

VISIONS DU GRAND PARIS

Ateliers

6. CONCEVOIR LES TERRITOIRES, ENTRE « VILLES COMPLÈTES » ET MORCEAUX DE MÉTROPOLE

OCTOBRE 2016



Villes complètes ou morceaux de métropole ?

La ville complète

La ville complète met les fonctions du quotidien à disposition des habitants. Elle peut être assimilée à la « ville traditionnelle » dont les dimensions sont appréhendables, dont les usages sont connus, que tous pratiquent au quotidien. Cette ville est à l'échelle de ses habitants. La municipalité peut la gérer. Elle est banale et habituelle, elle permet de se situer, de se côtoyer, de se rencontrer. Elle peut être embellie, animée, aménagée... Elle est comme n'importe quelle ville qui serait entourée de campagne et posséderait en son sein tout ce dont on a besoin pour y vivre. Son cœur est le centre – ville avec ses édifices publics, ses commerces, ses équipements et ses services à la population. Tous s'y rendent naturellement, y habitent, y travaillent. Ce centre sert de point de repère, de jauge, les lieux en sont proches ou au contraire éloignés. La ville complète est mixte, habitat et lieux de travail y voisinent, riches et pauvres y cohabitent dans des proximités plus ou moins grandes mais toujours repérables ; les bus la traversent ; la gare lorsqu'elle existe, est un lieu toujours important... La ville complète est celle qui nous est familière et domestique.

Elle doit aujourd'hui s'adapter aux évolutions environnementales et répondre aux nouvelles attentes des citoyens : plus de souplesse, un partage des espaces, plus de nature.

Cela demande une évolution des documents d'urbanisme, des procédures de participation citoyennes et le renouvellement des méthodes. La souplesse des projets proposés, avec des usages partagés, des bâtiments mixtes, des bâtiments ressources, des variations d'utili-

sation, des diversités programmatiques... ne trouve pas toujours sa place dans un cadre réglementaire construit sur des bases de « m² » affectés. Quelles évolutions réglementaires ? Quelles adaptations du permis de construire ? Faut-il généraliser l'urbanisme de projet ? Comment adapter les codes de financements et comment réduire des coûts ?

L'Atelier du Territoire de la culture et de la création de Plaine Commune



Conseil de développement DRC

L'Atelier Batignolles, tables rondes avec les riverains



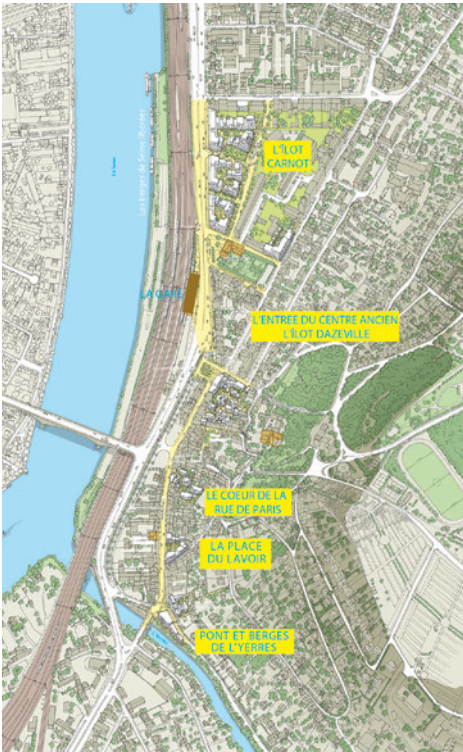
© Mara Mazzanti

Le quartier de la gare de Clichy-Montfermeil



Source : SGP — © InterAtlas

Croquis de principe pour l'aménagement du centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges



© EPAORSALIM communiquer, Luc Ginguet

Les Groues à La Défense



© EPADESA

Les morceaux de métropole

Les morceaux de métropole, ce sont à la fois ces fonctions nécessaires au fonctionnement de l'immense territoire urbanisé qu'est la métropole, mais aussi des objets uniques que l'on ne trouve rassemblés que dans les métropoles : Bourse, Opéra, bibliothèque nationale, Quartier central des affaires (QCA)... grands services urbains, institutions nationales et internationales équipements et infrastructures. Ils caractérisent la métropole et échappent au quotidien. Leur fonctionnement nous est bien souvent inconnu, leur gouvernance est lointaine, qu'il s'agisse d'un syndicat technique, d'un établissement public, d'une grande entreprise, d'une multinationale. Dans une métropole, ces lieux particuliers sont multiples. Ils fonctionnent avec des formes d'extra territorialité, ils sont en réseaux et en synergie entre eux : des centres commerciaux collés à des autoroutes, des hôpitaux/CHU ; des zones d'activités économiques (ZAE), des centres de recherche, des universités, des hubs de transport, des gares de triage, des grands ports fluviaux ; des plateformes aéroportuaires.

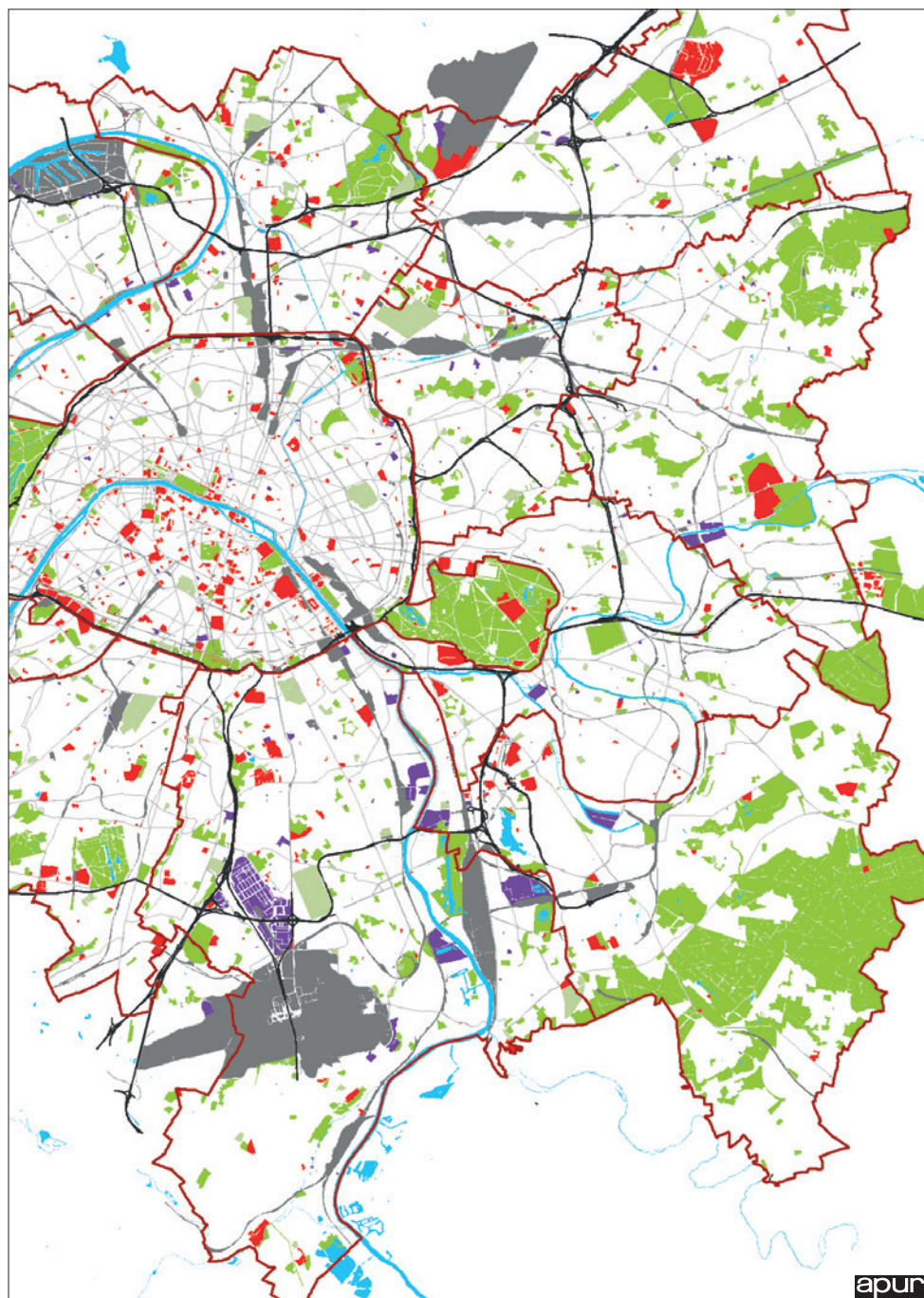
Ils parcourent la métropole (fleuves et canaux, autoroutes et voies ferrées) ou la jalonnent (des grands stades et des grands parcs sportifs, des bois et des grands parcs, de multiples gares). Ils fabriquent les conditions de notre confort (des usines du SYCTOM, des stations d'épuration du SIAAP, grands lieux de santé, universités, lieux culturels...).

Comment faire cohabiter ces deux échelles ?

L'imbrication des grands objets et réseaux métropolitains avec la ville banale et quotidienne est un fait. Les fonctions métropolitaines sont déjà en place et leur répartition a fondé des vocations durablement inscrites dans les territoires. Les grands réseaux d'infrastructures (chemin de fer, fleuve et canaux...) ont ainsi conditionné la position des grandes zones industrielles et logistiques, et des services urbains. Les grands équipements, quant à eux, ont été implantés selon d'autres logiques, en lien avec les réseaux de transport en commun, l'image des lieux, la visibilité... Certaines de ces fonctions métropolitaines constituent des éléments attractifs, alors que d'autres, au contraire, ont repoussé la ville à distance, en raison des nuisances et des risques générés. Leur acceptabilité par la population est inégale. Les cheminots aiment les bruits de la gare de triage que tous les autres habitants maudissent. L'avenir des grandes infrastructures dans la métropole, indispensables à son développement, impose de travailler le lien entre le local et l'extra territorial, de renforcer leur intégration à la ville quotidienne, de les « domestiquer ».

Les fonctions métropolitaines

Équipements d'échelle métropolitaine	
Grands services urbains	
Zones d'activités	
Espaces verts et parcs sportifs	
Cimetières	
Infrastructures de transport	
Autoroutes	
Voies structurantes	



Organiser les liens et la convergence entre la ville du quotidien et les morceaux de métropole

Reconquérir les secteurs de grands Services Urbains

Implantés de longue date, les usines de traitement liées aux grands services urbains sont maintenant au cœur de sites en grande transformation, à l'image des Docks de Saint-Ouen, du secteur des Ardoines, de la boucle de Gennevilliers, du secteur d'Achères. Ces secteurs dont l'urbanisation était inimaginable il y a 20 ans sont aujourd'hui au cœur des enjeux métropolitains. Leur mutation engage la collectivité bien au-delà des limites communales, voire territoriales.

L'exemple de la ZAC des Docks de Saint-Ouen

Site d'implantation de la première usine électrique de Paris, le port et les Docks sont dès le milieu du XIX^e siècle, un grand site industriel et une zone d'accueil des grands services urbains nécessaires au fonctionnement de Paris entre fer, route et fleuve : la production d'énergie, traitement des déchets et entreposage, et site des usines Wonder et Alstom. Les usines ont fermé à partir de 1975 et peu à peu les sites ont été remplacés par des entreprises de commerces de gros, qui trouvent là des locaux de stockage peu chers. De cette vocation industrielle, seules subsistent durablement l'usine d'incinération des déchets du SYCTOM et l'usine de la CPCU qui alimente le réseau de chaleur de Paris à partir de la combustion de ces déchets.

À partir de 2005, la ville de Saint-Ouen a engagé la reconquête de ce territoire. À la présence de ces deux grands services urbains

essentiels mais répulsifs, le projet a répondu par la création d'un grand parc métropolitain de 12 hectares en bord de Seine qui a permis de renverser l'image du site. Autour de ce lieu, désormais attractif, un quartier dense et mixte a vu le jour en moins de 10 années et symbolise aujourd'hui le nouveau visage de la ville de Saint-Ouen, réconciliée à la fois avec la Seine et ses usines.

La ZAC des Docks de Saint-Ouen



© ph. guignard/air-images.net

Le Grand Parc des Docks de Saint-Ouen



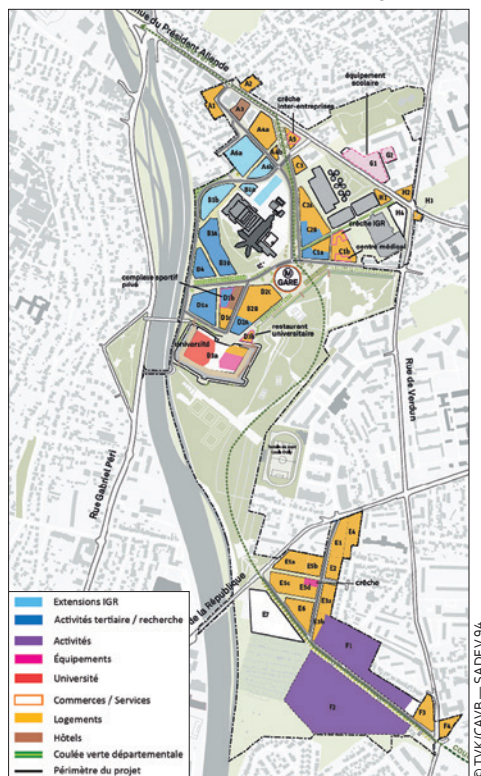
© Apur - David Bourreau

L'exemple de l'hôpital de Villejuif

Les hôpitaux, et plus largement les équipements de santé connaissent également une très grande évolution, s'immiscent dans un écosystème dont la dynamique sera accélérée grâce à une accessibilité renforcée liée aux nouveaux transports.

De l'hôpital avec son environnement technologique de plus en plus performant, ville dans la ville, au maintien à domicile d'une population vieillissante, tous les échelons de nos collectivités sont impliqués dans le développement de ce nouvel écosystème : intégration de l'hôpital, service mobile, aménagement de logements, incitation quotidienne à l'effort physique...

Plan de la ZAC Campus Grand Parc à Villejuif



ZAC Campus Grand Parc à Villejuif



Amplifier les liens entre ville, fleuves, rivières et canaux

Le XXI^e siècle voit non seulement l'accélération de la reconquête des Berges mais aussi l'amplification des usages logistiques, touristiques et un grand besoin de bien être, etc.

Il s'agit maintenant de se baigner dans les rivières et les canaux, et de rouvrir rivières et cours d'eau, d'augmenter l'utilisation des voies d'eau et de considérer Paris-Rouen-Le Havre comme une grande métropole maritime. Toutes les collectivités sont engagées dans la reconquête de leurs berges.

La Seine, la Marne et les canaux forment un ensemble très actif. Le Port de Paris est le deuxième port fluvial d'Europe, le tourisme et le transport fluvial sont en plein essor (déchets, BTP...).

L'exemple des ports fluviaux

Le port Sérurier et le port de Tolbiac, sont deux sites importants sur la Seine et les canaux dédiés à l'activité de production de bétons. Ils sont approvisionnés par voie fluviale et leur position stratégique au plus près des chantiers du cœur de la métropole permet de diminuer les parcours des nombreux camions toupies. Pour cette raison leur maintien est indispensable. D'autre part, le canal de l'Ourcq comme la Seine, sont devenus depuis de nombreuses années des sites de loisirs et de promenade et des espaces de liaison majeurs au sein de la métropole. Maintenir leur fonction industrielle supposait donc de négocier une cohabitation des fonctions logistiques avec le passage

des voies cyclables et des allées de promenade. Adaptation des ouvrages industriels et des engins de levage et de transport des matériaux pour sécuriser le passage du public, délimitation claire des espaces et traitement des limites, insertion des silos dans le paysage des berges... ont permis de rendre compatibles deux fonctions qui semblaient antinomiques. Cette cohabitation entre logistique et loisirs a transformé le regard porté sur les canaux jusqu'à amener des investisseurs privés à choisir ces lieux pour y implanter des fonctions nouvelles, notamment des lieux de travail qui utilisent l'image du canal.

Paris Plage au Bassin de la Villette



© Mairie de Paris - DICO - MCC - Sophie Robichon

Achères (Port Seine Métropole Ouest)



Le port Sérurier sur le canal de l'Ourcq



Redistribuer les commerces

Après la génération des grands centres commerciaux accessibles depuis les autoroutes que furent dans les années 70 « Rosny 2 » ou encore « Belle Épine », les centres commerciaux sont en train de devenir l'un des marqueurs du renouveau des centres-villes et de la qualité de la vie quotidienne que l'on veut y trouver. Le commerce est le service du quotidien par excellence, sa disponibilité est l'un des facteurs essentiels de l'attractivité d'une ville. Le modèle de la rue commerçante du centre-ville est, pour tous, la référence. Retrouver le plaisir de la promenade en ville, s'y rendre à pied comme dans la boutique d'à côté mais disposer d'une offre commerciale large et diversifiée constituent les attendus des nouveaux centres commerciaux de centre-ville. « La Vache Noire » à Arcueil, « Okabé » au Kremlin Bicêtre, « les passages » à Boulogne, SO Ouest à Levallois... sont autant d'exemples de cette manière inédite de revaloriser les villes en y intégrant des équipements que l'on pourrait qualifier de « nouveaux grands magasins » qui renforcent leur attractivité et fabriquent des nouvelles synergies avec les petits commerces traditionnels proches.

Ainsi si les centres-villes anciens sont capables aujourd'hui d'intégrer les modèles commerciaux les plus actuels, en même temps les lieux métropolitains par excellence que sont les grandes gares internationales intègrent désormais des commerces utiles à la vie quotidienne de leurs usagers. On peut désormais faire ses courses dans la gare Saint Lazare ou dans la gare de l'Est en sortant de son RER et avant d'attraper un métro. Demain ce sera autour des gares du RGPE que l'on trouvera des services de proximité utiles à tous.

Les passages – Boulogne



© CVORIC ARCHITECTURE

ZAC de l'Horloge – Romainville



© Reichen et Robert & associés

Gare Saint Lazare – Paris



© Apur

Domestiquer ? Intégrer ? des « grandes routes » vers les boulevards de la métropole

Les grandes routes nationales autour desquelles se sont installés, dès le Moyen Âge, les bourgs qui constituent maintenant le cœur des villes les plus anciens de la métropole, continuent de structurer l'agglomération. De nombreux équipements les jalonnent. Plusieurs tramways s'y installent. Demain plusieurs gares du réseau du Grand Paris Express y seront implantées. Les riverains s'en protègent, essaient de s'en éloigner, le commerce local y périclité du fait de l'incessante progression des nuisances sonores et de la pollution qui les envahit.

Le mouvement de reconquête de ces voies pour les réintégrer dans l'espace urbain, les réhumaniser et leur donner un nouveau rôle dans la métropole est très engagé : plus fédérateur, plus amène, plus divers, support de nouveaux modes déplacement, plus tranquilles et plus quotidiens avec l'espoir de faire revivre et de revaloriser leurs rives.

Ex RN2, ex RN3, ex RN7, ex RN20, boulevard de Parisis, rocade de la Défense, autant de grands tracés sur lesquels des projets majeurs de reconquête urbaine sont portés par les villes qui les bordent et les départements qui les gèrent. Supports de transports en commun performants, de nouveaux itinéraires cyclables à grande échelle, d'activités commerciales, culturelles et sociales d'un nouveau genre, invitent à leur réinventer une vie locale.

L'avenue du Parisis : perspective – projet, Schéma de référence 2015



© CD 95 - INGEROP - Dossier d'enquête publique - 2015

Bd Marc Chagall (ex. RN2) – Aulnay-sous-Bois



© Apur

La RD7 – Le Kremlin Bicêtre



© Apur

Et maintenant ?

Quelles relations créer entre gouvernance locale et gouvernance des lieux d'échelle métropolitaine et nationale ?

Faut-il des outils de gouvernance partagés pour que l'échelle locale apprivoise l'échelle métropolitaine et que les institutions d'échelle supra locale prennent en compte les besoins et les exigences des territoires qu'ils traversent et occupent ?

Comment utiliser les morceaux de métropole présents dans une commune pour en faire des atouts, des éléments de valorisation des lieux ? À l'inverse, comment les morceaux de métropole peuvent-ils créer des relations avec la vie locale ?

Comment faire cohabiter les grandes infrastructures et les grands services urbains, émetteurs de nuisance, avec la vie locale ?

Comment développer des projets communs, positifs pour tous ? Les projets peuvent-ils apprivoiser les grandes infrastructures ? Les grandes infrastructures et les grands services urbains peuvent-ils se transformer pour permettre à la ville de s'en approcher ?

Comment, pour chaque territoire, être à la fois une « pièce » cohérente de la métropole, vivable pour les habitants, gérable pour les collectivités qui l'ont en responsabilité, et une partie du système métropolitain global ?

www.parismetropole.fr

www.acadie-cooperative.org

www.apur.org

www.iau-idf.fr