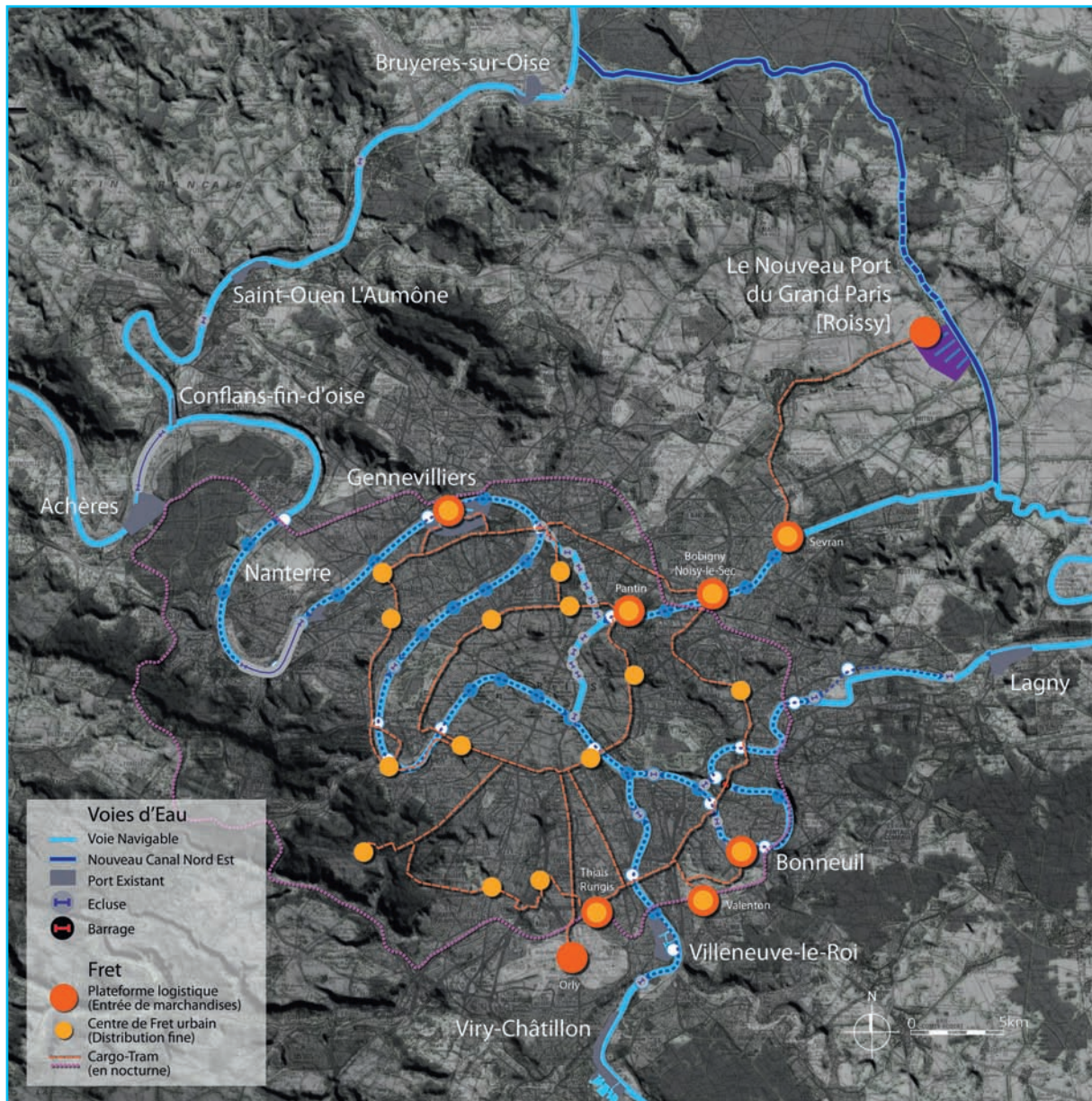
C'est pourquoi nous proposons la réalisation d'un canal à grand gabarit partant de

l'Oise, canal nord Europe, et débouchant sur la Marne, en passant à proximité de Roissy et se maillant avec le canal de l'Ourcq. Il présente l'avantage de s'affranchir de la distribution par la route depuis les ports de l'ouest (Gennevilliers, Limay, Achères) vers les utilisateurs de l'est.

Le tracé que nous avons étudié utilise au mieux le tracé de cours d'eaux existants et fait appel aux technologies actuelles de grandes écluses, et de tunnels pour la traversée de la Brie.

Le secteur de Roissy, desservi par le canal, accueillera un nouveau port sur plusieurs centaines d'hectares, qui permettra l'implantation d'une très grande plate-forme à vocation internationale, bénéficiant ainsi de toutes les dessertes.

le grand pari de la mobilité et de l'accessibilité



↘ Le transport fluvial des marchandises représente une alternative durable. Le projet propose un nouveau canal à l'est, le Port du Grand Paris à Roissy et un système de tramway dédié au fret.



↳ Alternative innovante aux écluses, la roue de Falkirk est un ascenseur à bateaux rotatif installé au centre de l'Écosse.

Un tram marchandise dans cinq ans

La desserte des zones d'entrepôts vers la zone dense, les livraisons en ville sont effectuées de plus en plus par des véhicules utilitaires légers (VUL). Plus d'un million de VUL en Île-de-France transportent 40% des marchandises entre les entrepôts et les clients, ils produisent 18% de la pollution régionale. L'objectif essentiel pour le transport des marchandises en ville est de diminuer le nombre de kilomètres parcourus par les VUL, et à terme leur nombre.

L'objectif d'inscription dans le protocole de Kyoto fait du développement du fret par des modes doux en ville un enjeu essentiel. Le moyen idéal est selon nous le tramway de marchandises. Les conditions pour réussir à développer très vite ce moyen de transport propre existent et demandent à être organisées comme l'est aujourd'hui le transport des personnes. Il pourrait d'ailleurs être mis en place très rapidement en utilisant les infrastructures existantes. Elles existent à 90% avec les trams T1, T2, T3, les sites propres du TVM (Trans-Val-de-Marne), les projets en cours de réalisation (prolongement de T1 à l'est et à l'ouest, T2 vers le pont de

Bezons, T3 à l'est, T5, T6 et T7). Cependant, il paraît nécessaire d'opérer les adaptations suivantes.

- Favoriser l'accès aux zones de fret :
 - créer une branche du T1 vers le port de Gennevilliers ;
 - créer un tramway sur les sites propres du TVM et de Pompadour - Sucy - Bonneuil pour accéder à la zone industrielle de Senia, au marché de Rungis, au port de Bonneuil ainsi qu'à la plate-forme SNCF de Valenton ;
 - créer des embranchements vers deux ports sur le canal de l'Ourcq, à Pantin T3 et à Bobigny T1 jusqu'au nouveau port du Grand Paris à Roissy.
- Desservir les zones denses et les utilisateurs importants :
 - développer le réseau de tramway en banlieue ;
 - mailler le réseau tram de banlieue vers le tram des maréchaux, soit prolonger le tramway Y vers Éole Évangile (c'est prévu à terme), créer un tramway sur le site propre de la RN 305 (c'est une demande de la RATP pour le transport des passagers), prolonger le tramway sur la RN7 de Villejuif vers la Porte d'Italie et le TVM tramway vers Vélizy.
- Créer des embranchements vers les centres commerciaux de Belle épine, Créteil

soleil, Centre commercial d'Aubervilliers, OKABE (Le Kremlin-Bicêtre), Porte de Montreuil, Porte de Bagnolet, Porte de Bercy.

En parallèle, il est urgent de créer des centres de fret urbain dans la zone dense et dans les quartiers d'affaires desservis par le tram marchandises pour distribuer finement l'utilisateur par VUL, voiture électrique, triporteur électrique :

- Nanterre Colombes
- La Défense (T2)
- Vélizy
- Boulogne
- Porte de Versailles Issy-les-Moulineaux (T2)
- Masséna rive gauche (T1)
- La Plaine-Saint-Denis (Tram Y)
- Pantin (T3 + canal de l'Ourcq)
- Orly Silic (T7)
- Val de Fontenay



Un matériel innovant

Le matériel ferroviaire spécifique doit être construit et cela est possible très rapidement.

Des matériels existent aujourd'hui notamment à Amsterdam aux Pays-Bas (Cargo Tram), et en France où la SNCF mène des réflexions sur un matériel adapté le « tram – train fret ». Un tel matériel devrait pouvoir circuler aussi bien sur des voies ferrées classiques que sur des voies de tramway (d'où son rattachement à la famille des tram-trains), posséder un plancher bas sur toute sa longueur pour faciliter la manutention des marchandises, notamment des palettes, répondre à la fois aux exigences de la signalisation ferroviaire et du code de la route utilisé par les tramways, être aussi silencieux et bien inséré dans la ville qu'un tramway moderne.

La diversité des clients et des infrastructures rencontrés imposent d'imaginer deux types de matériel complémentaires :

- un tram marchandises capable d'assurer à la fois des transports de grande capacité – chargement de palettes de plus d'une tonne – entre des sites de production et des entrepôts avec un plancher à 80 cm pour être à la hauteur des quais des plates-formes logistiques ;

- un tram marchandises de distribution pour les livraisons en partie urbaine (zones de chalandise) avec un plancher à 35 cm au-dessus du sol pour s'adapter au niveau des stations d'arrêt des trams, capable d'embarquer du matériel de manutention adapté aux livraisons sur le pas de porte.

Cette proposition vise à réduire les déplacements liés aux diverses livraisons de marchandises effectués aujourd'hui par la route, tout en rentabilisant rapidement les infrastructures nécessaires à ces tramways.

Décréter l'urgence et réaliser la rupture

Si le consensus est général sur les enjeux et la nécessité de réagir, nous pensons qu'aujourd'hui, c'est l'ensemble de la méthode, des projets, des outils qu'il faut repenser pour passer des déclarations de principe à un changement réel, visible, urgent, pour tout dire décisif pour la mobilité métropolitaine.

Rupture dans la méthode : décider, financer, légiférer

Délais de réalisation, enchevêtrement des maîtrises d'ouvrages, concurrence entre transporteurs, projets suspendus ou étalés dans le temps faute de ressources, tracés contestés, logiques incohérentes d'exploitation, systèmes d'information des voyageurs séparés, malgré la prise de conscience de l'État, de la région, du STIF des enjeux fondamentaux pour le devenir de la métropole, nous pensons que les méthodes actuelles ne permettent pas la rupture indispensable. Nous proposons donc des mesures exceptionnelles :

- Mobiliser l'ensemble des collectivités afin d'en finir avec une conception où l'État et maintenant la Région sont censés

régler tous les problèmes que départements, agglomérations et communes considèrent comme hors de leur champ de compétences. Bien évidemment, les rôles de l'État et de la région sont décisifs. Mais sans l'engagement politique et territorial des départements, agglomérations et communes, sans le rôle décisif des maires, premier interlocuteur de proximité des citoyens, il n'est pas possible d'organiser le changement. Chaque responsable de collectivité doit participer à la conception des lignes, de leurs tracés, des projets urbains autour des gares, doit prendre en compte les besoins des habitants mais aussi promouvoir ces projets auprès de ses concitoyens. Des plans d'urgence d'accessibilité à chaque échelon garantirait le consensus politique qui fait souvent défaut en même temps que des arbitrages financiers radicaux seraient pris. D'où l'idée d'établir un moratoire de cinq ans sur les dépenses de voiries (hors sécurité routière) et de basculer ces budgets sur le financement des lignes de transports.

- Faire voter par le Parlement une loi de programmation pluriannuelle sur cinq et dix ans qui permette d'engager complètement les projets sans être suspendus aux disponibilités budgétaires. Une loi qui

définisse également l'intérêt public pour les tracés retenus, qui simplifie les appels d'offres et encadre les enquêtes publiques afin que les délais de réalisations soient facilement divisés par deux.

- Lancer une grande souscription, nécessaire pour compléter la mobilisation de l'État et de la région et pour investir massivement et durablement dans le programme sans dépendre des contraintes économiques fluctuantes.

- Fusionner, au moins en projet, les deux grands opérateurs, SNCF et RATP, pour parvenir à une conception cohérente et efficiente des projets et à une coopération nouvelle entre deux acteurs qui ont depuis trente ans entretenu une rivalité néfaste pour l'intérêt public.

L'accessibilité, une approche de développement durable

Pour la bonne structuration du projet du Grand Paris par le double réseau précédemment présenté, la composante « réseau de relation » ne peut être réfléchié approximativement car les réseaux de transports vont très vite devenir le moyen unique pour mailler les territoires particuliers et le territoire global du projet.

Le point de départ d'une réflexion pertinente est de l'ordre de la banalité : les composantes des territoires sont dans des situations distantes. Ce qui implique la nécessité du déplacement pour le besoin de travail, les désirs de divertissement, de curiosité, de relation. La variété des besoins et désirs de se déplacer induisent des objectifs de projet qu'il faut relativiser et ordonner.

La nécessité du déplacement implique la nécessité de la mobilité, certes. Mais il y a actuellement un non-dit gênant : la mobilité est non seulement entendue comme la capacité de se déplacer, mais aussi comme la nécessité personnelle d'avoir et d'utiliser cette capacité. Lais-

sons de côté cette dernière nécessité discutable. Retenons simplement que la mobilité correspond à la capacité nécessaire de se déplacer, qu'il faut permettre et faciliter.

D'un autre côté, l'accessibilité qui est la nécessité de pouvoir accéder à un lieu relève de la facilitation des déplacements. Elle correspond à la capacité nécessaire d'accéder qu'il faut faciliter. L'accessibilité suppose l'organisation optimale de la facilitation de la mobilité.

Ainsi le « réseau de relation » doit faciliter l'accessibilité. Il a pour objet d'organiser (structure et fonctionnement) de manière optimale des nœuds de circulation situés en des lieux qui doivent être accessibles et leurs relations par des voies de circulation. Évidemment, ce réseau doit être vraiment intermodal, notamment au niveau de ses nœuds dévolus à l'intermodalité. À ce sujet, on sera très attentif à réfléchir une intermodalité large, séquentielle ou simultanée sur les voies de circulation, en évitant les expériences récentes trop souvent perverses car aboutissant à des résultats inexorablement contraires aux objectifs affichés.

Au sujet des intermodalités particulières envisagées, il sera exigé des études jus-

tificatives sur une suite de phases pertinentes d'évolution de ces intermodalités, utilisant de véritables modèles de simulation en régime varié des circulations concernées.

remodeler, désenclaver, embellir

Les quartiers comme épicode de la crise sociale

La crise économique qui s'est ouverte en l'été 2008 interroge de manière encore plus forte les stratégies d'action en matière de cohésion sociale et territoriale, plus particulièrement à l'échelle des grandes métropoles mondiales qui voient coexister dans l'espace urbain des signes extérieurs de richesse et une grande pauvreté. Le projet du Grand Paris constitue une chance sans précédent – ultime – de résorber, après trente ans de crise, les inégalités sociales et territoriales, particulièrement marquées en Île-de-France comparativement à d'autres grandes capitales européennes, que les nombreux quartiers engagés n'ont pas été à même d'endiguer.

Si l'Île-de-France ne possède pas le monopole de la crise des quartiers dits sensibles, la situation y est néanmoins plus massive, plus aiguë que nulle part ailleurs en France. La grande crise de

novembre 2005 a d'ailleurs débuté dans une des communes les plus déshéritées de la région, Clichy-sous-Bois. L'effet de propagation et l'ampleur des émeutes ont été d'autant plus forts dans les quartiers franciliens. Le caractère récurrent des épisodes de violences urbaines s'accompagne d'une violence quotidienne qui s'amplifie depuis plus de trente ans sur ces territoires. Elle est révélatrice d'un sentiment de fatalité, de conscience du gouffre qui sépare les habitants de ces quartiers du reste de la métropole. Cette mise à l'écart est d'ordre urbain, social, économique et culturel. Si nous avons conscience que le projet de Grand Paris ne peut à lui seul répondre à ces fractures territoriales (les politiques économiques et sociales de lutte contre les exclusions, le chômage, les discriminations devant répondre à la précarité de nombreux habitants de ces quartiers), nous sommes cependant persuadés que ces territoires et leurs habitants sont victimes de ruptures urbaines, spatiales, territoriales qui entérinent cette mise à l'écart.

C'est pourquoi, il est primordial de dépasser ces frontières visibles et invisibles afin de contribuer à l'affirmation d'une citoyenneté qui concourt à un sentiment d'appartenance à cet espace de vie commun, la métropole du Grand Paris. Notre démarche pour la solidarité urbaine du Grand Paris se fonde sur trois convictions.

- Les grands quartiers d'habitat social – les grands ensembles issus du Mouvement moderne – constituent l'épicentre de cette crise sociale et urbaine, bien que les logiques de précarisation, d'exclusion et de violences se diffusent progressivement à d'autres territoires (les lotissements pavillonnaires notamment). La propagation des émeutes de novembre 2005 illustre ce durcissement qui fait qu'aujourd'hui nombre de chercheurs n'hésitent plus à qualifier certains de ces quartiers de ghettos¹. En travaillant à inverser ces tendances sur les grands ensembles, il est possible de fabriquer une métropole plus solidaire, plus républicaine où le droit à l'urbanité est manifeste.

LA CRISE DES BANLIEUES Après l'éruption de violence dans les périphéries, l'urbanisme et l'architecture des grands ensembles sont à nouveau en accusation. Artisans et adversaires de ces opérations s'affrontent

L'utopie manquée des cités-dortoirs

Cités-dortoirs, cités-jardins, cités-soleil... L'urbanisme des grands ensembles, né dans les années 1950, visait à offrir un cadre de vie moderne, salubre et agréable, en marge des centres urbains.



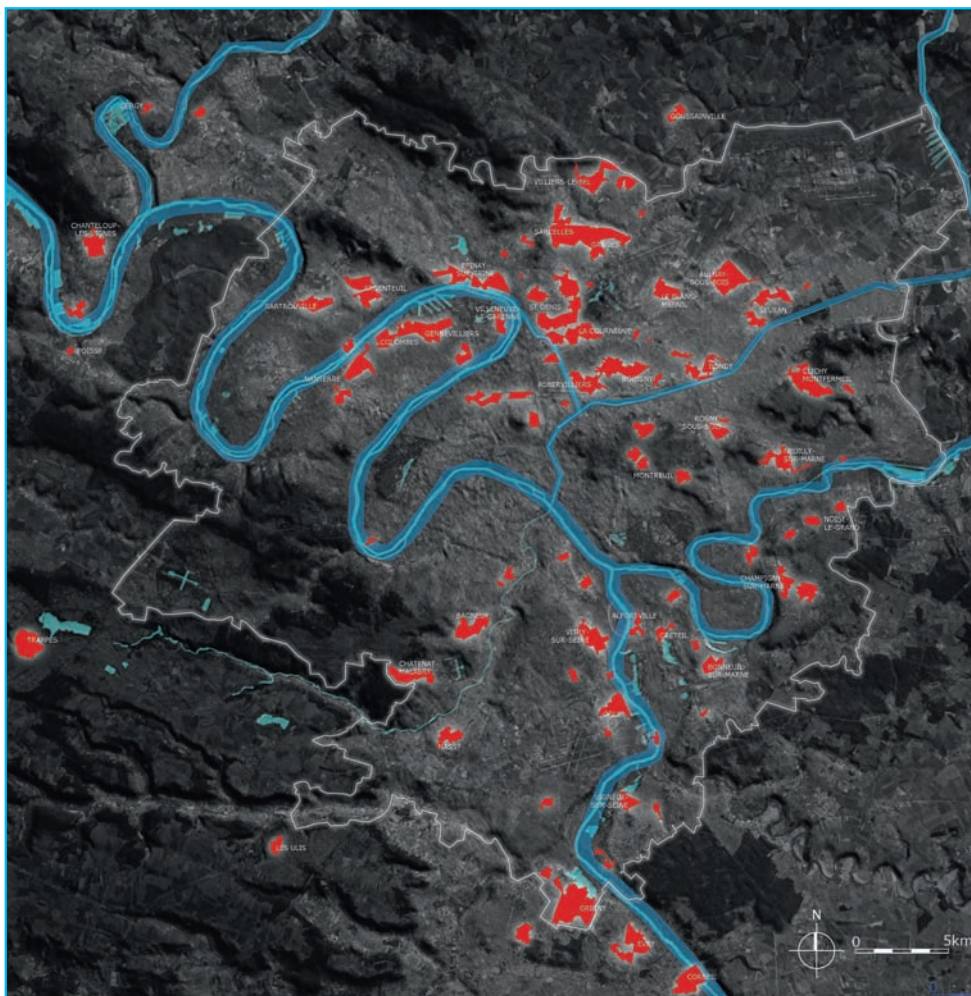
« Dans les grands ensembles, l'urbanisme est plus qu'une discipline technique... »

« Dans les grands ensembles, l'urbanisme est plus qu'une discipline technique... »

« Les grands ensembles sont nés de la crise... »

Dynamiter, remodeler ou réhabiliter... les façades érigées par des hommes...

« Dans les grands ensembles, l'urbanisme est plus qu'une discipline technique... »



Les principaux grands ensembles du Grand Paris.

- Cette stratégie nouvelle est à mener dans et hors des quartiers. En allant plus loin dans la transformation des cités, avec le concept de remodelage, mais aussi – et c'est l'apport fondamental du Grand Paris – en réinsérant ces quartiers dans la trame et le développement urbain, économique culturel et social de la métropole. Pour la première fois dans l'histoire des politiques urbaines en Île-de-France, la politique de la ville peut se concevoir et se réaliser à grande échelle, et non plus seulement quartier par quartier. Les stratégies urbaines, d'habitat, de mobilités du Grand Paris constituent des leviers indispensables à la résorption des enclaves urbaines que constituent les grands ensembles.

- L'intervention sur les grands ensembles prend tout son sens avec l'ambition de construire la ville de l'après Kyoto : elle fonctionne notamment comme un laboratoire pour l'ensemble de la ville, en traitant en urgence, et avec l'avantage exceptionnel d'une maîtrise publique de l'espace et du bâti, deux questions fondamentales pour l'efficacité climatique du modèle urbain : le nécessaire traitement énergétique des bâtiments existants et la faible accessibilité au réseau de transport collectif des territoires périphériques enclavés.

La ville durable est avant tout la fabrication d'un nouvel équilibre urbain et social. C'est pourquoi, on ne peut se contenter de théoriser un prototype utopique qui planerait au-dessus de la réalité urbaine. Le défi est là et nous pensons que la transformation de ce réel est la nouvelle frontière à atteindre pour le Grand Paris.

1- Didier Lapeyronie, *Ghetto urbain*, Robert Laffont, Paris 2008.





→ La métamorphose de la barre République à Lorient.

remodeler, désenclaver, embellir



Remodeler, pour une ville sociable et durable

Le droit à l'urbanité revient à corriger l'inégalité de condition urbaine vécue par les habitants des quartiers populaires. Il se pose comme une égalité républicaine, en réponse à la ville à deux vitesses dans laquelle des quartiers se différencient de plus en plus les uns des autres, où le Droit et la République tendent à disparaître. Il englobe un bon logement, un plaisir d'habiter, une reconnaissance de son immeuble, le sentiment d'un quartier qui renvoie une image de citoyen, de promeneur citadin et pas seulement d'un habitant qui marche de son parking ou de sa gare jusqu'à sa porte d'entrée. Le droit à l'urbanité pose la question de l'embellissement des villes.

Des principes d'action généraux définis précédemment, trois sont particulièrement opérants pour transformer les grands ensembles.

- La compacité, occuper et remplir les vides urbains

Le développement urbain continu, extensif de la fin du XX^e siècle, fortement lié à la croissance de la mobilité automobile, a empêché l'évolution des territoires périphériques urbanisés durant les Trente

glorieuses, les grands ensembles en premier lieu. Pourtant, ces quartiers sont souvent peu denses et peuvent faire l'objet d'une plus grande complexification de l'offre résidentielle par l'introduction d'autres formes et fonctions urbaines.

L'impératif climatique du siècle nouveau rejoint ici les exigences sociales et urbaines. Il peut permettre d'ouvrir la voie d'une véritable transformation qualitative de ces territoires. Il pose en effet des questions essentielles sur la nature des espaces publics liés aux formes urbaines de la charte d'Athènes, à la place de l'automobile dans l'espace résidentiel, à l'intégration des transports collectifs et à la capacité des acteurs publics à dégager de la constructibilité pour enrichir la vie des quartiers.

- L'adaptabilité ou comment dézoner Au-delà des modes et slogans actuels, du développement durable aux écoquartiers, l'adaptabilité, principe clé des systèmes vivants, constitue une valeur fondamentale de notre projet. Le tissu urbain traditionnel parisien et des anciens bourgs de banlieues s'adaptent de fait naturellement depuis plusieurs siècles. Les grands ensembles, les zones d'activités et commerciales limitrophes héritent d'un mode d'urbanisation moderne, le zoning, qui a

créé deux handicaps majeurs : la monofonctionnalité (résidentielle ou économique) et la rigidité de structure et de fonctionnement. En pratique, ces territoires sont comme pétrifiés dans leur forme initiale tandis qu'ils entrent dans un long processus de déqualification, destructeur socialement pour les populations des grands ensembles et stérilisant pour la vitalité des zones d'activités. Le cumul des deux processus génère l'atonie économique et contribue aux déséquilibres territoriaux entre zones dynamiques et valorisées, d'une part, et lieux de relégation, d'autre part.

L'intervention massive sur ces territoires, alliant le public et le privé, doit permettre de les doter d'une forte capacité d'adaptabilité afin de renouveler leur forme urbaine (découpage foncier, règlement, mixité fonctionnelle).

- Appliquer la méthode du patchwork et s'appuyer sur la géographie pour contextualiser les projets

Loin du prêt-à-porter des modèles haussmanniens, ou en plus actuel du triptyque maillage – résidentialisation – démolition-substitution, la transformation de chaque grand ensemble doit être pensée dans son environnement. Le regard sur l'existant, la géographie, les espaces

↳ Remodelage du quartier de La Caravelle à Villeneuve-la-Garenne (92) : de nouveaux bâtiments dédramatisent la grande échelle des barres.

limitrophes, les traces du territoire avant la tabula rasa, la vie sociale et les pratiques quotidiennes doivent conduire à une pensée de la transformation urbaine diverse, économe en ressources, attentive aux qualités du site et des morceaux de ville sédimentaire limitrophes. La méthode du patchwork est opérante pour éviter une nouvelle menace : la substitution massive de formes urbaines « parachutées » quarante ans plus tard, différentes mais toujours aussi a-territoriales, risquant la fabrication d'une nouvelle couche effaçant la première, dans une brutalité analogue à l'initiale, recréant de nouvelles ruptures avec l'environnement.

De la rénovation urbaine au remodelage

Incontestablement, à travers les démarches de renouvellement urbain lancées depuis dix ans et le programme de rénovation urbaine mené activement depuis 2003 sur l'ensemble de l'Île-de-France, les institutions, l'État, la région Île-de-France, les collectivités locales et les bailleurs sociaux se sont engagés dans un chantier à l'ampleur inédite. L'impact de ces projets, pilotés par les maires, est loin d'être aujourd'hui mesuré mais les effets sont sur de nombreux quartiers déjà

visibles et perçus par les habitants. Pour autant, au-delà des aléas locaux et des difficultés opérationnelles, il nous est apparu, à travers notre expérience opérationnelle, que le modèle d'intervention conçu au début des années 2000 se doit d'évoluer. La vertu du programme de rénovation urbaine est d'avoir admis les difficultés que pose la transformation du grand ensemble, du fait du découpage foncier, de la répartition des espaces publics et résidentiels, de la monofonctionnalité et de la destination sociale des logements, ou encore des modes de gestion. Alors que leur espace est fondamentalement adaptable. La substitution, élément fondamental d'une ville vivante, qui se sédimente, acquiert de la diversité sociale, fonctionnelle, architecturale, culturelle, semble bannie dans l'espace du grand ensemble.

Pourtant, si la dynamique créée par des opérations de démolition-substitution est intéressante, cette solution est souvent envisagée comme unique pour requalifier l'habitat. L'intervention sur le patrimoine existant est considérée a minima, parfois refusée pour ne pas obérer les futures mutations, dans des logiques d'œuvres Palulos¹ technique pour résoudre un problème de hall, d'ascenseurs, de réfection des tuyauteries. . .

Remodeler, c'est dépasser ces deux logiques, démolition-substitution et opérations de réhabilitation minimales. Le travail de remodelage urbain se pense d'abord dans l'idée qu'une friche projectuelle immense existe dans ces quartiers : on peut encombrer le tissu urbain existant très lâche ou vide, intervenir largement sur les formes urbaines conservées, ajouter des extensions, des nouvelles façades, terrasses, bow-windows, agrandir les logements. . . Il s'agit aussi de travailler le tissu urbain autour de ces quartiers, sur ses limites. La ville doit pouvoir ainsi envahir la cité afin de lui redonner une valeur équivalente aux autres territoires de la métropole.

Le modèle d'intervention que nous proposons s'appuie sur un arbitrage précis des décisions de démolition du bâti existant. Si certains bâtiments doivent être proposés à la démolition dans le cadre d'un projet, c'est que ces démolitions sont pertinentes sur le plan urbain (désenclavement du quartier par la création de nouvelles voies par exemple) ou que l'obsolescence des immeubles d'habitation est avérée et ne peut faire l'objet d'améliorations sensibles en matière notamment de performance énergétique, d'accessibilité, de confort (acoustique,

lumière. . .). Le reste du patrimoine conservé est alors remis au niveau des exigences actuelles et participe fortement de la fabrication d'une urbanité nouvelle des quartiers populaires, et tout simplement à leur embellissement.

L'investissement sur le patrimoine existant – le remodelage – est à même de donner des signes rapides d'amélioration aux habitants du quartier, mais également à l'ensemble des habitants de la ville puisque c'est l'image du quartier tout entier qui est radicalement transformée.

Cette stratégie permet de concilier le temps des habitants et le temps de la ville, d'éviter le syndrome souvent vu de quartiers en chantier permanent, dont les habitants subissent des nuisances continues.

1- Palulos : la Prime à l'amélioration des logements à utilisation locative et à occupation sociale est un dispositif destiné aux bailleurs sociaux.

remodeler, désenclaver, embellir



↳ Le Val d'Argent à Argenteuil.



↳ Le Grand ensemble à Massy.



↳ Lochères à Sarcelles.



↳ Puits-la-Marlière à Villiers-le-Bel.



↳ Les 4000 à La Courneuve.



↳ La Rose des Vents
à Aulnay-sous-Bois.



↳ Les Courtillères à Pantin.



↳ Le Plateau à Clichy-sous-Bois –
Montfermeil.



↳ Le Clos Saint-Lazare à Stains.



↳ Le grand ensemble Ouest et Est
à Vitry-sur-Seine.



↳ La Grande borne à Grigny.



↳ Le Luth à Gennevilliers.

Largement réclamé dans les concertations locales, cette logique du réinvestissement lourd sur le patrimoine existant participe surtout d'une obligation : travailler sur la demande sociale réelle, sur les pratiques résidentielles et urbaines des habitants déjà présents. Ainsi, le remodelage s'appuie sur les usages et tend à valoriser la mémoire des lieux. En travaillant à rendre dignes les bâtiments, c'est aussi la perception que les habitants ont d'eux-mêmes qui s'en trouve modifiée.

Le remodelage urbain impose par nature de concevoir, imaginer, réaliser le projet avec et pour les habitants, ceux d'aujourd'hui et de demain.

Le remodelage, solution efficace pour refroidir la planète

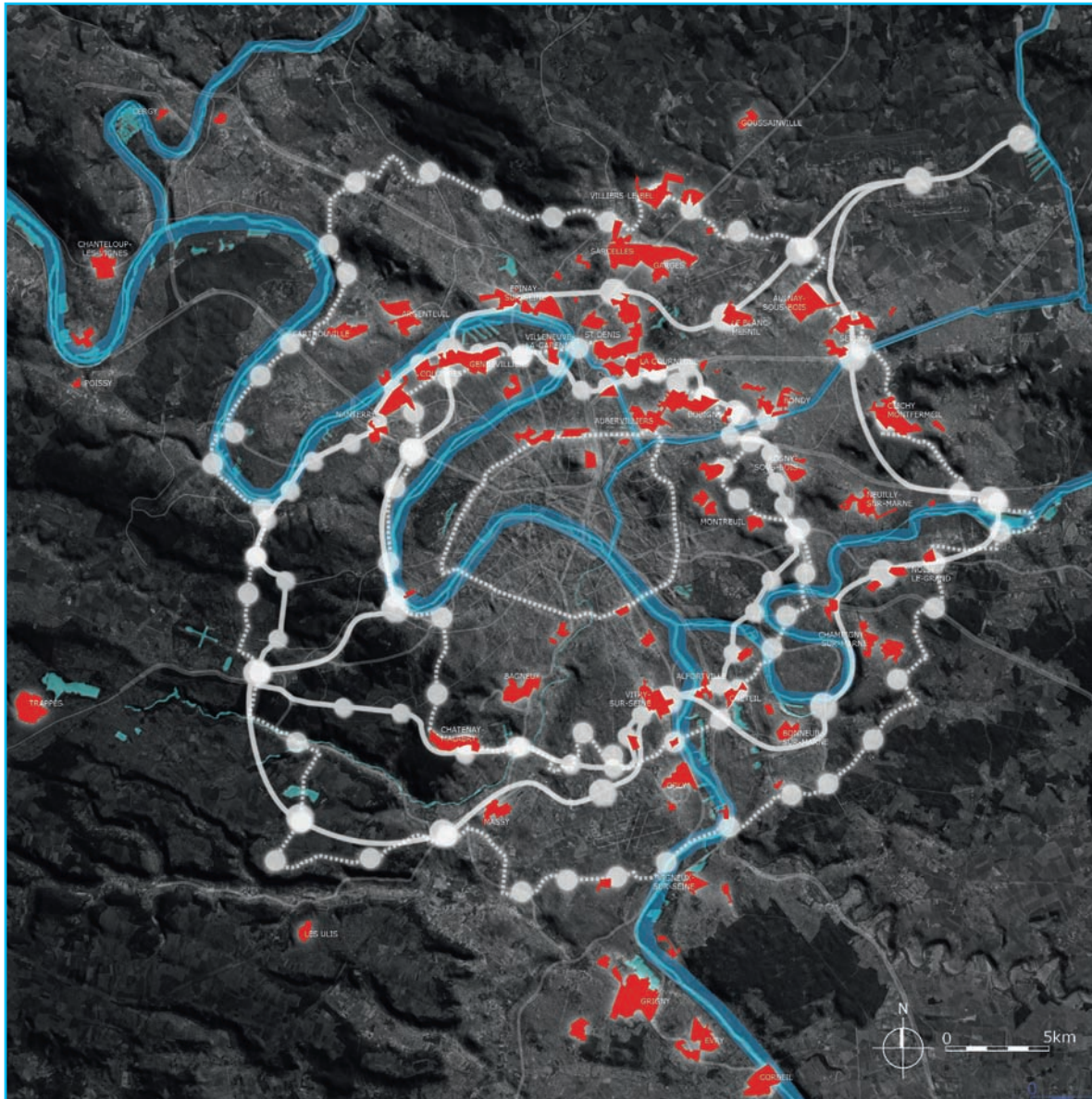
Cette urgence d'une amélioration des conditions de vie quotidienne des habitants coïncide aujourd'hui avec l'urgence climatique. L'enjeu d'économie d'énergie et de CO² dans l'habitat urbain pèse très lourd dans la course de vitesse contre le changement climatique. C'est aussi un formidable moyen d'augmenter le pouvoir d'achat des résidents de ces quartiers, dont les charges locatives représentent

une proportion décisive de leur budget. Nous savons déjà qu'en 2050, plus de 50 % des logements, les plus consommateurs auront été construits avant l'an 2000. Dès lors, le traitement massif de requalification énergétique des logements sociaux qui dépendent de la puissance publique – donc d'une intervention incomparablement plus simple que dans les copropriétés – est une obligation politique, morale, écologique. Elle peut faire exemple, modèle et levier sur le traitement global de tout le parc ancien.

En ce sens, la stratégie du remodelage permet d'intégrer la contrainte environnementale, de ne pas considérer qu'elle se traite techniquement par une Palulos énergétique qui dans cette logique n'atteindrait pas ces objectifs. En effet, pour passer un immeuble existant de 250 kW/m² de consommation énergétique annuelle (valeur moyenne actuelle) à 100 kW/m² (valeur cible pour atteindre le fameux facteur 4 de diminution des émissions de CO² en 2050), il est indispensable d'intervenir sur tous les facteurs : enveloppe, système de chauffage et d'énergie, renouvellement d'air, matériaux, façade-ouverture, parties communes, réseaux... Si la contrainte énergétique implique une opération de cette ampleur, celle-ci doit,

conformément aux fondements du développement durable, concerner l'ensemble des enjeux sociaux, urbains, architecturaux. Et permettre ainsi la remise à niveau du confort du logement, de la qualité des parties communes, de l'organisation de la résidence, participant d'une meilleure intégration urbaine. Cette logique possède enfin sa rationalité économique en rupture avec la conception « spiradrap » des Palulos : une intervention légère tous les quinze ans, qui ne résout rien et fait durer un parc de logements dévalorisé.

remodeler, désenclaver, embellir



Des quartiers connectés au développement de la métropole.

Des quartiers connectés au développement de la métropole

L'intervention publique programmée sur les grands ensembles depuis le lancement de la politique de la ville est confrontée en Île-de-France à une difficulté majeure : une conception territoriale à l'échelle du quartier et, dans le meilleur des cas, de la commune. On sait pourtant que les quartiers franciliens sont soumis aux dynamiques de grande échelle et ne peuvent alors trouver les solutions à leurs difficultés uniquement sur leur propre espace. Par son échelle et son intensité, la métropole parisienne suscite des dynamiques spatiales profondes qui impliquent des réponses aux dysfonctionnements des quartiers à plusieurs échelles : le quartier, la commune, le bassin de vie, l'ensemble du Grand Paris.

La requalification de ces territoires exige donc leur repositionnement dans la trame de la métropole en développant différentes démarches :

- la valorisation des voies traditionnelles accaparées par l'automobile, anciennes nationales en particulier, qui, au lieu de séparer et dévaloriser leur environnement,

pourraient relier, créer des continuités, être le support de projets qualifiants mixtes (habitat, commerces, activités) ;

- la création d'équipements à l'échelle des fédérations, en matière économique, culturelle, éducative ou sportive (piscine, médiathèque, théâtre, musée, centre d'affaires, pépinières d'entreprises, universités-recherche) ;

- la création et la mise en valeur de parcs urbains (La Courneuve, Vitry, Chelles...) et de belvédères trop souvent confidentiels ;

- l'appui sur les grandes polarités que dégage le projet du Grand Paris.

Cependant, afin de repositionner définitivement ces quartiers dans les dynamiques de développement de la métropole, la question majeure reste celle de l'accès aux transports. Le chantier de la métropole de l'après Kyoto nous a d'ailleurs permis de mettre à jour une valeur clé du fonctionnement métropolitain : l'accessibilité.

Rupture entre offre de transports et besoins des populations

Les quartiers d'habitat social du Grand Paris nagent en plein paradoxe. Leur population est la plus captive des transports en commun, avec des taux de

motorisation automobile bien inférieur aux habitants des territoires limitrophes, avec des valeurs équivalentes souvent au taux de motorisation parisien (0,5 véhicule par ménages). Pourtant la desserte en transports en commun y est déficiente, avec des ruptures de charges, des fréquences faibles, des temps d'accès longs au reste de la métropole. La structure radiale du réseau de transports en commun ne répond pas aux localisations émergentes des zones d'emploi, situées, pour les emplois peu qualifiés, sur des secteurs périphériques – zones commerciales, logistiques, aéroports – implantés systématiquement le long du réseau autoroutier francilien. Enfin, ces populations subissent l'allongement des temps de transport entre domicile et lieu de travail. Elles sont en effet les moins à même de sélectionner la localisation de leur emploi et encore moins le lieu de leur résidence, au vu de la tension du marché du logement. Ainsi, ceux qui ont le plus besoin de transports publics dans le Grand Paris sont ceux qui pâtissent d'un service rendu moins performant. C'est à cette injustice sociale et urbaine que notre projet veut répondre.

Le réseau à grande vitesse, le grand tram, l'accessibilité pour les quartiers populaires

La méthode qui consiste à sauter un pas s'oppose à la tendance naturelle de densification progressive des communes contiguës à Paris. L'implantation des grands ensembles dans les années 1955-1975 s'est réalisée sur des espaces fonciers de grande ampleur, à une distance relativement importante du périphérique, le plus fréquemment entre 3 et 10 km, souvent même bien au-delà.

Nos propositions en matière de transports visent à désenclaver le maximum de quartiers et s'accompagnent d'une stratégie forte de réorganisation de la première couronne, suffisamment distante de la limite parisienne.

L'implantation d'un métro automatique aérien sur l'A86 répond à ce double objectif. L'organisation d'un Réseau express métropolitain traversant les quartiers plus éloignés et reliant les grands pôles de développement (Roissy, La Défense, Orly...) et la réalisation prioritaire du Tramway du Grand Paris complètent une démarche urgente et juste : doter les territoires et les populations qui en ont le plus besoin d'une haute accessibilité à l'espace métropolitain.

Le Grand Paris, fin des ban-lieux

Les propositions que nous formulons ici pour les grands ensembles n'épuisent pas les enjeux de mutations, de transformation d'autres tissus urbains où la misère se retrouve, habitat ancien dégradé, copropriétés en difficulté, foyers et logements spécifiques laissés à l'abandon, lotissements pavillonnaires isolés... De même, la capacité à faire évoluer le tissu pavillonnaire, très présent dans l'espace du Grand Paris, représente un enjeu d'importance pour l'avenir métropolitain.

Pourtant, nous sommes intimement convaincus que l'espace des grands ensembles est le cœur battant où doit émerger une nouvelle civilisation urbaine, qu'il s'agit d'un immense laboratoire pour faire du Grand Paris une métropole lumière du XXI^e siècle.

Dans le contexte de crise économique qui surgit, certains – ceux-là mêmes qui ont été fascinés par l'efficacité libérale – réclament déjà de l'argent public pour renforcer, au nom de la relance économique, le dumping foncier des zones d'activités qui s'étendent toujours plus loin dans les périphéries, rajoutant de la banlieue à la banlieue.

Un autre modèle, urbain, humain, uni, est possible. Il a un coût, mais bien moins élevé et il constitue de plus un élément clé d'une relance vertueuse de l'économie française. Il participe d'une mise en œuvre réelle, déterminée, d'une ville durable, soutenable, solidaire sur une planète vivable pour aujourd'hui et demain. Il permet d'en finir avec les ban-lieux.

Il est surtout une part décisive de la réponse aux émeutes de 2005, réponse à la désespérance sociale et à la montée de la violence urbaine. C'est essentiel pour les populations concernées, mais c'est aussi vital à la réussite du projet de Grand Paris. En effet, l'image excessive renvoyée à travers la planète par la sphère média-Internet d'une capitale « investie par les flammes », a beaucoup marqué les esprits. S'il se reproduisait, même à moindre échelle, ce phénomène constituerait un handicap important pour l'attractivité internationale et la dynamique économique de la métropole.

Le temps est venu de réconcilier la ville avec l'Homme. Pour le Grand Paris, c'est la condition du développement. Et c'est ici – dans les grands ensembles – et maintenant que cela commence.

L'adaptabilité nécessaire pour le développement durable

Le problème de l'adaptabilité, comme nécessité pour le développement du cadre de vie bâti des territoires, se pose à trois niveaux : au niveau du double réseau de structuration du projet du Grand Paris ; au niveau de chaque territoire participant au projet ; au niveau des constructions (bâtiments et ouvrages) participant au cadre bâti de chacun de ces territoires. L'adaptabilité n'est pas de même nature pour chacun de ces trois niveaux, qu'on va considérer du bâtiment au territoire global.

Au niveau des bâtiments, les grands ensembles et les quartiers d'isolement de manière plus générale, par exemple certaines zones pavillonnaires, ont entre autres défauts d'être conçus sans le moindre souci d'adaptabilité. Cependant, une certaine adaptabilité est heureusement possible, mais essentiellement en termes formels et de connexion avec l'environnement immédiat.

Une adaptabilité plus conséquente doit être envisagée et concerner, non seulement la morphologie des bâtiments qui a de toute façon des limites, mais aussi leur fonctionnalité qui a des raisons d'être plurielle. Pour les bâtiments résidentiels,

leur programmation doit prendre en compte les évolutions probables des modes d'habiter et les évolutions résultantes de besoins en matière de répartition des surfaces dédiées et de surface totale.

La définition des caractéristiques d'adaptabilité d'un territoire – le repérage des caractéristiques du territoire qui doivent pouvoir être modifiées et les moyens à adopter pour modifier ces caractéristiques comme cela est souhaitable – doit être fondée sur l'estimation de l'évolution probable des activités économiques, car cette évolution constitue un véritable cahier des charges pour la définition de ces caractéristiques.

La prévision de l'évolution possible des caractéristiques sociétales du territoire, dans le cadre de l'évolution probable des activités économiques, va permettre de préciser et de valider la définition précédente.

Au niveau du territoire global, l'adaptabilité n'est en rien la résultante des adaptabilités des territoires particuliers. Elle est celle du double réseau de structuration du territoire global.

Pour le «réseau de relation», les évolutions probables des activités économiques sur les territoires particuliers vont être déterminantes dans l'estimation des

besoins d'adaptation de ce réseau, l'évolution sociétale ne devant probablement que les préciser.

En revanche, pour le «réseau d'établissement», les évolutions probables de l'économie, du sociétal et du technique, dont l'environnemental en particulier, vont engendrer l'évolution probable du réseau et induire la définition de son adaptabilité. Ce travail d'étude n'est pas impossible, si l'on s'impose de la rigueur et que l'on ne fait pas l'impasse sur des problèmes comme celui de la délocalisation industrielle.

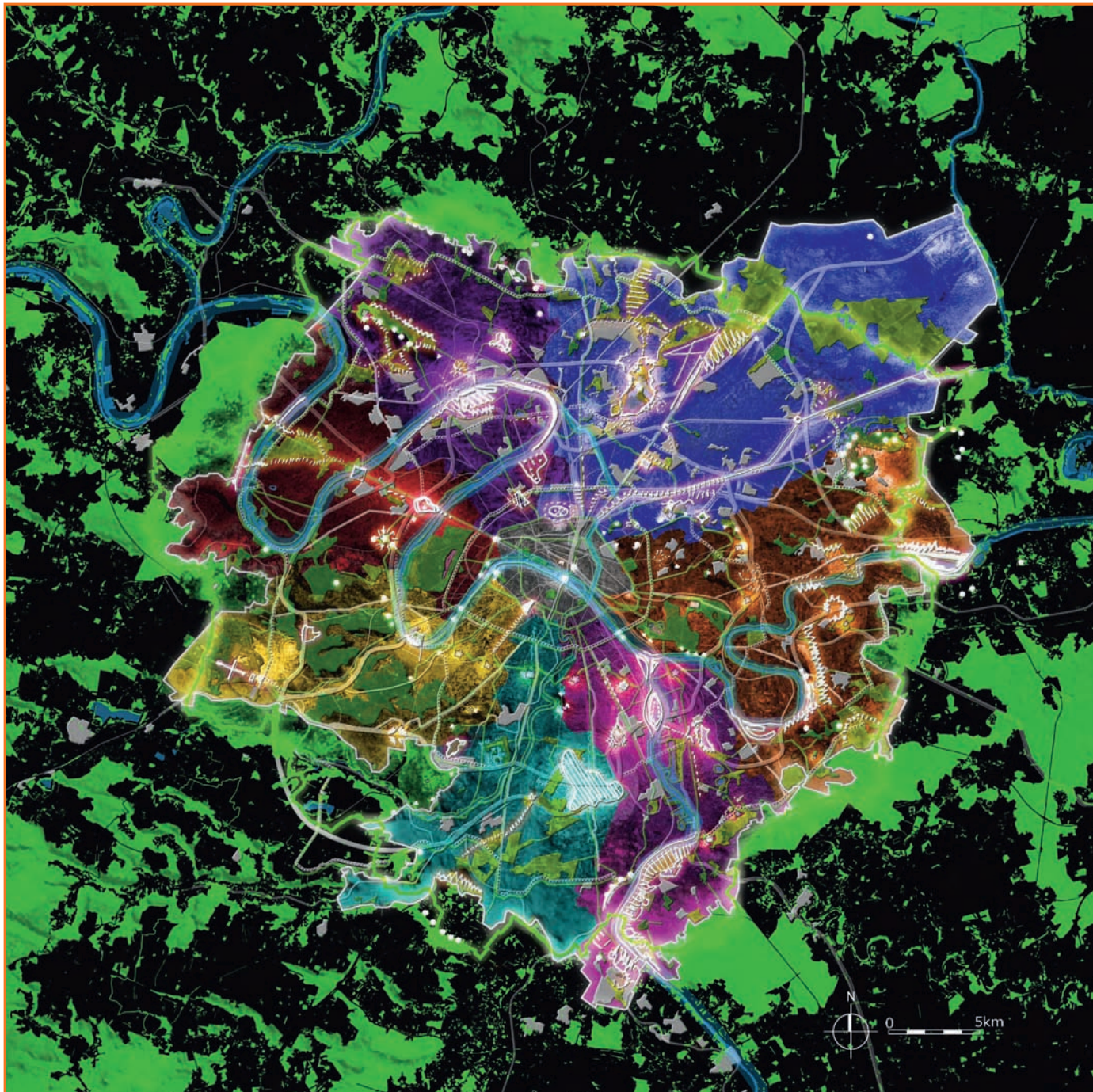
| | |
|-----------------------------------|--------|
| Les Coteaux de Versailles | p. 100 |
| Les Méandres de la Seine | p. 106 |
| La Plaine de Gennevilliers | p. 114 |
| La Plaine de France | p. 122 |
| La Vallée de la Marne | p. 136 |
| Le Val de Seine | p. 142 |
| La Vallée de la Bièvre | p. 154 |
| Paris | p. 160 |

LES 8 PARI[S] DU GRAND PARIS

“

la beauté n'est que la promesse du bonheur ”

Stendhal, *De l'amour*, 1822.



↳ Un Grand Paris incandescent, le maillage multipolaire supplante l'extension radioconcentrique naturelle.

de la ville du besoin à la ville du désir

La culture urbaine du projet de Grand Paris est celle de la continuité, là où règnent encore le discontinu, la rupture, les béances et l'affectation trop spécifique des lieux (zones industrielles, d'activités...). C'est une culture du lien. Il n'existe aucun projet aujourd'hui qui n'évoque la nécessité du désenclavement, des liaisons ou encore de l'attraction.

L'exigence de développement durable ajoute la nécessité des courts chemins, de la compacité, du refus du mitage. Chaque commune du Grand Paris s'est acquittée plus ou moins vaillamment de ce travail. Cela produit des centralités villageoises issues de l'histoire, des centralités récentes, parfois de bonne facture, parfois pathétiques comme celles organisées autour de centres commerciaux et de lacs de parkings.

Dans ce tissu composite, le Grand Paris doit proposer des éléments fédérateurs dans la tradition léguée par les villes jusqu'aux années 1930. Il s'agit de cours, d'avenues, de places, de mails, de rues... ce qui n'implique en rien un pastiche du

tissu haussmannien qui, lui, homogénéise. Le Mouvement moderne a, lui, fabriqué des éléments de rupture dramatiques tels que les grands ensembles, l'urbanisme sur dalle, la séparation des flux automobiles et piétons. Le travail sur l'espace public donne de la cohérence à l'hétérogène et magnifie les singularités. En effet, dans le Grand Paris, il est souhaitable que se développe une bataille de San Gimignano à l'échelle des communes, c'est-à-dire d'encourager tous les éléments identifiant de façon singulière tel ou tel lieu, grâce à la méthode du patchwork. La culture architecturale est forcément baroque et composite. Le Grand Paris n'est pas là pour fixer des règles de composition, l'essentiel étant que l'espace public soit celui du partage. La liberté la plus grande est souhaitée dans la manière d'organiser la proximité, à condition que la question de l'espace public soit la plus rigoureuse possible. Le Grand Paris a spécifiquement des capacités d'une autre échelle que celle de la ville ancienne. Il marie plus facilement

la compacité et l'aération, il peut devenir la métropole des parcs, des jardins, des promenades, voire des jardins partagés et de l'agriculture urbaine. Il doit tendre à faire que chacun développe le sentiment d'habiter quelque part dans une capacité d'appropriation singulière. Ce Grand Paris aéré n'en est pas moins habité : on peut habiter les berges des rivières et des lacs, les bords de parcs et de jardins. À Paris, le parc Monceau est son modèle d'espace vert, les bords de Seine son modèle d'occupation des rives. Évidemment, le Grand Paris, aéré, couturé, continu, a la chance de pouvoir bénéficier de la modernité technique, et c'est pourquoi habiter le ciel est une de ses grandes opportunités, ce qui ne se confond pas, évidemment, avec les tours de stockage qui ont proliféré autour du périphérique. Le défi de la ville contemporaine est d'inventer un mode d'habiter en commun, dans le ciel, mais inscrit au sol et qui donne à chacun le repère du lieu où il vit. C'est l'articulation de l'un et du commun. La fabrication de la ville en commun

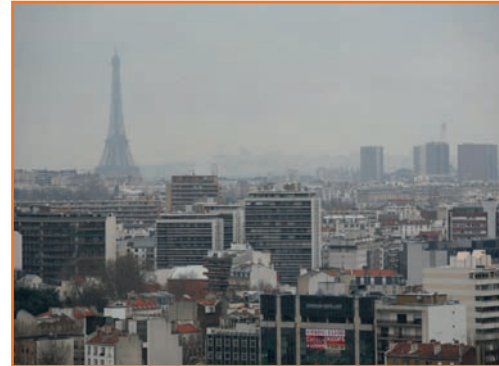
donne autant de liberté d'appropriation personnelle que la maison individuelle. La mutation qu'opère le Grand Paris est le passage de la ville du besoin à la ville du désir.

Dans le futur guide Michelin du Grand Paris, on trouve une multitude de lieux de voyage métropolitain. Le Grand Paris devient, lieu après lieu, une inépuisable destination.

Dans ce chapitre, nous avons cherché à exprimer des intentions de projet qui se fondent sur les principes et méthodes que nous avons développés (sauter un pas, la topolitique, dézoner, remodeler...). Il s'est agi pour nous de sortir d'une logique administrative au profit d'une logique de projet. Par exemple, afin d'appréhender les relations entre Paris et ses communes limitrophes, il est nécessaire de s'affranchir des limites administratives. C'est pourquoi nous proposons d'aborder tous les projets situés autour du périphérique dans une appréhension plus globale de la Fédération du Grand Paris qui les

bordent. Ainsi, la démonstration de la métamorphose de la place des Fêtes s'inscrit dans le projet de la fédération de la Plaine de France. Pour chaque fédération de communes, nous avons cherché à révéler des lieux singuliers, dans une démarche d'arpentage des espaces, qui s'accompagne de reportages photographiques. Ces sites représentent un échantillon, non exhaustif, des situations métropolitaines tout en proposant une vision à même de changer l'image de ce que l'on nomme encore les banlieues. Ils fabriquent de nouvelles polarités tant à l'échelle de leur fédération de communes qu'à celle de la Fédération du Grand Paris. Notre attention s'est portée aussi sur l'implantation des grands ensembles dans une confrontation avec nos propositions en matière de transports, notamment. Un travail de photomontage nous a permis de donner le désir de regarder autrement certains lieux sans toutefois proposer de projets figés. Le Grand Paris doit devenir une ville désirable.

les coteaux de versailles



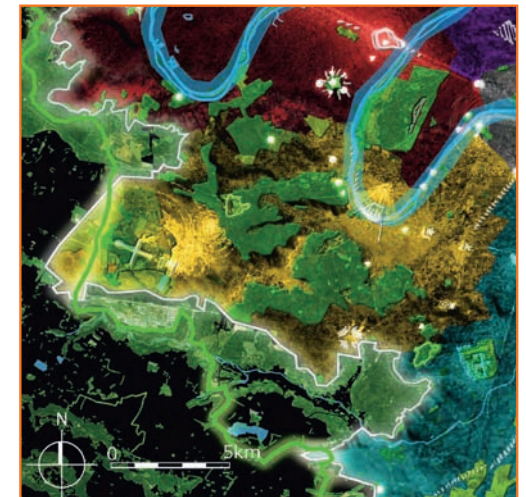
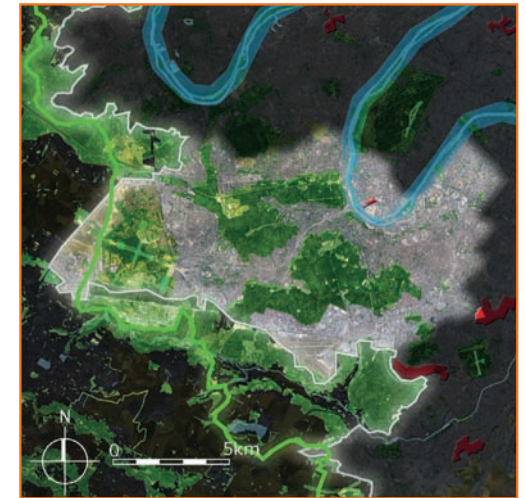


les coteaux de versailles



À partir du rayonnement du château de Versailles et de son rapport à la ville centre (les Tuileries), ce territoire a su influencer la constitution d'un tissu urbain dense, mixte et harmonieux. C'est aussi un territoire exceptionnel en ce qu'il n'accueille aucun des principaux grands ensembles de la métropole, à quelques exceptions près.

Dans notre projet, nous nous intéressons aux potentiels de développement de l'île Seguin, qui détient tous les atouts pour devenir un des lieux les plus attractifs de ce territoire. Au sud, un site se dégage à l'intersection de l'A86 et de la N118, à proximité de l'aérodrome de Villacoublay. Un projet urbain pourrait s'appuyer sur la disponibilité foncière entraînée par la réorganisation des bretelles d'autoroute. Un pôle commercial existant pourrait être renforcé d'un ensemble mixte afin de fabriquer un signal tant de l'aérodrome que de la montée vers le plateau de Saclay. Nos projets de transport sur ce territoire s'incarnent dans la valorisation de Versailles-Chantiers comme future gare TGV reliant le sud au nord-ouest de la France pour désengorger les gares de Paris.



- La fédération des Coteaux de Versailles :
- le nouveau maillage des transports
 - repérage des principaux grands ensembles
 - localisation des sites de projets.





↳ Sur l'île Seguin, un vaste parc fabrique une relation entre les deux rives de la Seine.

les méandres de la seine





les méandres de la seine

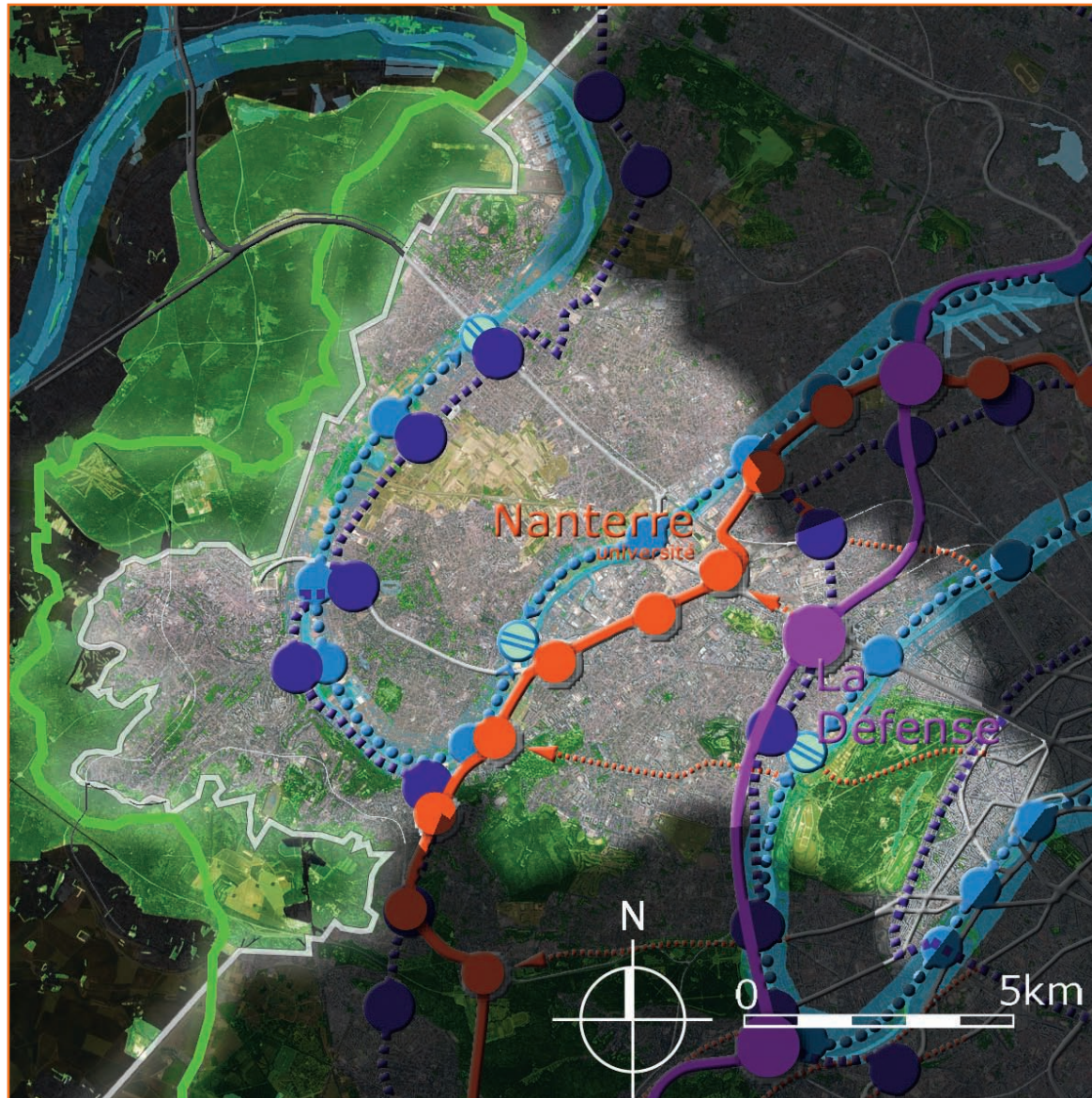


Appuyé sur un site d'exception, composé par les anses que forme la Seine, les terrasses de Saint-Germain et le mont Valérien, ce territoire est d'ores et déjà fortement constitué.

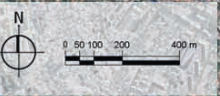
Il accueille un des axes historiques majeurs de composition de la métropole que Le Nôtre a si brillamment révélé. Ce site a, en outre, fait l'objet de l'une des dernières grandes transformations de la métropole par l'implantation du quartier d'affaires de Paris-La Défense, qui bénéficie actuellement d'un projet de renouvellement de son urbanité.

Notre projet renforce l'axe de Le Nôtre et le prolonge jusqu'à la plaine de Montesson. La liaison à Paris via Neuilly est renouvelée grâce à une jetée habitée sur le pont de Neuilly. Ainsi, ce territoire trouve son unité dans une organisation urbaine et paysagère de la Seine à la Seine.

Deux autres sites en particulier nous intéressent : sur la plaine de Montesson, nous imaginons la promotion d'un espace dédié à l'agriculture urbaine, tandis qu'au Mont Valérien, nous proposons un des sept lieux symboliques liés au rassemblement de toutes les mémoires des Français d'ici et d'ailleurs.



- ↳ La fédération des Méandres de la Seine :
- nouveau maillage des transports
 - repérage des principaux grands ensembles
 - localisation des sites de projets.





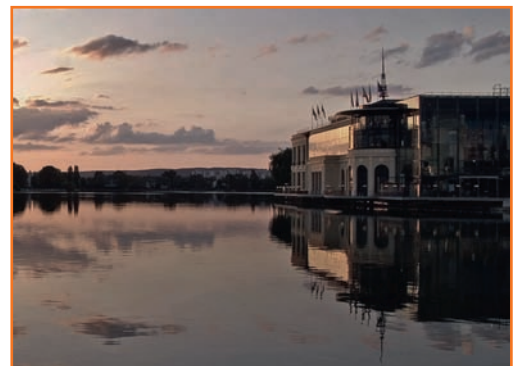
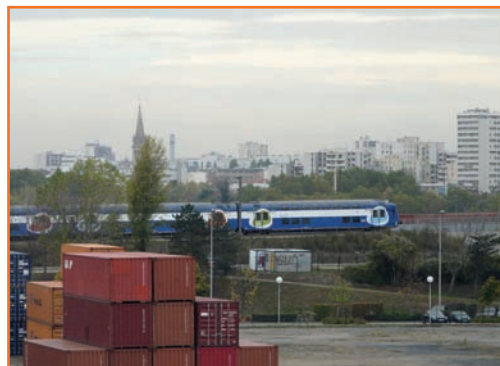
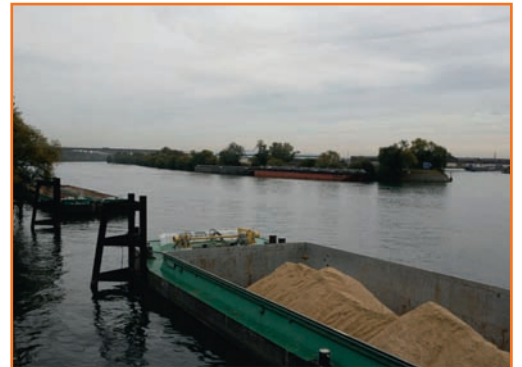
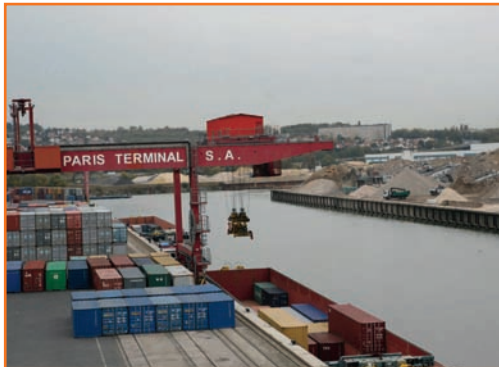
De la Seine à la Seine, le grand axe se transforme en promenade de Neuilly à Montesson.





↳ Toutes les mémoires
au Mont Valérien.

la plaine de gennevilliers





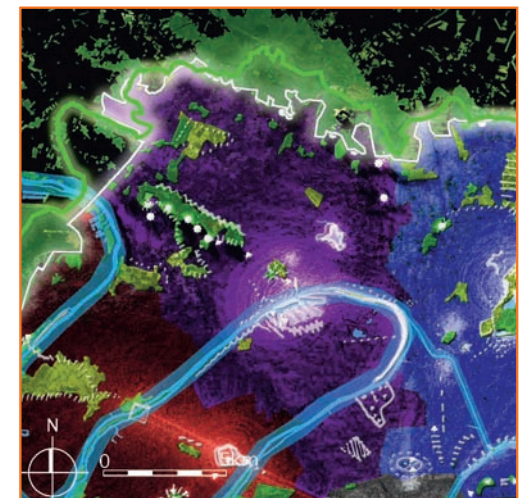
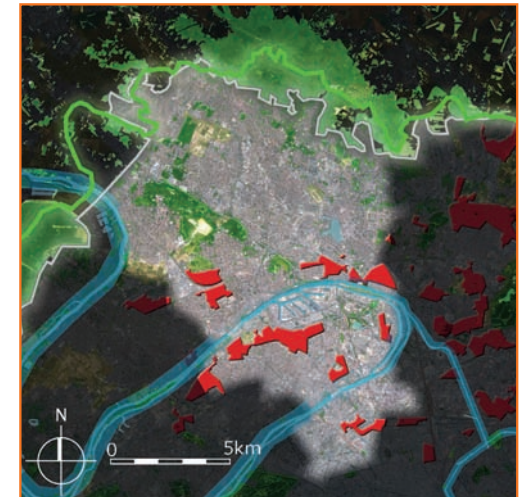
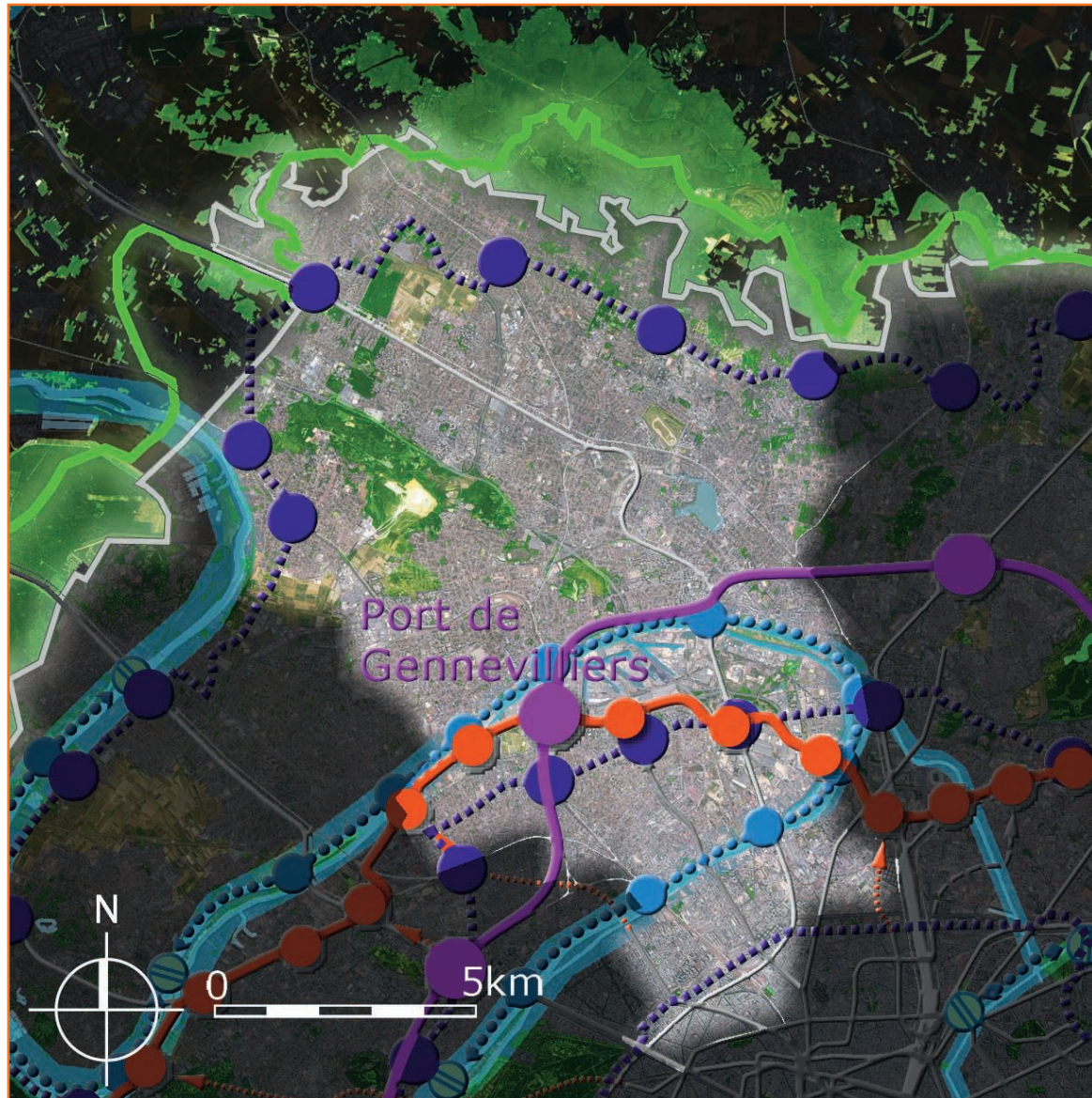
la plaine de gennevilliers



Ce paysage de plaine est rendu complexe par les buttes qui révèlent son caractère unique. Les impressionnistes ne s'y étaient pas trompés en figurant la butte d'Orgemont dans de nombreuses œuvres.

Ici, une anse de la Seine délimite un espace exceptionnel, identifié par le port de Gennevilliers. Si nous sommes attachés au caractère industriel de la métropole, nous regrettons tout de même que les Grands-Parisiens ne puissent davantage profiter de ce site. C'est pourquoi le port est un des lieux phares de notre projet qui propose, par la réutilisation de deux darses, un opéra et un Écoplanète, pôle de recherche et de pédagogie lié à l'environnement. La coexistence pacifique de l'activité portuaire et de lieux culturels et de savoirs est susceptible d'enrichir l'image du port et de renforcer ainsi son attractivité industrielle.

Cependant, malgré ses qualités paysagères certaines, la plaine de Gennevilliers fait partie des territoires qui accueillent le plus grand nombre de grands ensembles. Ce territoire a besoin d'une intervention profonde de remodelage urbain et architectural – qui serait renforcée par les nouveaux transports, à même de les connecter au destin métropolitain.



- ↳ La fédération de la Plaine de Gennevilliers :
- le nouveau maillage des transports
 - repérage des principaux grands ensembles
 - localisation des sites de projets.





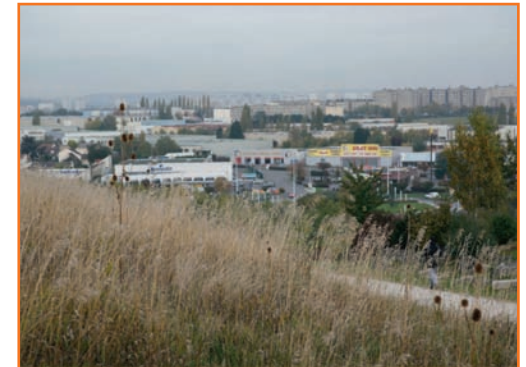
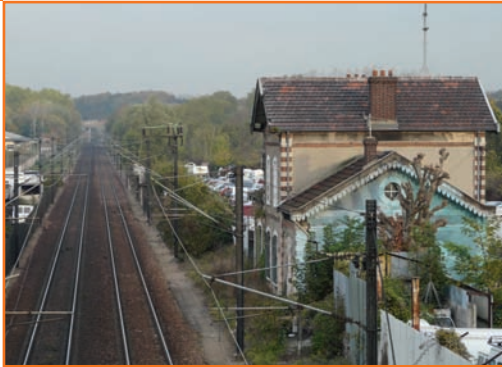
↳ Le port de Gennevilliers s'ouvre au public en accueillant un grand opéra (ici l'opéra de Sydney).





➤ En accueillant l'Ecoplanète, le port de Gennevilliers devient le symbole de la réconciliation de l'industrie et de l'écologie.

la plaine de france





la plaine de france



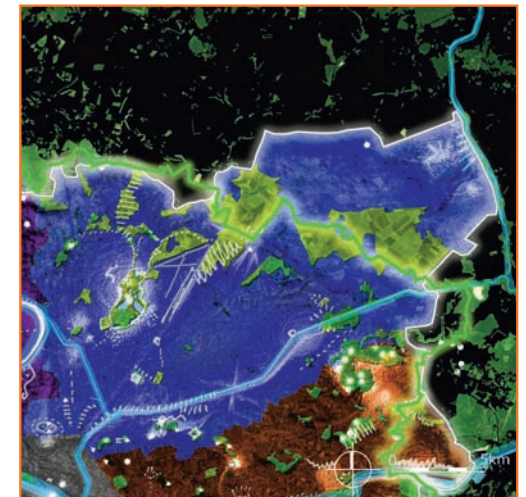
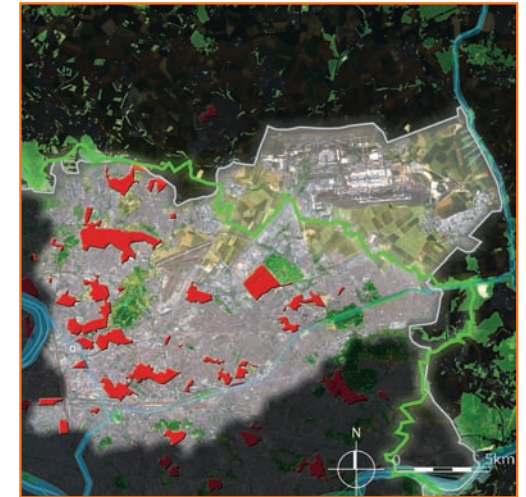
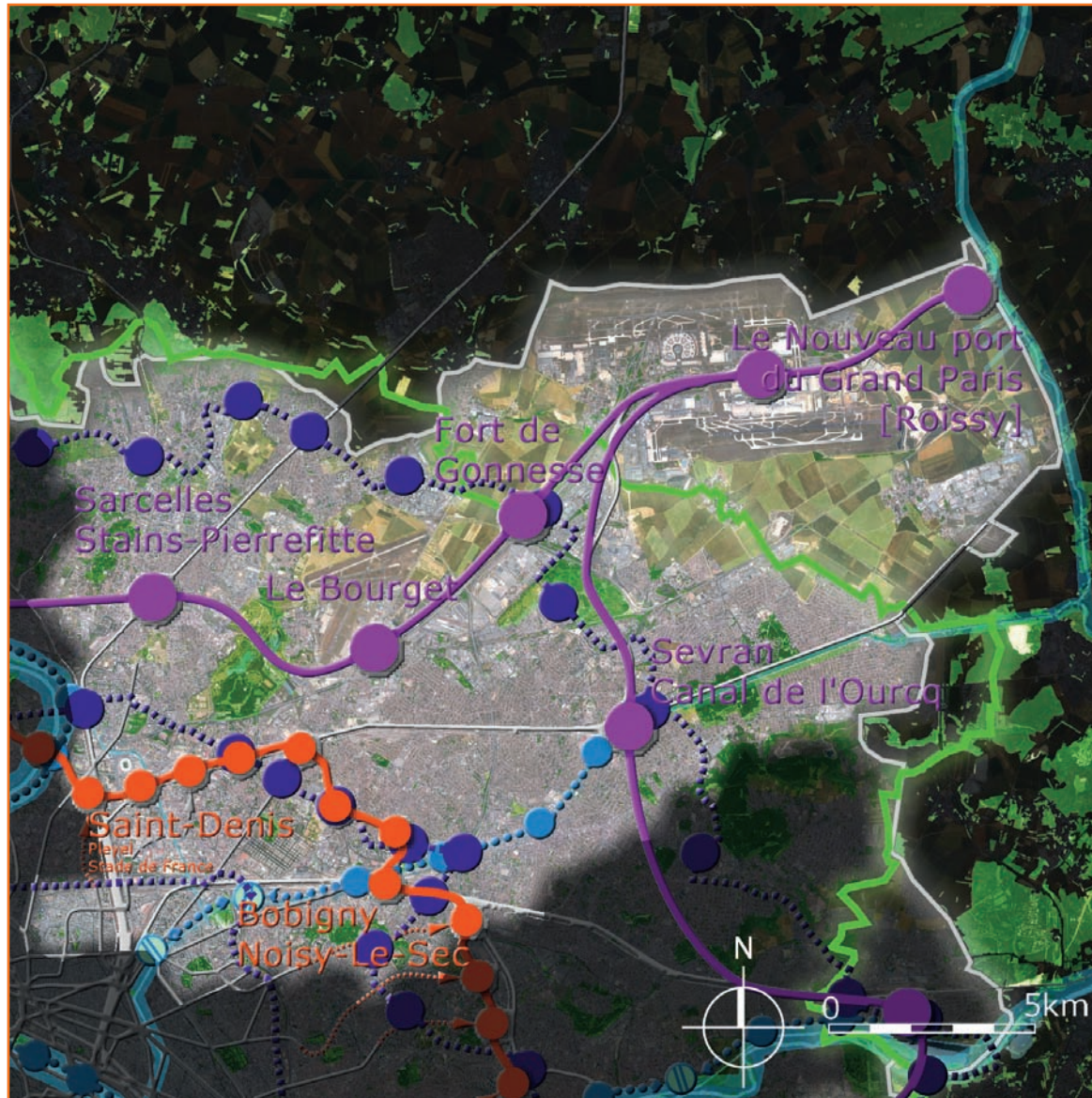
Si son paysage naturel n'est pas son principal atout, le territoire de la Plaine de France a su constituer des lieux paysagers à fort potentiel tel que le parc de La Courneuve et le canal de l'Ourcq. Berceau de la monarchie française, la ville de Saint-Denis avec sa basilique accueille certainement un des lieux les plus visités en dehors du Paris historique. Elle accueille en outre une porte ouverte sur le monde grâce à l'aéroport Charles-de-Gaulle à Roissy qui constitue également un pôle économique majeur. Notre projet le renforce par la création d'un nouveau canal et l'implantation d'un nouveau port à même de rééquilibrer à l'est le transport de marchandises en lien avec les nombreuses plateformes logistiques existantes.

En outre, le parc de La Courneuve devient le trait d'union entre les communes qui le bordent. Zone parc, il est désenclavé par une façade urbaine à l'image de Central Park à New York et prend dès lors une toute autre dimension. Cette nouvelle attractivité lui permet de jouer un rôle de rééquilibrage de l'offre de parcs urbains métropolitains. Le projet revalorise également le tissu souvent déstructuré des routes nationales. C'est pourquoi sur la nationale 2, nous projetons une recomposition urbaine afin de mettre en scène l'aéroport du Bourget et

son musée. Il s'agit ici d'opérer un véritable retournement d'image.

Le territoire de la Plaine de France reçoit aussi deux de nos lieux symboliques. Le triangle de Gonesse et son belvédère, qui offre une vue imprenable sur la métropole, accueille la foire du monde multipolaire. Ce projet vise entre autre à démontrer que les espaces de cônes de bruit peuvent accueillir des projets alternatifs : des espaces d'événements de grande qualité, par exemple. Le canal de l'Ourcq incarne la transmission des savoirs en hébergeant les grands lieux de la culture savante, de la recherche et de l'éducation. Un nouvel espace de vie pour les habitants comme pour les étudiants français et étrangers.

Cette fédération est en outre une de celles où sont implantés de nombreux grands ensembles. Embellir la ville passe, selon nous, nécessairement par des interventions de métamorphose de ces quartiers. Dans la logique de cohérence de projets territoriaux, nous avons choisi de porter un regard différent sur le quartier de la place des Fêtes qui a la particularité d'être situé sur la colline de Belleville et ainsi d'être un lieu regardé par la métropole. Son embellissement pourrait être un signe exemplaire de la mise en mouvement de la métropole.



- La fédération de la Plaine de France :
- le nouveau maillage des transports
 - repérage des principaux grands ensembles
 - localisation des sites de projets.





↳ Transformer les zones parc en lieux habités : le parc de La Courneuve en Central Park.





➤ Au Bourget, l'Avenue du Ciel sublime le musée de l'Air et met en scène une porte de la métropole : l'aéroport du Bourget.





↳ La Foire du monde multipolaire sur le promontoire de Gonesse.





↳ Etudiants et chercheurs investissent le canal de l'Ourcq, transformé en Canal du savoir, symbole de la transmission.





↳ Les grands ensembles ont droit à la carte postale : le remodelage de la place des Fêtes.

la vallée de la marne





la vallée de la marne

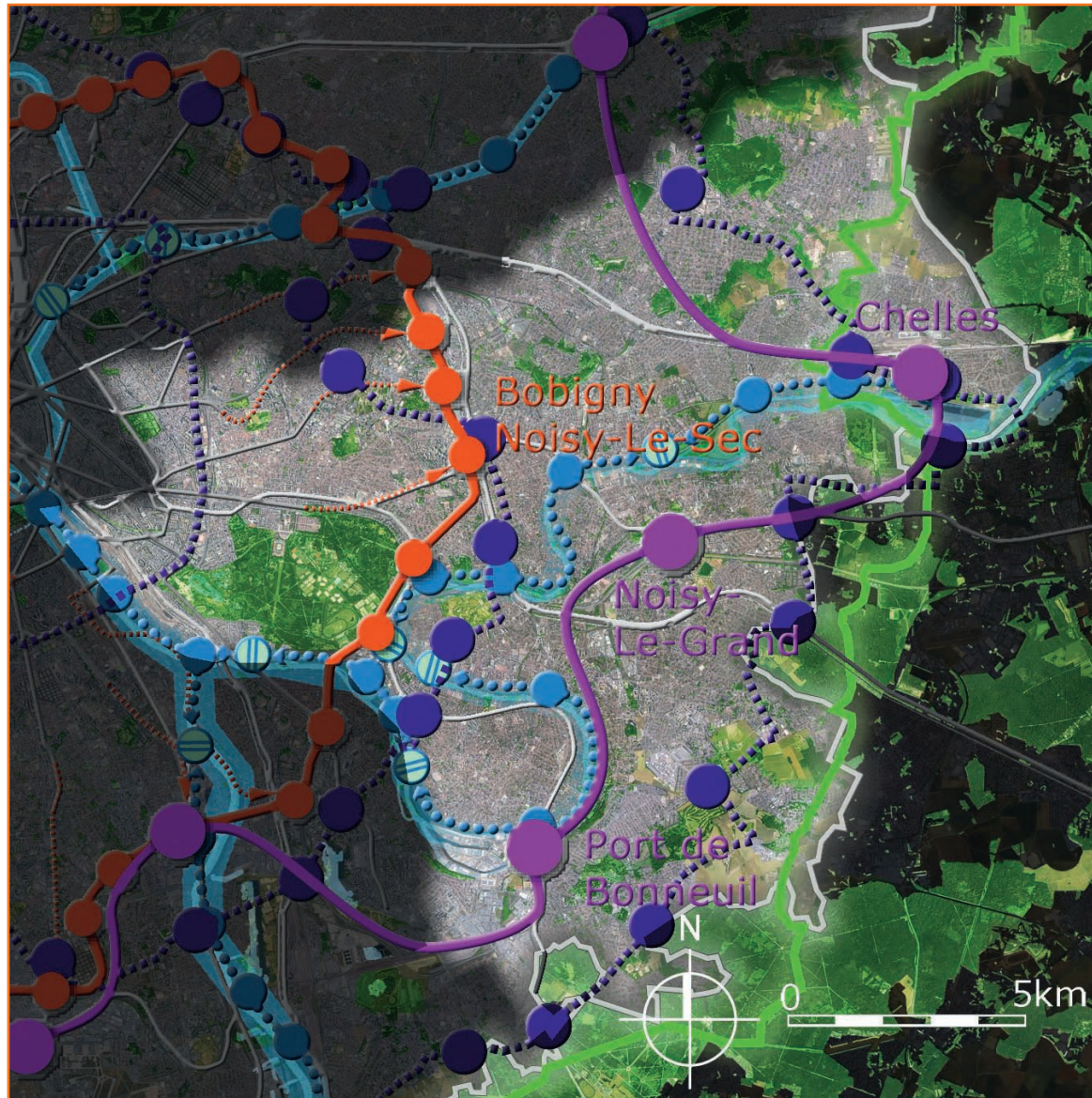


Sur ce territoire, les caractéristiques paysagères sont extrêmement variées : collines, forts et belvédères constituent des lieux d'où la métropole se donne à voir.

La Marne dessine des anses qui serpentent sur lesquelles des tissus urbains différents cohabitent : des pavillons comme à Saint-Maur-des-Fossés, des grands ensembles emblématiques comme ceux de Clichy-sous-Bois et Montfermeil, jusqu'à l'influence de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. C'est un territoire qui recèle de nombreuses possibilités de mutation grâce à la présence notamment d'une vaste friche autoroutière entre Bry-sur-Marne et Sucy-en-Brie. Des tissus industriels susceptibles de muter devraient permettre de composer de nouveaux morceaux de ville en bords de Marne. Le projet vise à exploiter les qualités paysagères exceptionnelles de la Marne et de son canal, de la base nautique du lac de Vaires, du site de la chocolaterie à Noisiel, du parc de Champs-sur-Marne, des coteaux de Torcy. Il s'appuie sur une liaison rapide – le réseau express métropolitain – qui unifie le territoire de Noisy-le-Grand à Chelles. Ici, les transports poétiques prennent tout leur sens, en particulier grâce aux Batobus qui permettent de se réappropriier la Marne. C'est aussi, autour du lac de Vaires, par l'implantation d'un des monuments du

Grand Paris, que se joue ce retournement d'image.

Ici, le projet ne doit pas seulement embellir, mais surtout résoudre la question de l'enclavement des quartiers d'habitat social par un réseau de transport efficace afin d'offrir à ses habitants l'ensemble des opportunités métropolitaines.



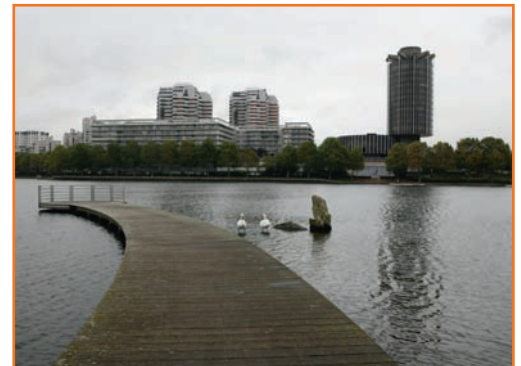
- La fédération de la Vallée de la Mame :
- le nouveau maillage des transports
 - repérage des principaux grands ensembles
 - localisation des sites de projets.





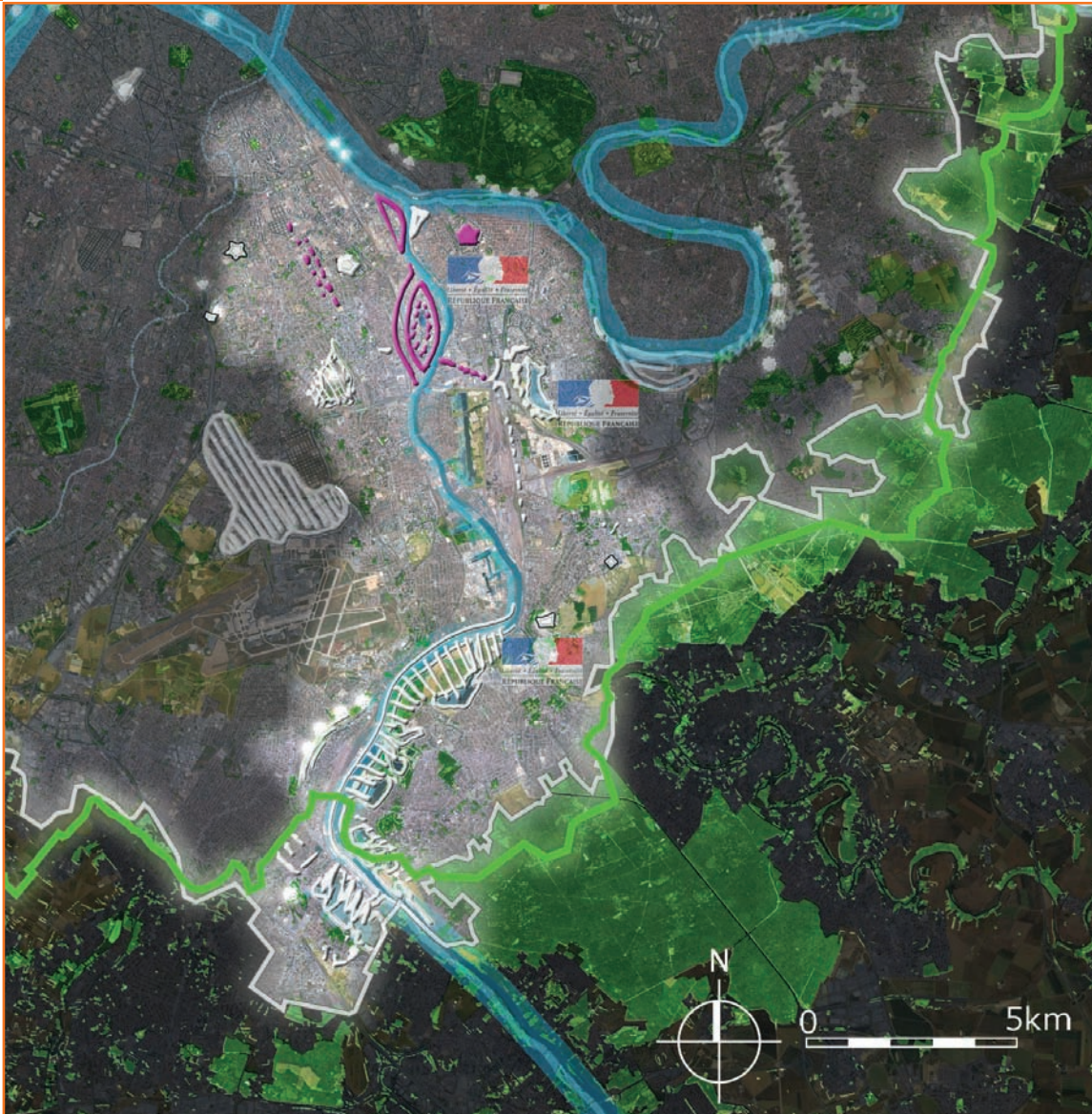
↳ Sur les berges du lac de Vaires, une esplanade devient un lieu célébrant la République métissée.

le val de seine





le val de seine



Ici, le parcours de la Seine serpente et s'impose à la géographie du territoire. Au fleuve s'ajoutent des espaces adjacents composés de lacs, d'étangs, de ports... C'est un site qui souffre de nombreuses déchirures dues aux différents faisceaux ferroviaires qui le traversent et qu'il faudrait recoudre. C'est aussi, pour une part, l'espace de l'aéroport d'Orly, porte sur le monde, qui mérite d'être mieux valorisé. Le lieu emblématique de la confluence de la Seine et de la Marne devient, par l'implantation de l'agora, le symbole de la fondation du Grand Paris, comme la Seine avait fondé la ville de Paris.

Notre projet s'appuie sur l'opportunité d'une zone industrielle en mutation sur une des anses de la Seine pour dessiner un nouveau canal au niveau du site des Ardoines, à Vitry. C'est ici l'occasion d'implanter un parc urbain d'envergure sur un site qui deviendra un lieu fédératif remarquable, un nouveau morceau de ville attractif, dense et mixte. L'enjeu de ce territoire est d'opérer une transformation de son image par la réappropriation des berges de la Seine, jusqu'ici colonisées par des sites industriels.

Nous avons par ailleurs évoqué le musée d'art contemporain du Val-de-Marne (le Mac/Val) comme une institution culturelle

emblématique de ce que les banlieues sont à même d'exiger sur leurs territoires. Le projet symbolique d'un Panthéon à pied sur la N305 renforce la scénographie urbaine du musée.

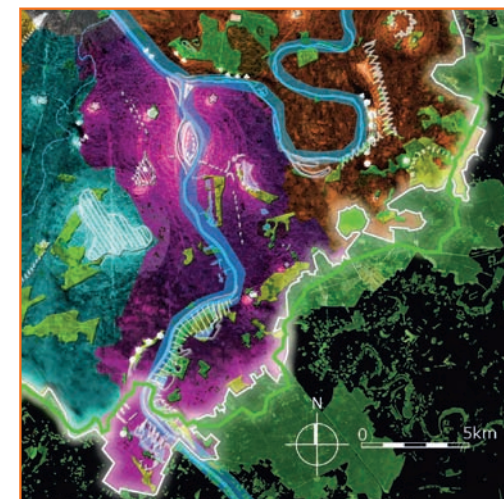
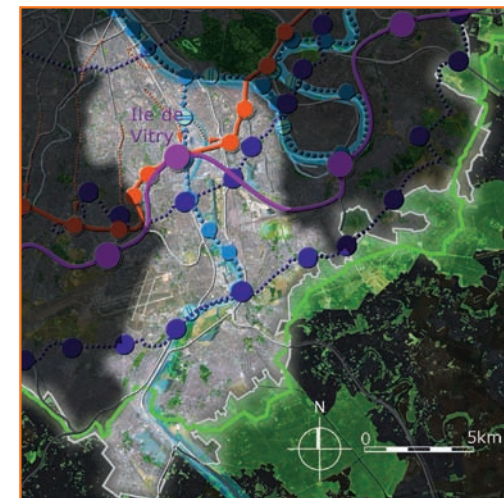
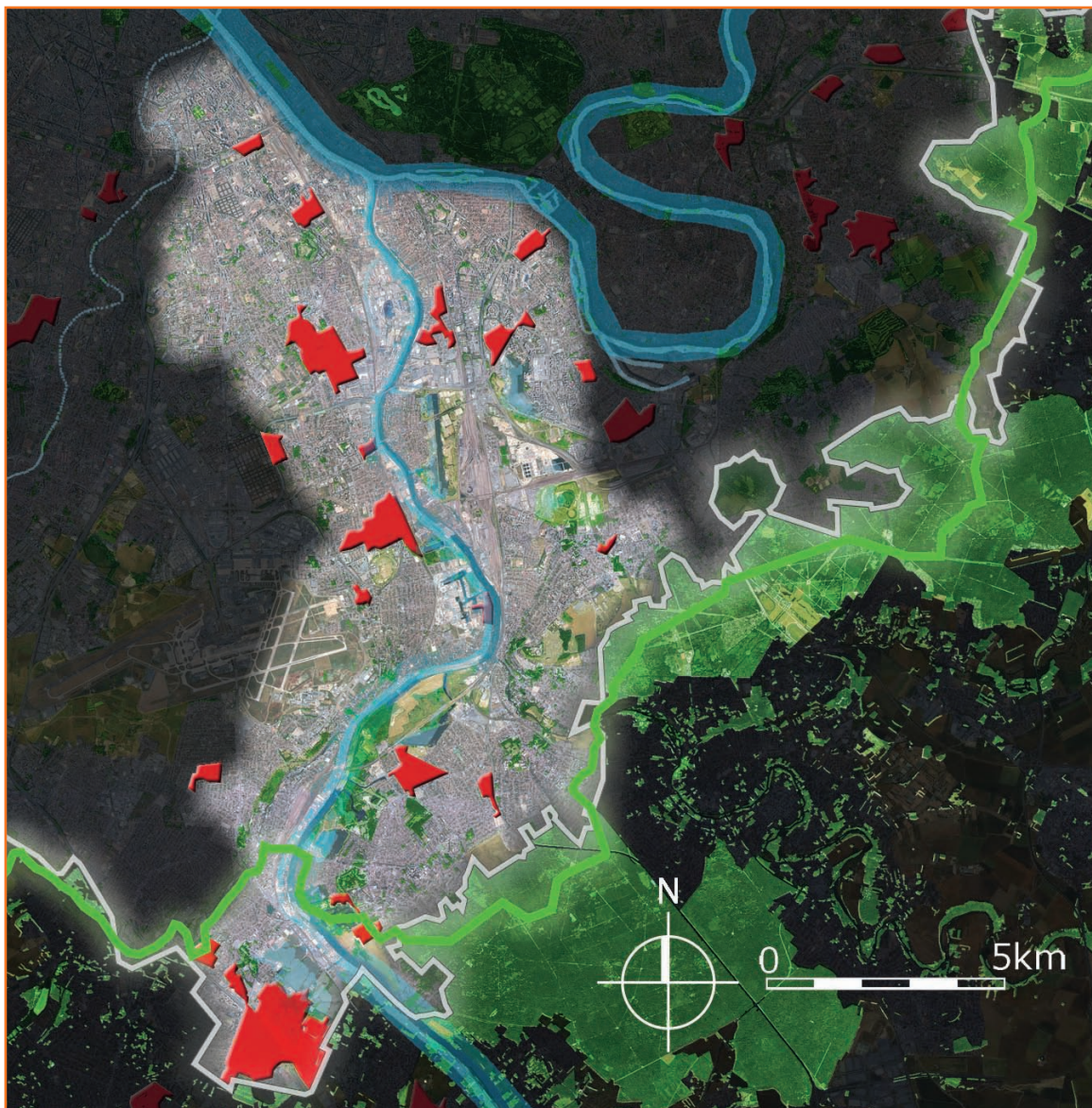
Vitry-le-Haut est également un des sites qui nous interpellent dans cette fédération. C'est un plateau, aujourd'hui mité par de l'habitat, qui ne valorise pas sa formidable position en terrasse et n'organise ni les espaces verts et agricoles, ni le nouveau très beau parc des Lilas qui le composent. C'est un site qui a besoin d'être désenclavé par une mise en scène qui le magnifie et lui donne une identité singulière.

Sur la rive droite de la Seine, c'est toute une séquence urbaine qui doit être travaillée : du site du lac de Créteil, qui mérite une mise en valeur de ses berges, jusqu'à la N6, en passant par le carrefour Pompadour. Ce dernier nécessite une simplification du nœud autoroutier qui le compose au profit d'une nouvelle organisation du bâti. Tandis que la nationale 6, exemple typique du mitage des boîtes d'activités et des commerces, pourrait bénéficier d'une meilleure urbanité.

Comme nous l'avons précédemment développé, les forts sont pour nous des sites de projet importants. Nous avons choisi le fort de Charenton comme un exemple

de leurs potentiels en le transformant en château de vacances pour les enfants du Grand Paris.

Le territoire du Val de Seine accueille également de nombreux grands ensembles dont le désenclavement est favorisé par nos projets de transports. Cependant, le besoin de métamorphose reste entier. Par exemple, le quartier de la Grande Borne à Grigny mériterait lui aussi un remodelage modèle, d'autant plus qu'il contribue au paysage métropolitain par sa position, visible depuis l'A6.



- La fédération du Val de Seine :
- le nouveau maillage des transports
 - repérage des principaux grands ensembles
 - localisation des sites de projets.





↳ L'Agora du Grand Paris, à la confluence de la Seine et de la Marne. Photomontage réalisé à partir de la salle de l'Assemblée nationale du pays de Galles à Cardiff, conçue par Rogers Stirk Harbour + Partners (avec leur très aimable autorisation).





➤ Créer une île à Vitry, où tours-jardins et parcs inventent un nouveau mode d'habiter la métropole.





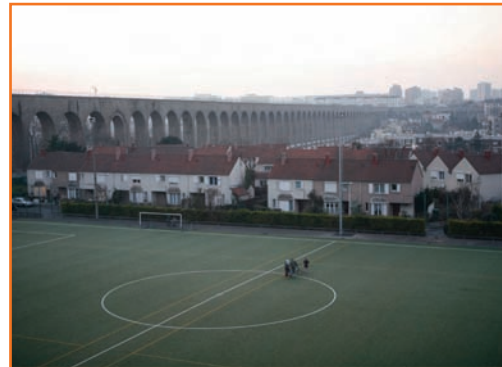
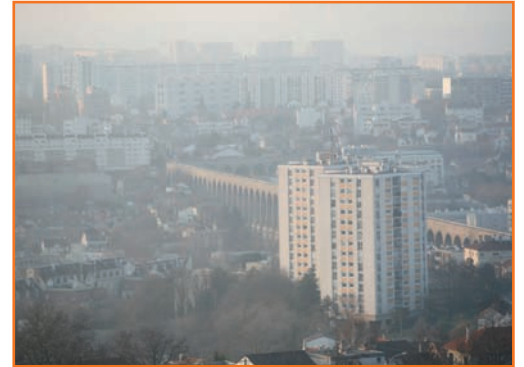
➤ A Vitry, une route nationale sublimée par la création d'un Panthéon à pied, célébrant les grands hommes.





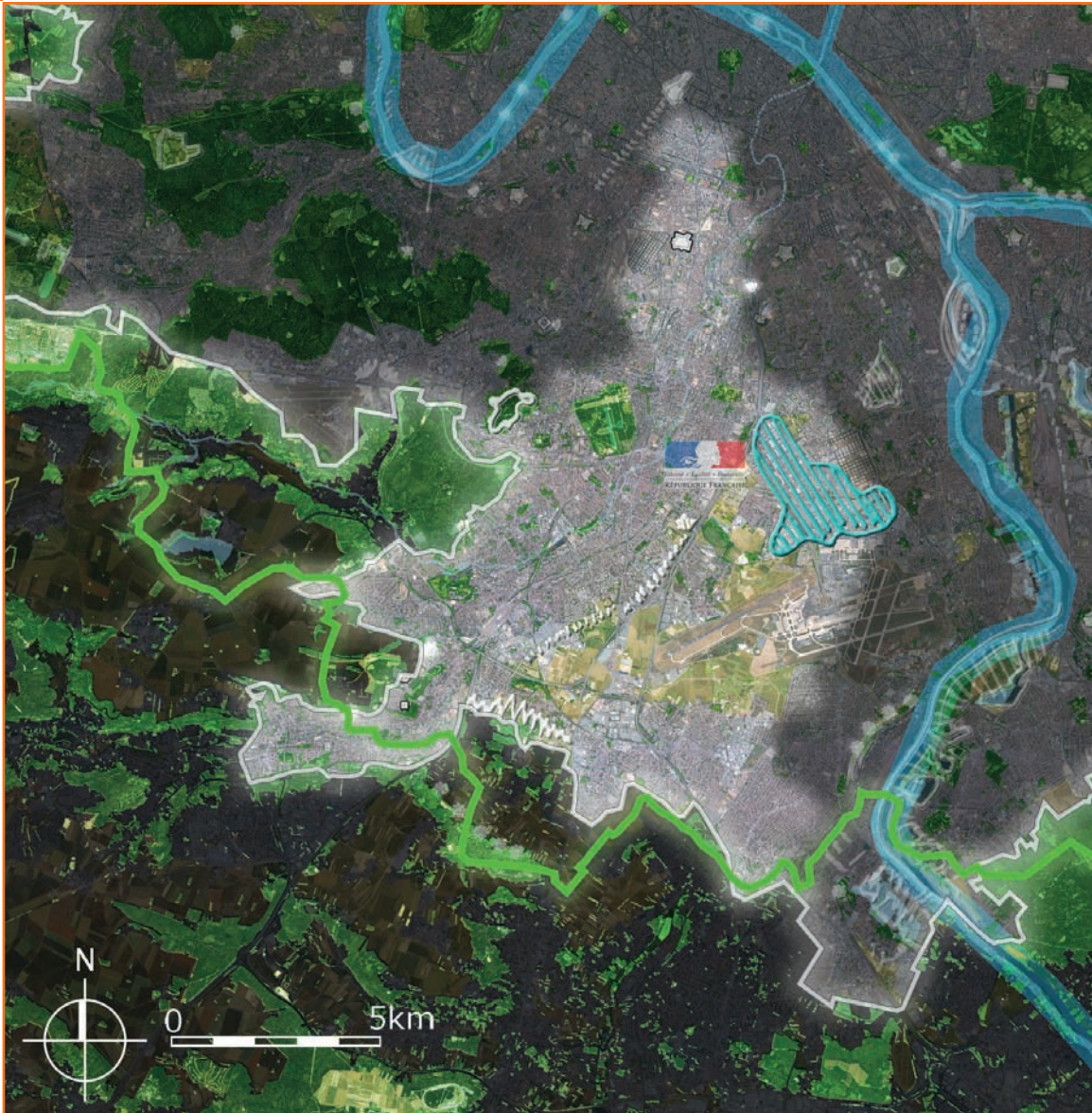
➤ Le Fort de Charenton transformé en château de vacances pour les enfants du Grand Paris.

la vallée de la bièvre



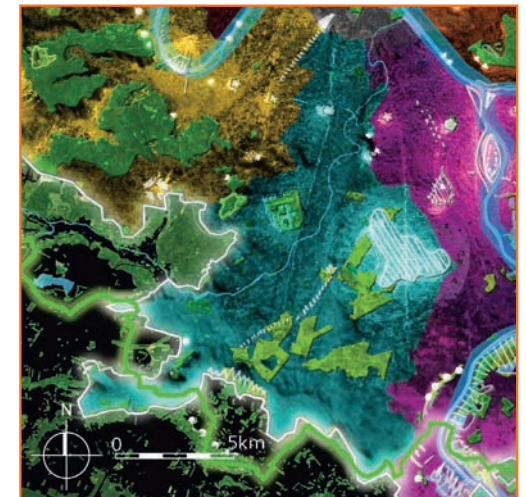
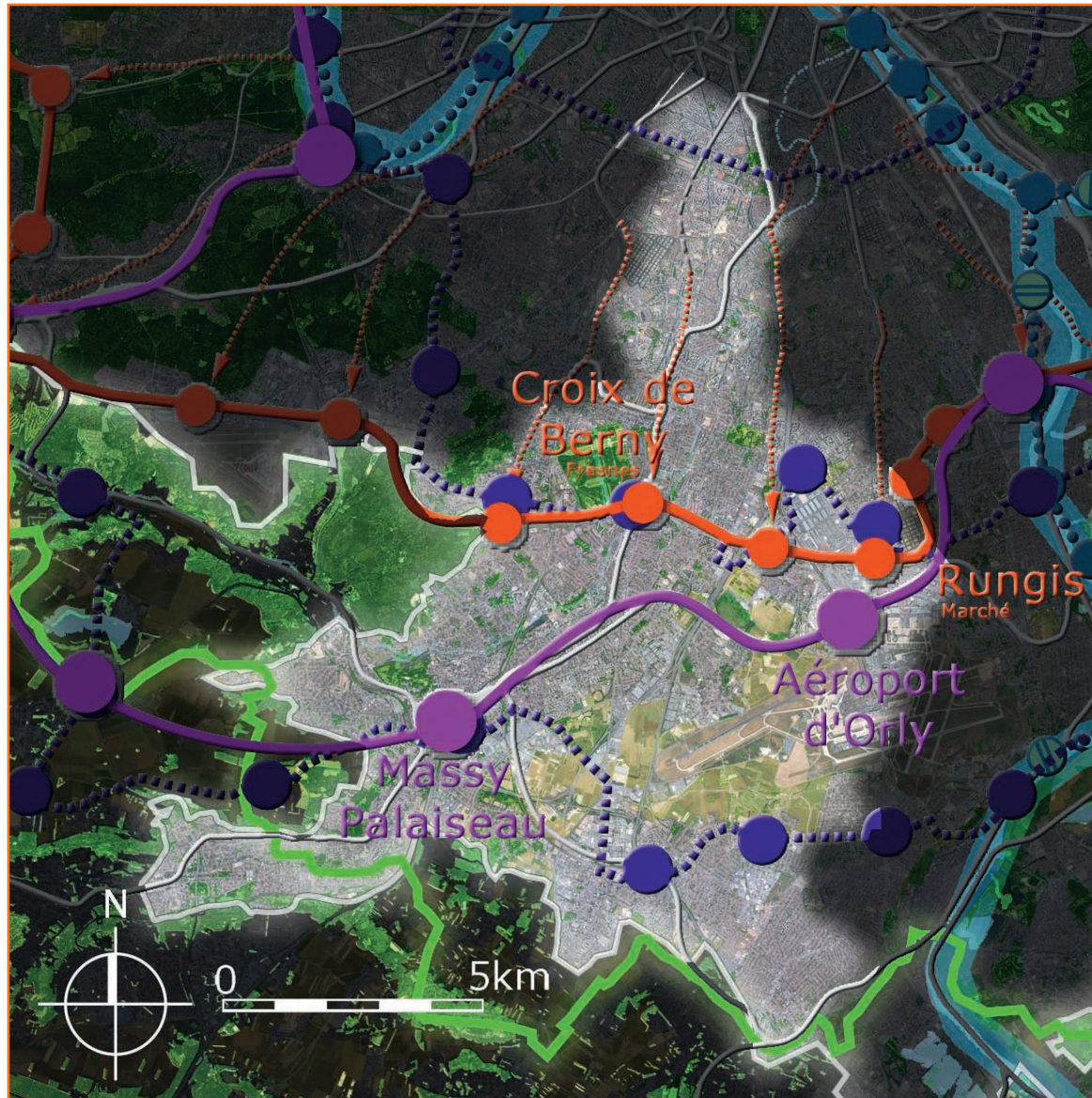


la vallée de la bièvre



Le paysage de ce territoire est structuré par la vallée de la Bièvre, qui est encaissée entre les plateaux de Choisy et de Villacoublay. L'inscription territoriale de la Bièvre, la position des communes de Massy et d'Orsay fabriquent l'interface du Grand Paris avec le plateau de Saclay, que nous appréhendons dans une logique de renforcement de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Le marché de Rungis est le site phare de cette fédération qui s'impose à nous. À l'instar du port de Gennevilliers et dans l'idée de dézoner les territoires, il nous semble indispensable d'ouvrir le site aux habitants du Grand Paris. À l'image de ce que sont les plus beaux marchés du monde, Rungis a la capacité de s'ouvrir sur la ville. Nous l'imaginons composé d'habitat, de bureaux et de multiples bistros et restaurants qui en feraient un morceau de ville généreux. Tel un lieu de voyage, on y viendrait admirer le ventre du Grand Paris et déguster une gastronomie populaire d'ici et d'ailleurs. Les projets de transports placent le marché à portée d'Orly et des grands pôles que dégage le projet.



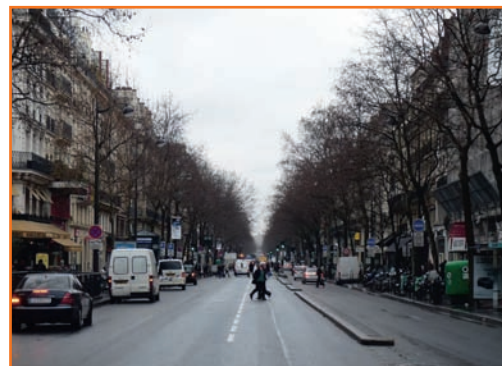
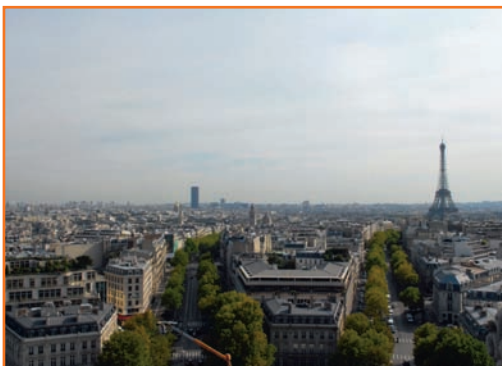
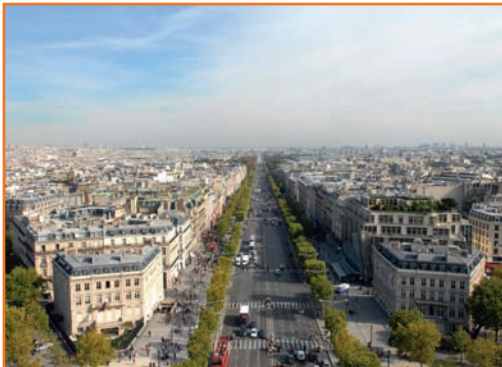
- La fédération de la Vallée de la Bièvre :
- le nouveau maillage des transports
 - repérage des principaux grands ensembles
 - localisation des sites de projets.





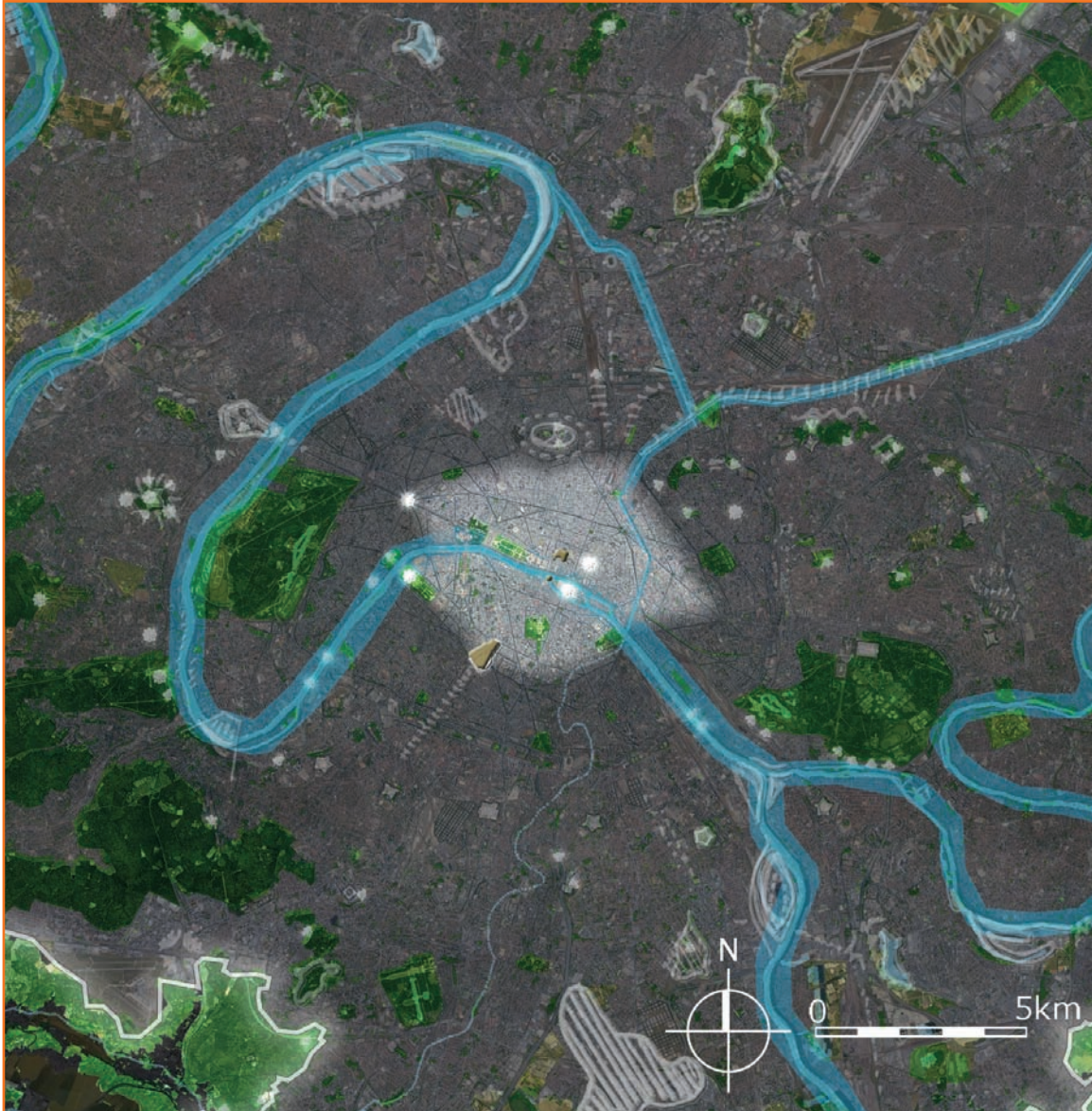
➤ À Rungis, le ventre du Grand Paris s'ouvre sur la ville et devient un lieu de destination des gourmands curieux.

paris





paris



Nous appréhendons le territoire de projet de Paris dans l'espace constitué par l'ancienne limite des fermiers généraux¹. C'est pourquoi nous ne proposons pas de projet directement sur le périphérique, car nous partageons la philosophie d'intervention développée entre Paris et les communes limitrophes², qui tend à établir une continuité urbaine entre les deux rives du périphérique.

Paris bénéficie d'un tissu urbain déjà fortement constitué, ce qui ne signifie pas pour autant qu'il ne doit pas accueillir de grands projets. C'est aussi l'espace de la ville historique et du patrimoine. Selon nous, la ville gagnerait en brillance et en rayonnement en jouant la confrontation entre la ville ancienne et des éléments de modernité. Comme le Centre Georges-Pompidou a réussi, en son temps, à s'implanter dans un tissu historique dense. C'est une manière de dépasser l'aspect intouchable du Paris historique, de sortir de l'accablant patrimonial au profit de la mise en scène d'éléments de modernité qui valorise le patrimoine architectural de la ville ancienne. C'est dans la confrontation que se révèle la bonne urbanité, la ville désirable. Paris n'a jamais cessé d'être une ville qui se sédimente au fil du temps, et ce processus doit être encouragé.

Le Grand Paris en est l'occasion. Nous dévoilons ici deux projets emblématiques de cette recherche d'alliance entre patrimoine et modernité.

Autour de la gare Montparnasse, nous constatons que l'implantation d'un objet unique – la tour Montparnasse – ne participe pas à l'urbanité de ce quartier, tant dans son rapport au sol que dans son rapport au ciel. Elle ne s'inscrit pas dans une mise en scène du quartier et ainsi échoue à sa propre mise en valeur. La refondation du quartier passe, selon nous, par la sortie de l'isolement de la tour. C'est pourquoi nous imaginons un projet qui plante plusieurs tours et fabrique un nouveau rapport au sol et une nouvelle mise en perspective de la tour Montparnasse. La recomposition du tissu fabrique des fonds de perspectives aux avenues qui convergent vers la gare dans une mise en scène qui valorise toutes ses façades.

1- Le tracé correspond à la seconde ceinture de boulevards actuelle :

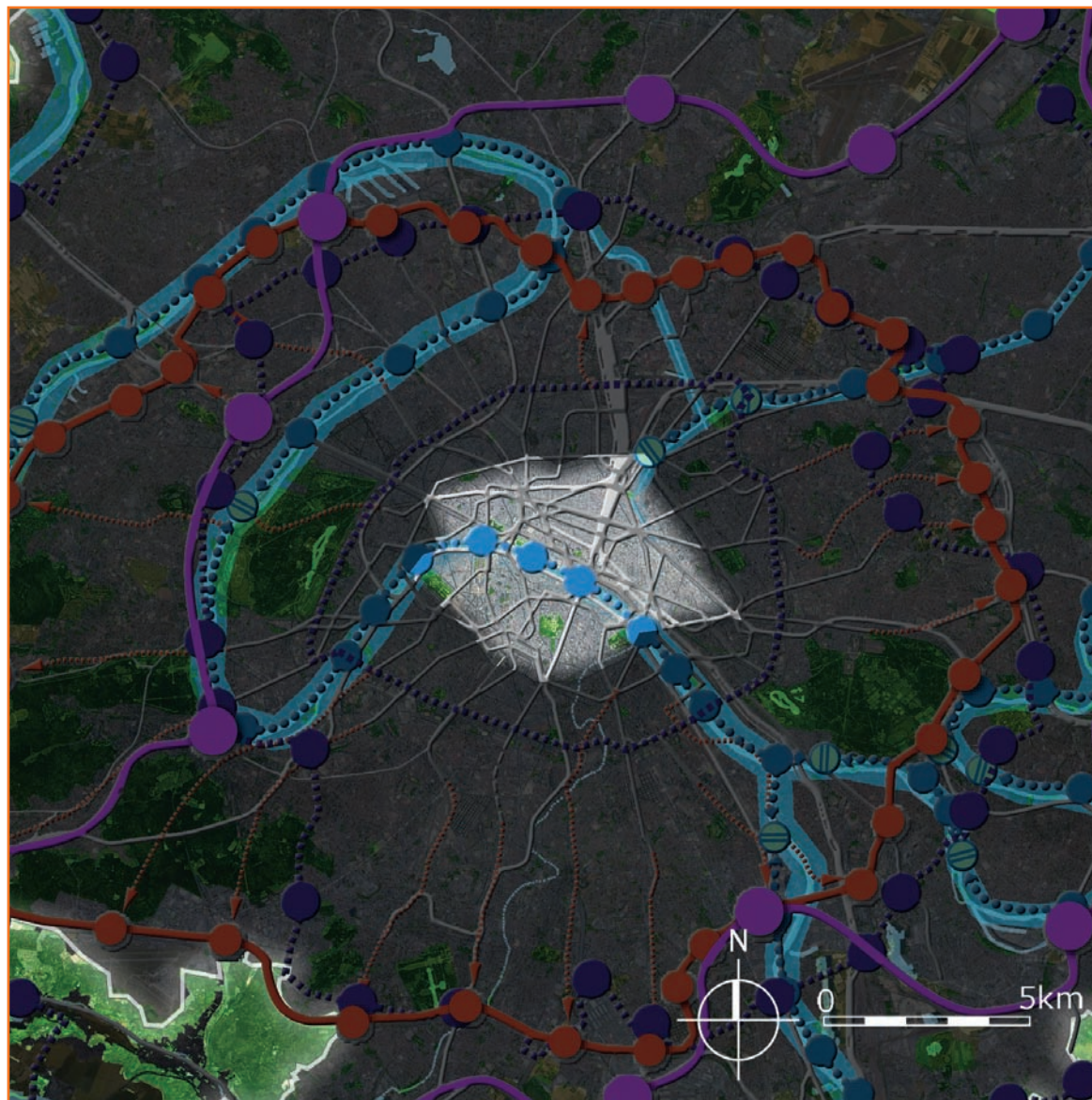
– rive gauche, d'est en ouest : du boulevard Vincent-Auriol au boulevard de Grenelle, en passant par le boulevard Raspail ;
– rive droite, d'ouest en est : de l'avenue d'Iéna au boulevard de Bercy, en passant par le boulevard des Batignolles.

2- Voir No Limit, étude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris par TVK – Pierre Alain Trévelo et Antoine Vigier-Kohler pour la Mairie de Paris (2008).

Au Vert-Galant, sur l'île de la Cité, nous imaginons une tour fine qui instaure un dialogue avec la tour Saint-Jacques et les tours de la cathédrale de Notre-Dame de Paris. Elle offre ainsi un nouveau point de vue sur la métropole.

Implanter des tours à Paris, pas seulement en bordure du périphérique, permet de modifier l'image plutôt dévalorisée des tours dans notre pays et d'en finir avec la dichotomie entre tour de bureaux et tour de logements sociaux. C'est pourquoi nous souhaitons promouvoir des tours aux usages mixtes à même de renouveler leur image. Le plaisir d'habiter le ciel pourrait être enfin reconnu.

Paris est à même d'assumer une nouvelle modernité.



- La fédération de Paris :
- nouveau maillage des transports ;
 - repérage des principaux grands ensembles ;
 - localisation des sites de projets.



PHARM

ACQUAS

TELEVISION
VIDEO - PHOTO



➤ Sortir sa tour Montparnasse de la solitude par l'implantation de nouvelles tours qui la valorisent.





➤ Réconcilier patrimoine et modernité par une tour fine au Vert-Galant.



LA FÉDÉRATION DU GRAND PARIS

“

**une fédération de consciences qui s'éveillent
ou un concours de volontés qui se cherchent
et peu à peu se trouvent ”**

Maurice Blondel, *Action*, 1893

comment combiner des intérêts contradictoires?

Réaliser le Grand Paris est un énorme défi. Nous pressentons bien qu'en l'état actuel des systèmes de régulation, cela est presque impossible. Une sédimentation des strates de responsabilité s'est installée. La superposition, l'enchevêtrement des instances de pouvoir – qu'elles résultent de l'État ou des collectivités territoriales – aboutissent à un quasi-immobilisme. Il nous faut donc tout à la fois inventer des concepts nouveaux liés à une vision qui réenchante le territoire dans sa globalité (les fédérations du Grand Paris), mais aussi une méthode destinée à rendre possible ce projet.

À cette fin, nous pourrions appliquer ce que l'on appelle la logique floue. Pour ceux qui ne sont pas mathématiciens, la logique floue consiste à remplacer la logique booléenne (100% de A implique forcément 0% de non-A) par une logique qui consiste à dire que A et non-A peuvent être vrais en même temps. Il s'agit alors d'une logique statistique de répartition qui, par exemple, considérera que «A» est vrai à 60% et «non-A» à 40%.

Prenons un exemple crucial dans le cas du Grand Paris. Deux analyses s'opposent radicalement quant aux instances de prises de décisions à promouvoir : pour les uns, le despotisme est la seule façon d'avancer, de modifier radicalement le territoire des endroits très concentrés. À Paris et dans sa région, les hommes comme Haussmann, Bienvenüe, Delouvrier ont disposé d'une délégation de « pleins pouvoirs » accordée par le pouvoir central au détriment absolu de la représentation des citoyens. C'est à ce prix seulement qu'il a été possible de casser, de restructurer ou d'implanter... Il faudrait donc faire aujourd'hui à l'identique.

Pour d'autres, au contraire, nous sommes désormais entrés dans l'ère de la proximité, et il est impossible de revenir en arrière. Rien ne se fera sans l'accord des citoyens, localement qu'ils soient représentés par leurs élus territoriaux ou par des associations ad hoc.

C'est ainsi qu'il est devenu quasi impossible d'ouvrir un établissement pour personnes handicapées, voire de construire des

programmes ambitieux de logement social sans des années de concertations. Donner les pleins pouvoirs à un super-préfet n'est même plus seulement pensable.

Laquelle de ces deux analyses est la bonne? Faut-il arbitrer entre l'une et l'autre? Nous voici revenu dans une logique binaire, dans un raisonnement cartésien. Appréhendons les choses autrement en cherchant à accepter les deux logiques à la fois. Cela pourrait passer par une forme de régulation dans laquelle on liste les dix ou quinze champs de décision fondamentaux liés à l'aménagement d'un territoire, puis où l'on formalise préalablement pour chacun d'entre eux si les décisions qui le concernent seront prises par un délégué de l'État ou au contraire par les décideurs locaux. En contrepartie d'un champ de contraintes très fort imposé par l'État – au nom de la réalisation du Grand Paris – sur certains aspects, il y aurait en revanche un abandon complet de la décision sur d'autres aspects aux seuls acteurs locaux. N'est-ce pas ainsi, par exemple, que s'est en partie reconstruit Berlin au cours des années

passées avec des secteurs dans lesquels la liberté architecturale et urbanistique a été totale?

On peut donc compenser la privation de liberté imposée partiellement à des acteurs locaux par une autorité totale qui peut au contraire leur être accordée sur certains sujets. La négociation se situe alors en avant dans une logique de gagnant-gagnant, chacun acceptant une perte de prérogative pour en récupérer le plein exercice ailleurs. Ce qui pourrait se résumer en la compatibilité de notre célèbre dispute entre jacobins et girondins.

une fédération pour le Grand Paris

L'enjeu de la démarche initiée sur le Grand Paris ne nous semble pas devoir se limiter au simple exercice de prospective abstraite, distanciée et gratuite. Au contraire, elle doit avoir l'ambition de passer de la réflexion-proposition à l'action. À partir de notre appréhension des aires de cohérence géographiques de ce Grand Paris qui définissent les huit fédérations territoriales que nous préconisons, comment donner un sens à ces territoires, un souffle commun, une volonté donc une méthode, un modus operandi qui concrétise cette vision ? On l'a bien compris, la pertinence du territoire de «notre» Grand Paris transcende la géographie politique institutionnelle.

La Fédération du Grand Paris, constituée des quelques 230 communes identifiées, ne représentent pas une instance de pouvoir territoriales supplémentaires mais une assemblée représentative porteuse des projets attachés à chaque unité territoriale au sein de laquelle la ville de Paris, la région, les départements concernés par tout ou partie de leur territoire et bien entendu l'État ont une place et un rôle

plein et entier. Notre intention n'est ni de supprimer une collectivité territoriale en place, ni d'en «inventer» une nouvelle, la représentation politique étant seule à même d'arbitrer sur de tels choix. Notre unique volonté est de donner de l'efficacité à la concrétisation du scénario de développement du Grand Paris.

Nous partons du postulat que toutes ces collectivités territoriales ont la volonté de travailler ensemble au service de ce projet collectif en partenaires égaux. Dans ce paysage plus opérationnel qu'institutionnel, l'État est un des acteurs essentiels pour, en particulier, initier le processus du Grand Paris. Son indispensable implication impulsera et légitimera la dimension «transcollectivités» de la fédération du Grand Paris. De surcroît, il apportera la nécessaire vision nationale et internationale qu'il est impératif d'intégrer dans la dynamique du projet.

La construction de la ville, l'organisation du territoire ne s'exprime plus à travers une intervention plein pouvoir de l'État comme Haussmann et Bienvenüe ont pu

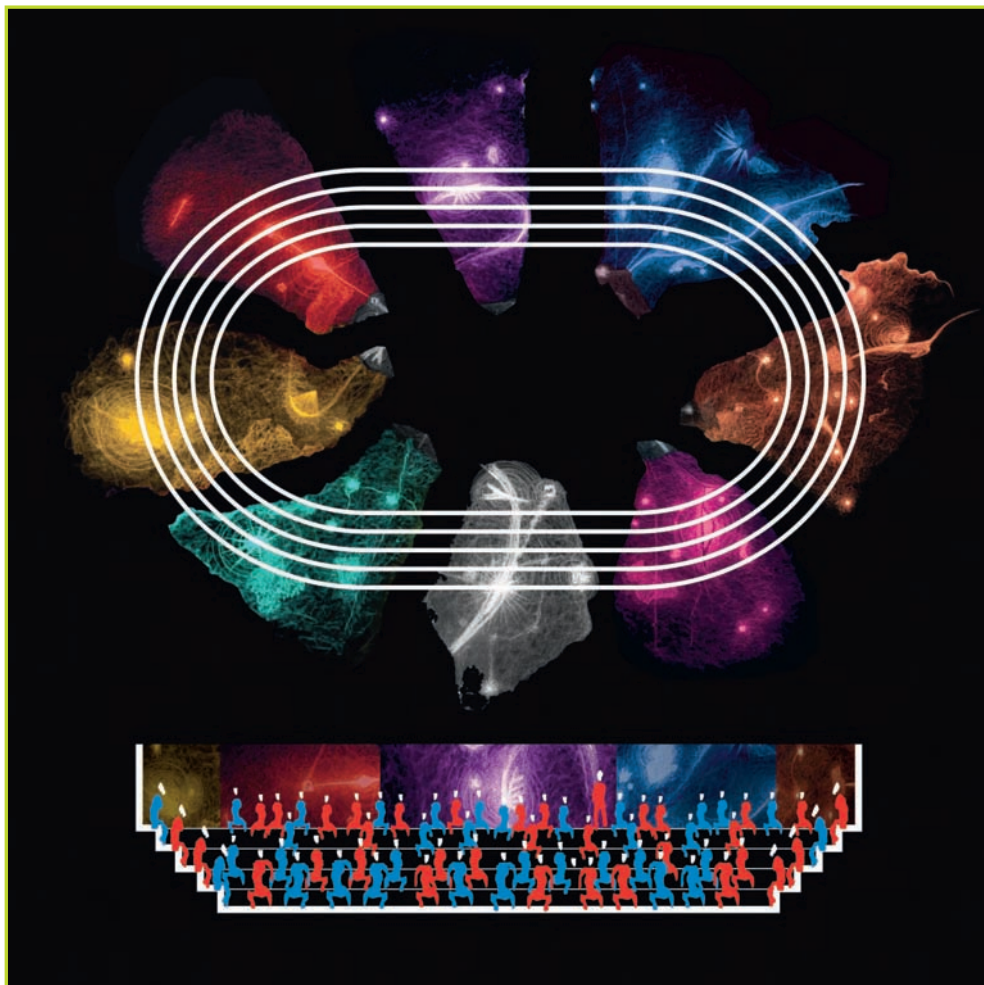
en bénéficier pour restructurer Paris. Nous sommes dans l'ère de la proximité. La pertinence d'un projet est d'autant plus acceptée par le citoyen qu'il existe une étroite homothétie entre sa compréhension et sa traduction physique. La commune ou l'arrondissement est l'espace à mettre en valeur pour partager le projet.

À l'image d'un syndicat, la Fédération du Grand Paris est un (le) lieu de la délibération des projets. Assemblée représentative des communes, des départements, de la région et de l'État, son principal objet est d'assurer la programmation et la mise en œuvre des actions et interventions décidées sur les territoires de chaque Fédération de Communes. Si, par pragmatisme, la fédération serait dans un premier temps constituée de représentants nommés par les collectivités concernées, pourquoi ne pas imaginer à terme la constituer par le suffrage universel direct ?

Le syndicat a un atout majeur : il est bien connu et pratiqué par tous les acteurs et son champ de compétences se concentre sur un objet précis bien identifié : le plan

de développement du Grand Paris. Au-delà des postures politiques et par analogie, il suffit d'observer avec quelles facilités et réactivité le syndicat «Paris Métropole» s'est constitué. Outre le fait que la vocation d'une telle assemblée est bien identifiable et aisément « paramétrable », elle a la double vertu de représenter à la fois le lieu de décision des actions à mener et de leur exécution. Une seule obsession nous inspire : le passage à l'acte du projet.

En termes de méthode, l'assemblée (le syndicat) fixera les objectifs révélés et définis par chacune des 8 unités territoriales ou fédérations de communes, chaque fédération de communes ayant l'entière liberté sur le choix de la maîtrise d'ouvrages des projets. Le nouveau management de projet, qui doit être volontaire dans la formulation des objectifs, est désormais souple dans l'organisation des méthodes pour les atteindre. L'aménagement du territoire se vit de nos jours dans un processus négocié donc dans un champ d'interventions plus long et complexe, loin d'une institutionnalisation des opérateurs appelés à réaliser les projets.



↘ Le double hémicycle de l'Agora du Grand Paris classe les maires par fédération de communes et non par appartenance politique.

Nous sommes dans l'ère de la coproduction des projets où tous les acteurs, publics et privés, ont un rôle à jouer.

L'assemblée de la Fédération du Grand Paris siège dans un double hémicycle allongé. Le Président est un primus inter pares tandis que les maires sont classés par fédération et non par appartenance politique.

La pédagogie à destination des citoyens est la clé de la réussite d'un tel projet. Elle est la garantie de l'expression du devoir d'urbanité qui doit s'imposer à tous les experts. Elle s'appuie sur une école de citoyens, une école d'élus et un collège de scénaristes-architectes.

Dans un premier temps se construit un projet partagé fondé sur la pédagogie participative, puis l'assemblée des 230 maires se met en place pour discuter et délibérer sur le projet. C'est seulement une fois que le projet est véritablement défini que peut se décider la gouvernance du projet. Une grande souscription pour financer le projet est gérée par l'assemblée des maires. C'est donc un projet immensément ambitieux qui part du citoyen et retourne au citoyen.

la démarche d'actions pour un Grand Paris durable

Le club des territoires et des bâtiments durables (Club D2C) a développé de 2003 à 2008 une démarche d'actions générique pour des bâtiments satisfaisants du point de vue environnemental, pour des territoires durables, pour des bâtiments durables. Les actions sur les bâtiments sont les opérations de construction ou d'adaptation et les activités de gestion. Les actions sur les territoires sont les projets d'aménagement ou de renouvellement et les activités de gestion.

La démarche D2C® sert actuellement de base pour la mise en place d'un système de labellisation international relatif aux territoires durables.

La démarche d'actions appliquée aux territoires consiste à définir un objectif de qualité et à définir et utiliser un système de management, l'un et l'autre adaptés à l'objet de l'action, afin d'obtenir une qualité optimale dans le contexte particulier de l'action. Ainsi, cette démarche traite de l'objectif de qualité et du système de management des actions concernées.

Les principales caractéristiques du sys-

tème de management générique des actions qui sera utilisé dans le projet du Grand Paris ont déjà été présentées.

Quant à la définition de l'objectif de qualité des actions pour des territoires durables, elle est gérée par un système de onze exigences, appelé le « système des onze objectifs » et structuré en quatre parties.

1- L'objectif urbanistique est relatif à la pertinence et l'adéquation des objectifs, des procédures et des solutions aux différentes échelles spatiales et temporelles, à l'adaptabilité des solutions ainsi qu'au processus de décision ouvert à tous.

2- Trois objectifs économiques, relatifs à la cohérence économique des espaces et des réseaux, la cohérence économique et financière pour les pouvoirs publics et les investisseurs privés.

3- Quatre objectifs sociétaux : la prise en compte de la diversité sociétale (diversité dans l'offre de logement et des activités) ; l'accessibilité équitable des réseaux ; l'équité sociale et culturelle des activités libres ; l'exigence globale de sécurité.

4- Trois objectifs environnementaux : les exigences environnementales pour tous les espaces du cadre de vie bâti (les ressources, l'air, les eaux, les sols, les déchets ultimes, la biodiversité) ; les exigences environnementales pour les réseaux ; les exigences environnementales pour les activités humaines (activités économiques et activités libres).

par où commencer?

Pour aborder la concrétisation d'un projet d'une telle amplitude, un certain nombre de conditions doit être réuni.

Un projet partagé

Pour qu'un projet résulte du travail des dix équipes, il est nécessaire, outre une synthèse cohérente de ce travail, qu'il soit partagé par les élus et par les citoyens c'est pourquoi nous proposons la création d'une école d'élus et d'une école de citoyens. À ces consultations indispensables et afin qu'une continuité puisse être assurée, des « ateliers de scénaristes urbains » prolongent le travail des dix équipes en permettant d'appréhender le Grand Paris dans une cohérence d'ensemble.

Décider l'urgence et par où commencer

La caractéristique d'un projet et sa qualité résultent du fait qu'il propose une solution globale complète mais également qu'il donne les clés d'une réalisation étalée, classe hiérarchiquement les priorités et l'ordre de leur réalisation et définit la mise en place des moyens de cette réalisation.

Nous proposons de définir les premières priorités pour répondre à trois urgences :

Urgence transport

Ce sont d'abord les opérations déjà programmées, cohérentes avec les objectifs du Grand Paris (prolongement des lignes de métro et de certains tronçons de lignes à grande vitesse), qu'il faut accélérer. Parallèlement, des opérations nouvelles doivent être mises en route. Par exemple, la préfiguration du nouveau maillage de transport est possible par la mise en place de bus way ainsi que la réalisation de plusieurs tronçons du Tramway du Grand Paris préfigurant la délimitation d'une nouvelle échelle de la métropole. Il est en outre indispensable que soit mise en place une opération tarifaire compréhensible de tous : un tarif unique de transport métropolitain à l'intérieur du territoire du Grand Paris.

Urgence habitat

Il s'agit d'accélérer la cohésion sociale de la métropole par l'accélération du remodelage urbain et architectural des grands ensembles et la construction dans chacune

des fédérations, de logements pour les maux-logés et les sans-domicile fixe, sur le modèle de pensions de familles défendues par la Fondation de l'Abbé Pierre.

Urgence symbolique

Pour préfigurer et concrétiser la conception nouvelle de l'urbanité portée par le projet, des opérations pilotes sont nécessaires. Ces opérations pourraient être, sans que la liste soit définitive :

- le déplacement dans le Grand Paris de services ministériels et régionaux ;
- la préfiguration de ce que sera l'Agora du Grand Paris dans des lieux itinérants pour commencer, avant de l'installer à la confluence de la Seine et de la Marne ;
- les réaménagements du parc de La Courneuve, du canal de l'Ourcq, du port de Gennevilliers tels que nous les avons présentés dans notre dossier.

Des conditions de réalisation : un projet législatif

Les priorités et urgences que nous venons de définir résultent de notre appréhension des problèmes mais les équipes d'architect-

tes ne peuvent émettre que des réflexions et propositions car ils n'ont aucune légitimité pour définir les priorités du projet et les phases de réalisation. C'est le rôle des citoyens, et dans un mécanisme démocratique, le rôle de la gouvernance. Les quelques réflexions que nous nous sommes permis sur ce sujet de la gouvernance étaient animées par la préoccupation que nous avons, de passer d'un projet à son acceptation concertée et à sa mise en œuvre cohérente et programmée. C'est avec cette même préoccupation que nous avons réfléchi à la réalisation des premières opérations et nous proposons que soit lancée une grande souscription portée par les collectivités et l'État qui permettra également une plus grande appropriation et participation de l'ensemble de la population.

“

**l'utopie concrète ne part pas de rien,
même si une bonne dose d'innocence
maintenue est nécessaire à son énonciation,
il y a donc des preuves qu'il arrive que
du sens apparaisse, que l'idée de vivre
ensemble s'impose à tous ”**

Roland Castro, *J'affirme*, 2005

le Grand Paris du devoir d'urbanité

Voilà plus d'un siècle que Paris n'a pas pensé son extension en ayant à cœur le développement d'une urbanité qui place l'humain au centre.

La pensée égalitaire de l'espace public issu d'Hausmann et d'Alphand s'est arrêtée à l'enceinte de Thiers pour se développer en bourg et faubourg de plus en plus séparés jusqu'au Mouvement moderne. Rationnaliste, zoneur et producteur de grands ensembles, il a favorisé un développement séparé et un contraste physique saisissant avec la ville de la continuité haussmannienne et posthaussmannienne. C'est le premier acte d'un désastre annoncé. La manière dont a été conduite l'industrialisation après guerre et le règlement tragique des guerres coloniales et des migrations qui les ont accompagnées a conduit à un deuxième désastre humain sur de l'urbain : les plus fragiles ont fourni la population accueillie par le Mouvement Moderne. Et la misère a trouvé son décor. Ce fut le deuxième acte : on l'appelle encore la « question des banlieues », en forçant le trait on peut parler d'apartheid urbain. Le

troisième acte s'est joué à Kyoto : le monde est épuisable et l'humanité est sommée de s'organiser pour parer à cet épuisement. Le corollaire urbain du protocole de Kyoto c'est l'arrêt de l'étalement sans fin des villes ; le croisement des activités humaines et non la séparation ; la ville des courts chemins ; la ville productrice d'énergie ; la ville de l'agriculture urbaine ; l'industrie retrouvée ; le partage de l'espace dans la solidarité et le renouvellement urbain, non seulement entre logements sociaux et privés (loi SRU) mais entre tous les lieux réels, symboliques et imaginaires qui concourent à la dignité urbaine et contribuent à sa poésie.

Ces trois premiers actes de la « tragédie » urbaine concourent à l'exigence de penser l'après Kyoto métropolitain et de l'appliquer à Paris et sa banlieue.

Livrons nos premières conclusions : le droit à l'urbanité est le fil conducteur de notre projet, il survient dans l'histoire de l'émancipation humaine après le droit au droit de la Révolution française, l'école publique obligatoire de la IIIe République et le droit aux soins (la Sécurité sociale

du programme de la Résistance réalisée). Lorsque la crise financière mondiale éclate, le quatrième acte se joue. La crise nous oblige à penser hors de la main invisible du capitalisme. Elle nous somme de remettre l'homme au centre et nous impose de penser « décorporatisé » c'est-à-dire de penser le projet et non la procédure. La crise confirme qu'il faut passer d'un droit à l'urbanité à un devoir d'urbanité. Le devoir d'urbanité s'impose à tous, les architectes doivent cesser de fabriquer des objets célibataires, les villes d'aménager des « sites propres » massacreurs d'avenues, les chercheurs de chercher au nord et les producteurs de fabriquer au sud... Le devoir d'urbanité c'est la ville de la non-séparation et de la solidarité visible et sensible. Ce que peut devenir le Grand Paris pour lui-même et comme modèle dans le monde, comme Versailles a influencé Saint-Pétersbourg et Washington ; Hausmann, Shanghai et Buenos Aires. Le cinquième acte de cette longue histoire peut être écrit « grâce » à la crise. Elle fait ressortir des person-

nages historiques ringardisés : Colbert, avec l'entreprise publique d'État ; Keynes, avec les plans de relance volontaires ; De Gaulle avec l'ardente nécessité du Plan. Le Grand Paris du devoir d'urbanité pourrait être financé par une grande souscription, qui transforme le citoyen épargnant en bâtisseur, et nourrirait de grands travaux. Il serait un projet enthousiasmant volontaire dans un monde gagné par le fatalisme dépressif et le sentiment que tout cela nous dépasse. Or le Grand Paris est un problème énorme qui porte en lui sa solution, c'est même un problème qui est la solution. Il faut juste en faire un projet qui sublime les intérêts particuliers, les corporatismes des institutions, la pensée technique qui sépare. Ces travaux seraient à l'image de l'illumination rimbaldienne « J'ai tendu des cordes de clocher à clocher ; des guirlandes de fenêtre à fenêtre ; des chaînes d'or d'étoile à étoile, et je danse. »

Avec l'idée de relier, le devoir d'urbanité c'est l'exigence du XXI^e siècle. En affirmant qu'il serait religieux ou ne serait pas, André Malraux ne disait pas autre chose.

Le Grand Paris du devoir d'urbanité consacre un nouveau droit : le droit à l'urbanité, l'épuisable du monde en fait un devoir. Marx a dit que l'Histoire ne repasse pas les plats. . . Il serait judicieux de le faire mentir.

Le destin de l'ensemble des réflexions et postures que nous avons prises ne sont pas valables uniquement à Paris. Les grandes métropoles régionales pourraient en bénéficier aussi : mettre de l'intérêt public partout, remodeler et dézoner, créer des lieux symboliques nouveaux, promouvoir une approche sensible de la ville, quitter l'accablement patrimonial. . . tout ce qui nous semble une manière de concevoir la ville hors d'une pensée purement technique pourrait se diffuser sur tout le territoire. Et le monde aussi pourrait en profiter. Le devoir d'urbanité est un message à vocation universelle.

LE GRAND PARIS DU DEVOIR D'URBANITE

LE SYMBOLIQUE, LES NOUVEAUX MONUMENTS DU GRAND PARIS

LE REEL, LES 1001 LIEUX, LES 1001 VILLAGES, LES 1001 VISAGES

L'IMAGINAIRE, LES LIEUX DE VOYAGE

LES CONDITIONS D'UNE BONNE URBANITE

LE SYMBOLIQUE, LES NOUVEAUX MONUMENTS DU GRAND PARIS

Toutes les Mémoires au Mont Valérien
Le Champ de Mars de la République Métissée à Cheiles
Un Panthéon à pied sur la Nationale 305
La Foire du Monde Multipolaire à Gonesse
L'Eco Planète au port de Gennevilliers
Le Canal du Savoir sur le canal de l'Ourcq
L'Agora du Grand Paris à la confluence de la Seine et de la Marne

Le Réel
Un Grand Paris intensif pas extensif
Le Grand Axe Historique
L'Imaginaire
Le Symbolique
Développement Durable
- Indépendance énergétique
- Voyage à deux pas de chez soi
- Compacité
Le Grand Paris des Poètes
Le ventre du Grand Paris à Rungis
Le Fort des Enfants au Fort de Charenton
Un événement au Vert Galant
L'Avenue du Ciel au Bourget
Le Casino d'Enghien
Un Opéra à Gennevilliers
Central Park à La Courneuve

Une île à Vitry
Un Nouveau Quartier à Stains
Le Nouveau Montparnasse
L'île Seguin
Les Hauts de Vitry
Le Canal de L'Ourcq

Remodeler
Déréglementer
La Topolitique
La Géomorphologie
Les transports Poétiques
Les transports Rapides
Nourrir la ville

Metissage
L'Assemblée du Grand Paris
Un seul titre de transport dans le Grand Paris

0 5km

Tous les plans et croquis ont été conçus
par l'équipe de l'Atelier Castro Denissof Casi.

Crédits photographiques

- Atelier Castro Denissof Casi : p.15, 25, 27, 43, 44, 64, 67, 84, 118, 128, 132, 134, 160, 161, 164
- Carte postale de Paris : p.15
- La tour Eiffel : Eclairage de la tour Eiffel, copyright Société nouvelle d'exploitation de la tour Eiffel, conception Pierre Bideau. Editions A. Leconte.
- Paris La Défense – Le Cnit (Camelot, de Mailly et Zehrfuss, architectes) La Grande Arche (Johan Otto von Spreckelsen), Photographe : Philippe Guignard. Editions A. Leconte.
- La Basilique du Sacré-Cœur de Montmartre (plans de Paul Abadie), Editions A. Leconte.
- Pauline Turmel : p.16
- Antoine Poupel : p.16
- RATP et Denis Sutton : p.19
- www.panoramio.com : p.20, 25, 39, 41, 43, 44, 76, 150, 166
- Marc Vaye : p.27
- Journal municipal de la ville de Créteil « Vivre ensemble » : p.43
- Hervé Jézéquel : p.46, 100, 101, 104, 106, 107, 112, 114, 115, 120, 122, 123, 126, 130, 136, 137, 142, 143, 146, 148, 154, 156
- www.metro-pole.net : p.60
- www.routard.com : p.64
- www.wikipedia/media : p.64, 152
- www.tripatlas.com : p.69
- www.happynote.com : p. 69
- www.ivankuznetsov.com : p. 69
- www.flickr.com : p. 73
- www.picasaweb.google.com : p. 73
- www.pps.org : p. 73
- www.iba.amsterdam.nl : p. 78
- www.wesleydegreef.files.wordpress.com : p. 78
- Le Monde, mardi 6 décembre 2005 signé de Grégoire Allix : p. 82
- Benoit Fougeirol : p. 85, 86
- IGN : p. 88, 140
- Epad : p. 110
- www.bloc-notes.thbz.org : p. 158



**CONSULTATION INTERNATIONALE
POUR L'AVENIR DU PARIS MÉTROPOLITAIN**

Atelier Castro Denissof Casi, Laboratoire Architectures, Milieux, Paysages Nexity, Villes et Projets, Berim