

1

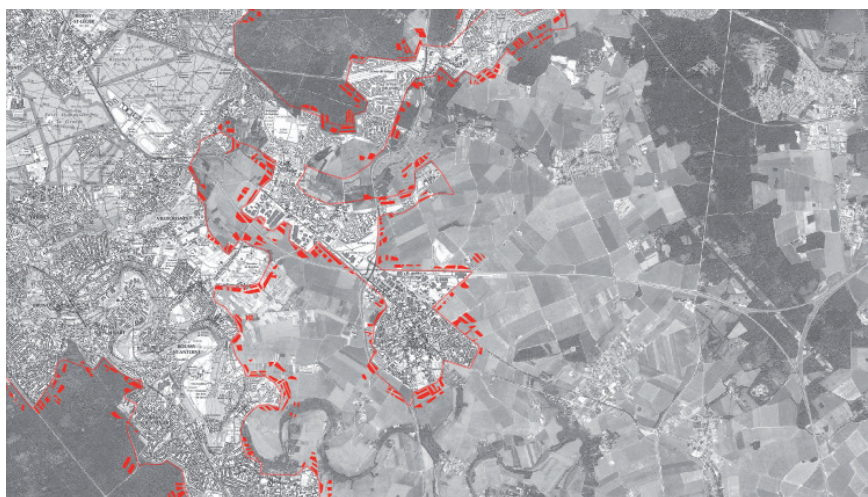
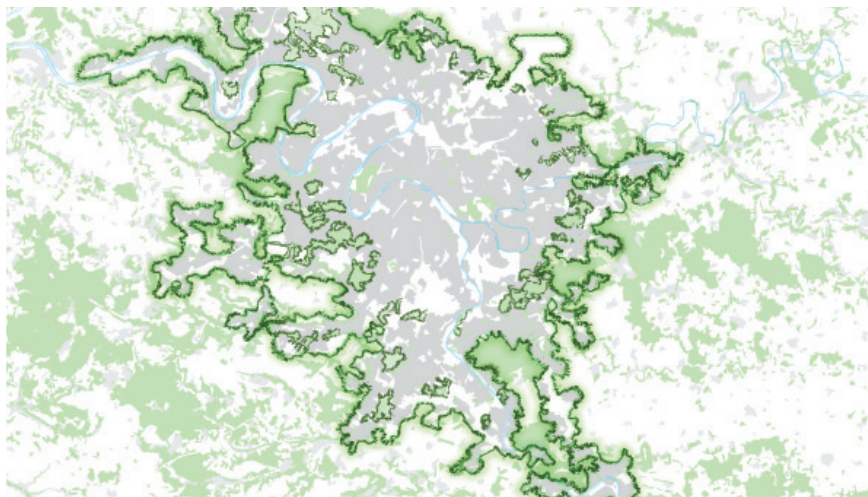
lisières franges bords interférences

« ... Une loi à l'image de la loi littoral sera promulguée pour qualifier les plantations, les prés, les serres, les « jardins ouvriers », les terrains de jeu, les jardins de promenade, les petits équipements, les conditions d'acquisition en bordure de champs agricoles, ainsi que le développement des cultures maraîchères pour le marché local... »

Jean Nouvel

« ... L'agglomération parisienne offre des centaines de kilomètres de littoral, de lisières, entre la nature et le construit, entre le signe et son effacement, et ce long rivage, au lieu d'être perçu comme le lieu géométrique, abstrait, d'une séparation, peut au contraire devenir ruban, offrir une largeur à occuper, pour y cultiver les charmes de l'entre-deux. Qui n'a pas rêvé vivre sur une plage, là où sur la terre comme dans l'eau, on marche toujours pieds nus, sur du sable ?... »

Alain Fleischer



2

voies pistes chemins ...

« ... Une loi à l'image de la loi littoral sera promulguée pour qualifier les plantations, les prés, les serres, les « jardins ouvriers », les terrains de jeu, les jardins de promenade, les petits équipements, les conditions d'acquisition en bordure de champs agricoles, ainsi que le développement des cultures maraîchères pour le marché local... »

Jean Nouvel

« ... L'agglomération parisienne offre des centaines de kilomètres de littoral, de lisières, entre la nature et le construit, entre le signe et son effacement, et ce long rivage, au lieu d'être perçu comme le lieu géométrique, abstrait, d'une séparation, peut au contraire devenir ruban, offrir une largeur à occuper, pour y cultiver les charmes de l'entre-deux. Qui n'a pas rêvé vivre sur une plage, là où sur la terre comme dans l'eau, on marche toujours pieds nus, sur du sable ?... »

Alain Fleischer



3

réseaux connexions maillage

« à l'image de ce que Bienvenue avait proposé au XIXe siècle, il est nécessaire de connecter les différents quartiers, faubourgs de PARIS. [...] Il s'agit de développer des connexions rapides qui relient les principaux centres... »

Jean Nouvel

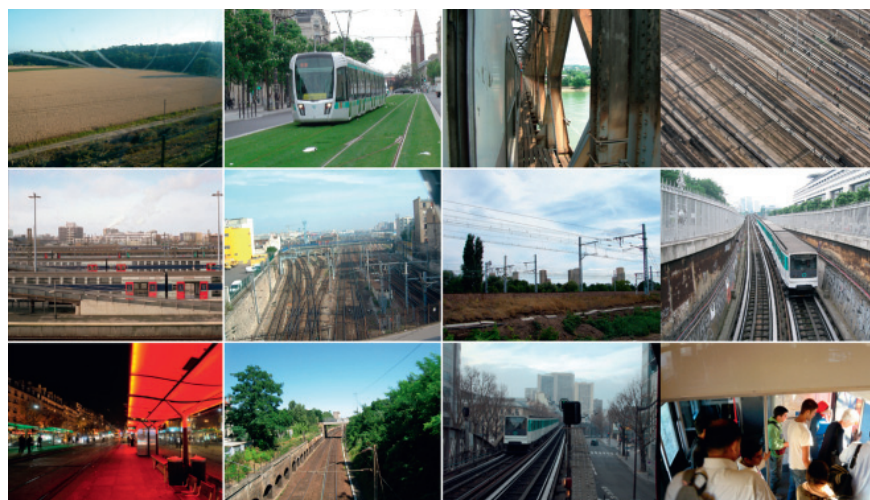
« Les gens sont prisonniers des distances - temps (on est parfois plus près de Lille, Reims ou Rouen que de ses amis à l'autre bout du Grand Paris) ; des horaires (parce qu'on est dans une organisation par trains et non par fréquence) ; des directions (en général on a le seul choix d'aller vers le centre ou vers l'extérieur). Il nous faut les libérer :

- d'une part, par un système de réseau rapide, cadencé, maillé, qui donne tout à coup une liberté de mouvement à grande échelle ;

- d'autre part, en créant des continuités très simples, très faciles entre les différents systèmes présents ou nouvellement mis en places sur les pistes actuelles ou à créer, un peu rapides ou un peu lents, collectifs ou individuels comme tramway ou vélos, bus ou auto-partage.

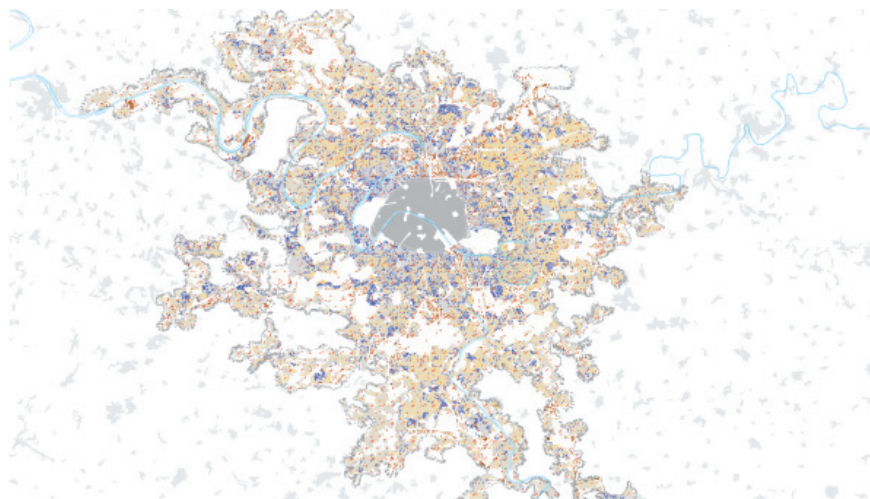
Pour que bouger soit aussi simple que rester, pour que aller à la rencontre de la ville ou aller à son travail soit plein de facilité ou de plaisir... »

Jean-Marie Duthilleul



4

transformation tissage métissage

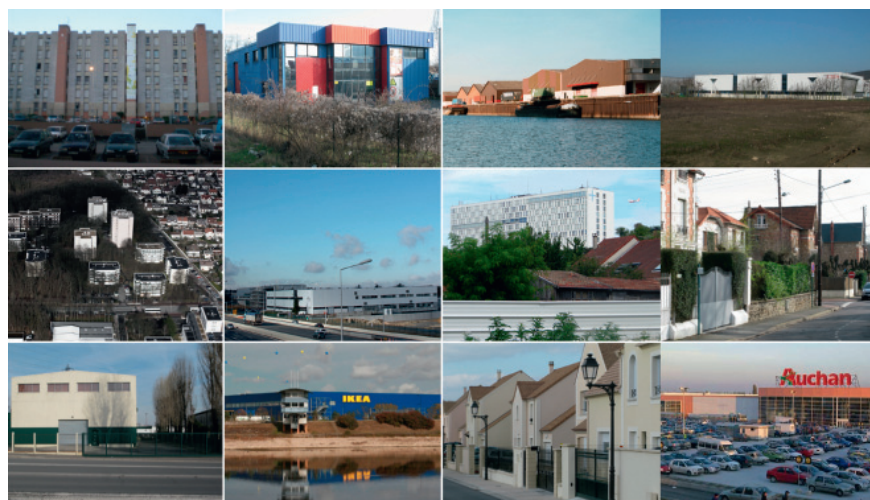


« Le zoning qui a fabriqué les incohérences urbaines d'aujourd'hui est annulé – aux exceptions près liées aux données historiques, de sécurité ou de nuisance. Si un terrain ou un bâtiment est à louer ou à vendre, l'usage – sauf exception – sera déterminé par l'acquéreur. [...] Ces changements d'affectation seront l'occasion de redimensionner logements et bureaux pour donner d'autres plaisirs de vie. Chaque cas fera l'objet d'une négociation de densité complémentaire, de démolition ou de construction ou d'aménagements complémentaires sur les terrains ou sur les parkings, avec l'introduction de commerces de proximité en pied d'immeubles, de manière continue, linéaire, ruelles commerçantes comme des souks... »

Jean Nouvel

« ... Il faut parvenir à ce que des habitants de l'agglomération parisienne ne soient nullement intéressés par les arrondissements de Paris les plus cotés, du fait même que l'on n'y trouve pas des usines, des hangars, des entrepôts, ni tout ce que ces bâtiments reconquis et métamorphosés peuvent procurer d'espaces originaux, de privilèges, d'usages singuliers.»

Alain Fleischer



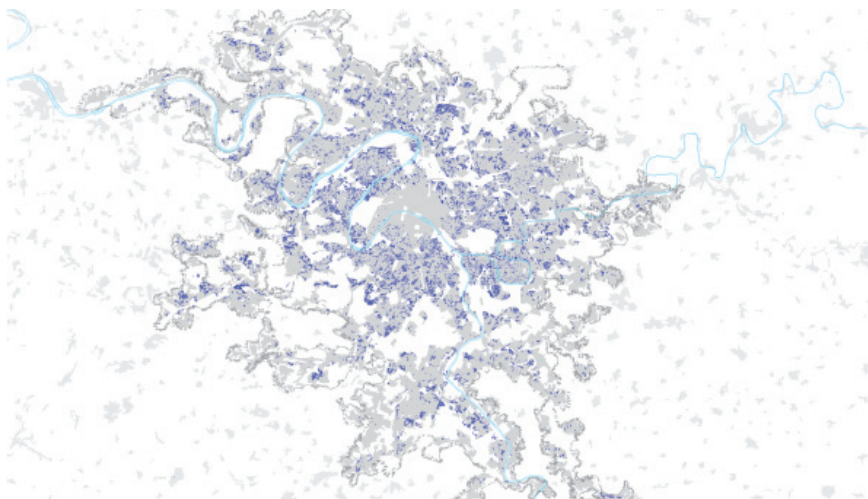
5

quartiers cités grands ensembles

« Les zones urbaines sensibles feront l'objet de décisions immédiates liées à leur ouverture : voiries ouvertes, élimination des clôtures. Accueil rapide de bâtiments temporaires complémentaires liés aux besoins immédiats. À cet effet, il sera demandé aux responsables actuels, associations, organismes de gestion, élus, de se réunir pour déterminer sous trois mois un programme d'urgence : lieux de rencontre, de travail, de loisir, équipements, habitats complémentaires. Pendant ce temps se prépareront des architectures légères, préfabriquées, montables et démontables, flexibles, pouvant être implantées sur les parkings, terrasses, espaces libres en quelques semaines.

Dans ces abris seront intégrés les locaux des structures de concertation et d'étude pour la mutation de chaque ZUS. Ces abris pour la démocratie verront la mise en œuvre d'une élaboration commune d'un nouveau projet entre les différents acteurs largement impliqués dans la chaîne demande / commande / fabrication / habitation / gestion. La politique mise en œuvre vise à l'ouverture, à la mutation et à l'intégration des quartiers. Elle est incompatible avec l'idée de la démolition, de l'éradication... »

Jean Nouvel



6 hauts lieux

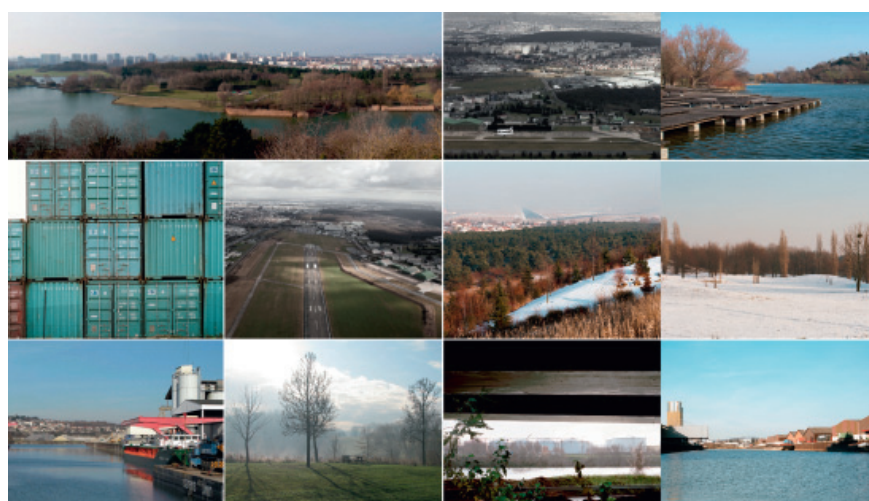
« Sur les principales interconnexions sont implantés les nouveaux centres, dits « hauts lieux ». Ils s'organisent dans la logique de PARIS, capitale de l'interférence ville-nature, en périmètre de lieux exceptionnels choisis pour leurs qualités esthétiques, poétiques, urbaines, paysagères, dans la stratégie de créer un lien entre des villes existantes, des « quartiers ». [...]

Ces hauts lieux sont très denses. Le principe du périmètre autour d'un paysage permet la plus grande efficacité de transport en commun dans une construction sur ou contre le transport public. La hauteur, les tours, les balcons urbains créent le plaisir de nouveaux horizons, la conscience de la riche complexité de PARIS, la mise en place d'une totale mixité programmatique et l'intégration des nouvelles techniques d'énergies renouvelables – géothermie, solaire, éolien – qui en font des éco-cités.»

Jean Nouvel

« ... Il faut que les tours cessent d'être monofonctionnelles, comme le sont les tours de bureaux, mortes la nuit et les jours fériés, et parfois illuminant un intérieur vide. Le modèle d'une tour devrait être la tour de Babel : une petite ville où divers langages se croisent, dans une vivante polyphonie des langues, des métiers, des activités, des âges... »

Alain Fleischer



7

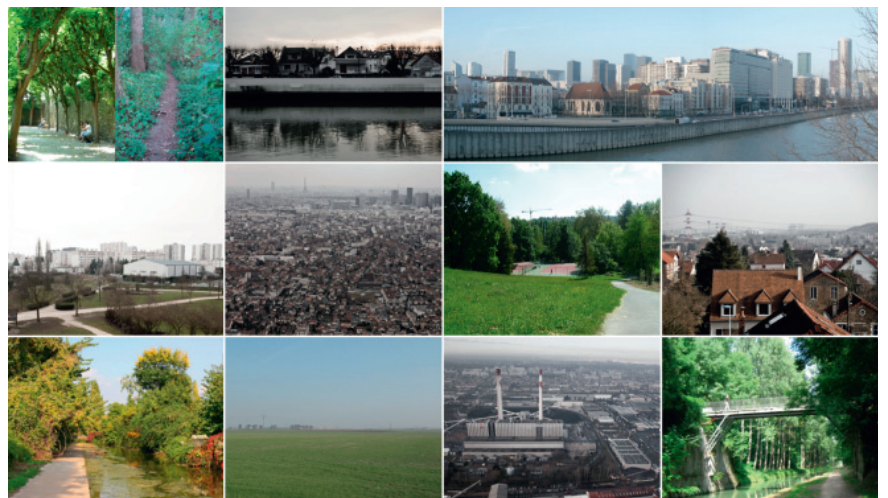
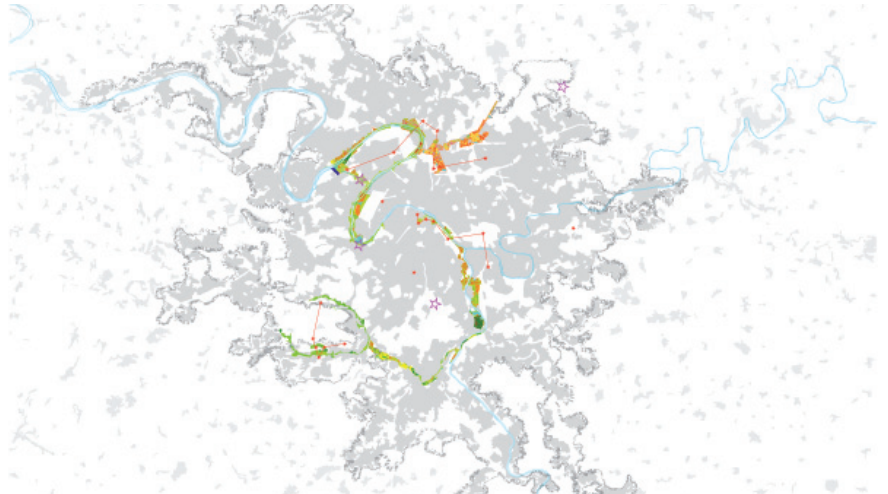
les 4 vallées seine bièvre yvette & orge

« Les 4 vallées. L'ambition de développer PARIS par des pôles de compétitivité, high-tech, de biotechnologie, de technologie de la communication et de l'image ..., en liaison avec les grandes universités, nous ont amenés à proposer les sites les plus attractifs pour attirer les chercheurs, les techniciens, les enseignants [...] et offrir des conditions de vie en relation avec la nature exceptionnelle. »

Jean Nouvel

« ... L'agglomération parisienne du XXI^e siècle – ce Grand Paris dont il est question ici –, devra retrouver ses vertes vallées, à la fois en favorisant les constructions, les projets, qui retrouveront le sens du paysage et de la géographie par le recours au végétal, par l'alliance avec l'eau (barges flottantes, constructions sur pilotis, aménagements des berges, des îles, etc.) et aussi en créant des courants d'activité, des affluences de compétences, des pôles de compétitivité et d'excellence, dans des domaines comme l'audiovisuel, le high-tech, la recherche... »

Alain Fleischer



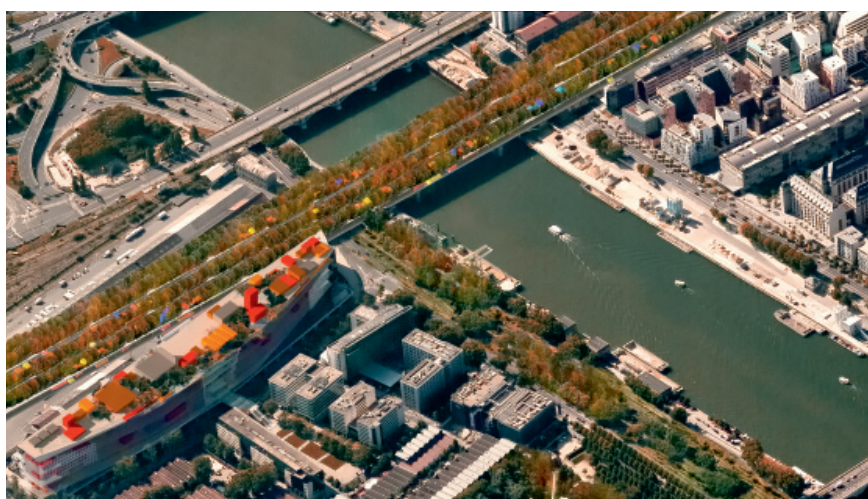
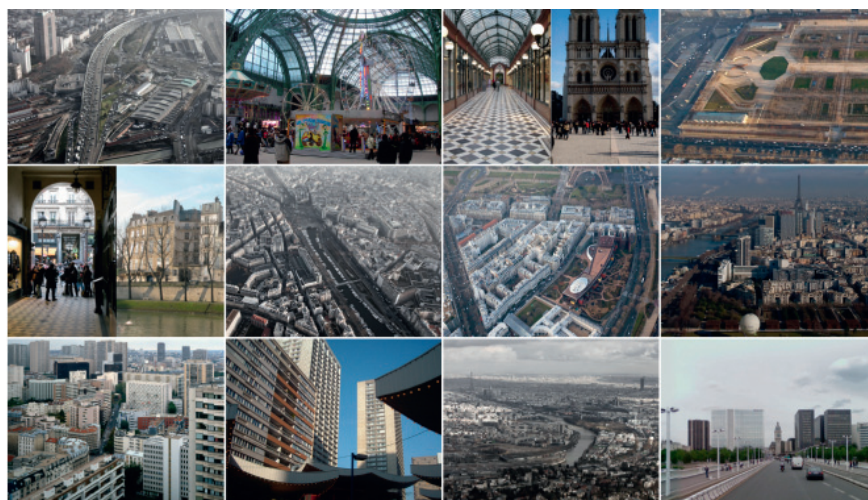
8 paris centre

« Paris historique n'est pas achevé, c'est une ville en pleine forme ... qui doit toujours tendre asymptotiquement vers son apogée. Son patrimoine [...] doit toujours être en tension avec la modernité visible, les plaisirs, les bonheurs de vivre. Les quartiers et les vues les plus mythiques doivent explorer les jardins, les toits de Paris, les passages et surtout les quartiers mal ficelés ces dernières décennies doivent conquérir un statut égal aux quartiers les plus centraux... »

Jean Nouvel

« ... Il y a divers supports possibles à la continuité du rêve d'une circulation à travers la ville, les obstacles s'effaçant au profit des passages et des points de vue. L'un de ces supports est celui de la végétation, des plantations, de la verdure : rendre leur splendeur d'origine aux jardins historiques de Paris [...], relier, connecter les jardins les uns aux autres, créer des coulées vertes, faire descendre la végétation jusqu'au bord de l'eau dont elle se nourrit, c'est-à-dire redonner à la Seine un écrin de nature [...]. Un autre support à la continuité du rêve est l'élévation du point de vue, une sorte de vol à hauteur raisonnable [...]. Au-dessus de la ville, plantée dans la terre, il y a une ville qui flotte à mi-hauteur, une cité suspendue... »

Alain Fleischer



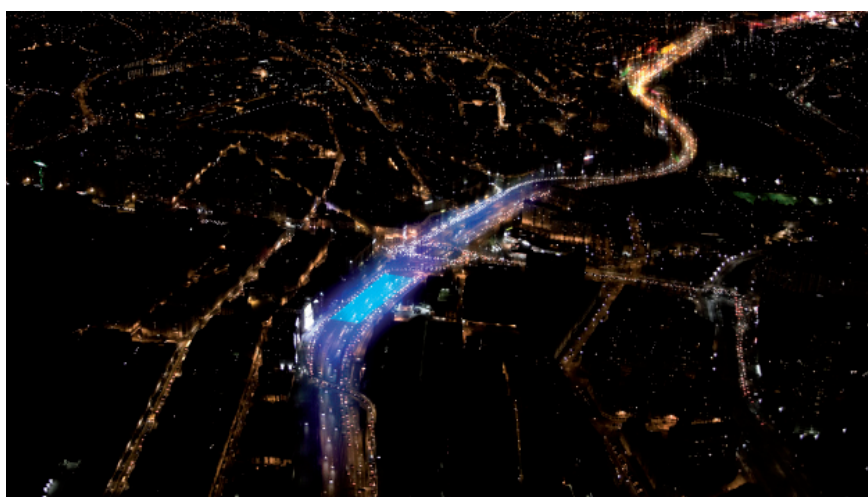
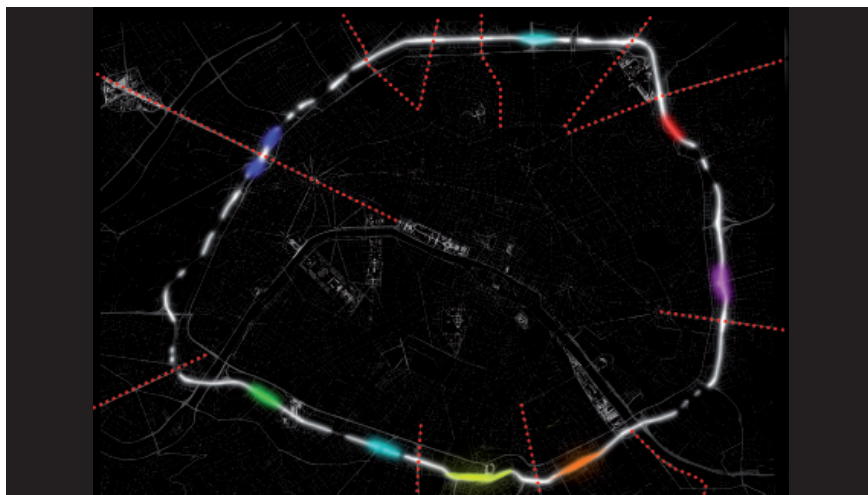
9 art

« L'art doit devenir une des clés de l'éclat, de l'aura parisienne. Un art situé, un art urbain dans ses grandes dimensions. Un art structurant, loin du saupoudrage, un art conçu en fonction des lieux en même temps que de l'architecture des lieux, un enrichissement et un marquage de la ville par l'art du XXI^e siècle aussi bien dans le Paris historique que dans PARIS du nouveau millénaire, une grande politique de commandes publiques à l'échelle de toutes les communes pour vivre l'art et pas seulement aller le visiter... »

Jean Nouvel

« ... Tous ces lieux possibles, dans le Paris d'aujourd'hui comme dans le Paris agrandi de demain, devront donc être répertoriés et donner l'occasion d'une étude systématique et inventive en vue d'une transformation radicale de l'ensemble, tant du point de vue urbanistique, qu'architectural, qu'artistique. [...] Cette nomenclature étant élaborée et une première série de travaux étant décidée, il faut prendre conscience de l'ambition d'un tel projet et considérer que le Grand Paris devienne alors le plus grand chantier au monde d'installation d'œuvres d'art tous azimuts dans un espace urbain défini. Ce Grand Paris devrait être pendant de nombreuses années un chantier où se ferait, sous les yeux de millions de spectateurs, l'art de leur temps. [...] le Grand Paris, grâce à une telle politique, deviendrait le creuset du renouvellement de l'art au XXI^e siècle, le haut-lieu mondial de l'art contemporain. »

Daniel Buren



le constat

un réseau métropolitain saturé



Dans Paris intra-muros, les transports en commun offrent un réseau très commode. Selon le concept initial de l'ingénieur Fulgence Bienvenüe, les stations de métro sont toujours proches. Les rames y passent avec régularité, sans que l'attente excède quelques minutes. Elles se déplacent rapidement. Avec quatorze lignes, deux points sont reliés, sans jamais avoir à emprunter plus de deux correspondances. Les plus longs trajets dépassent rarement la demi-heure et les bus et les Vélib viennent compléter le dispositif pour faire du porte-à-porte. Aujourd'hui, le métro fonctionne vingt heures sur vingt-quatre.

Sitôt quitté Paris, il faut se rendre dans une gare, et veiller aux horaires :

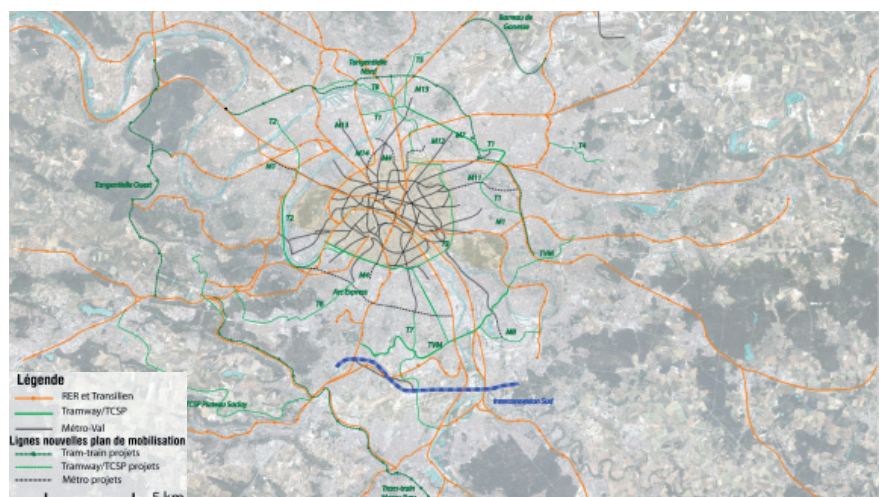
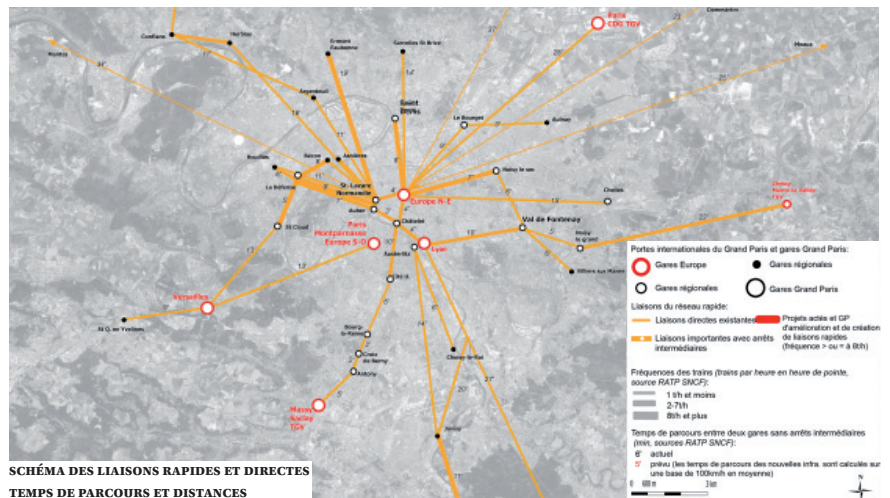
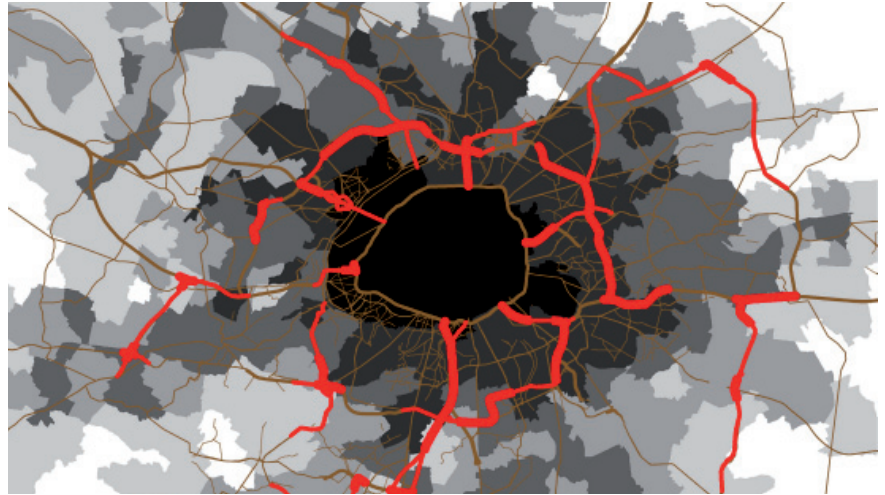
le déplacement relève d'un voyage qu'il vaut mieux avoir préparé si l'on n'en est pas familier. Des pans entiers du territoire de l'agglomération ne sont pas desservis, les bus pour s'y rendre ne sont pas connus de ceux qui les empruntent régulièrement. Les horaires de service sont variables, mais ne couvrent qu'une partie de la journée. Et pour se rendre d'un bout à l'autre de l'agglomération, il est bien rare de ne pas avoir à changer à Châtelet (dans le meilleur des cas) ou à transiter d'une gare parisienne à l'autre !

Le système ferré (trains, RER) est en effet essentiellement radial. Ce qui allonge les parcours de banlieue à banlieue et accentue l'engorgement du système : aujourd'hui la fréquentation des lignes RER, formées de deux axes qui se

croisent dans Paris, conduit à la quasi-asphyxie des tronçons centraux. Enfin, l'étalement du territoire urbanisé rend extrêmement longue toute traversée de l'agglomération (souvent plus d'une heure et en tout cas plus que le même trajet en voiture aux heures creuses), malgré la présence de quelques tronçons parcourus par des trains à plus de 100 km/h.

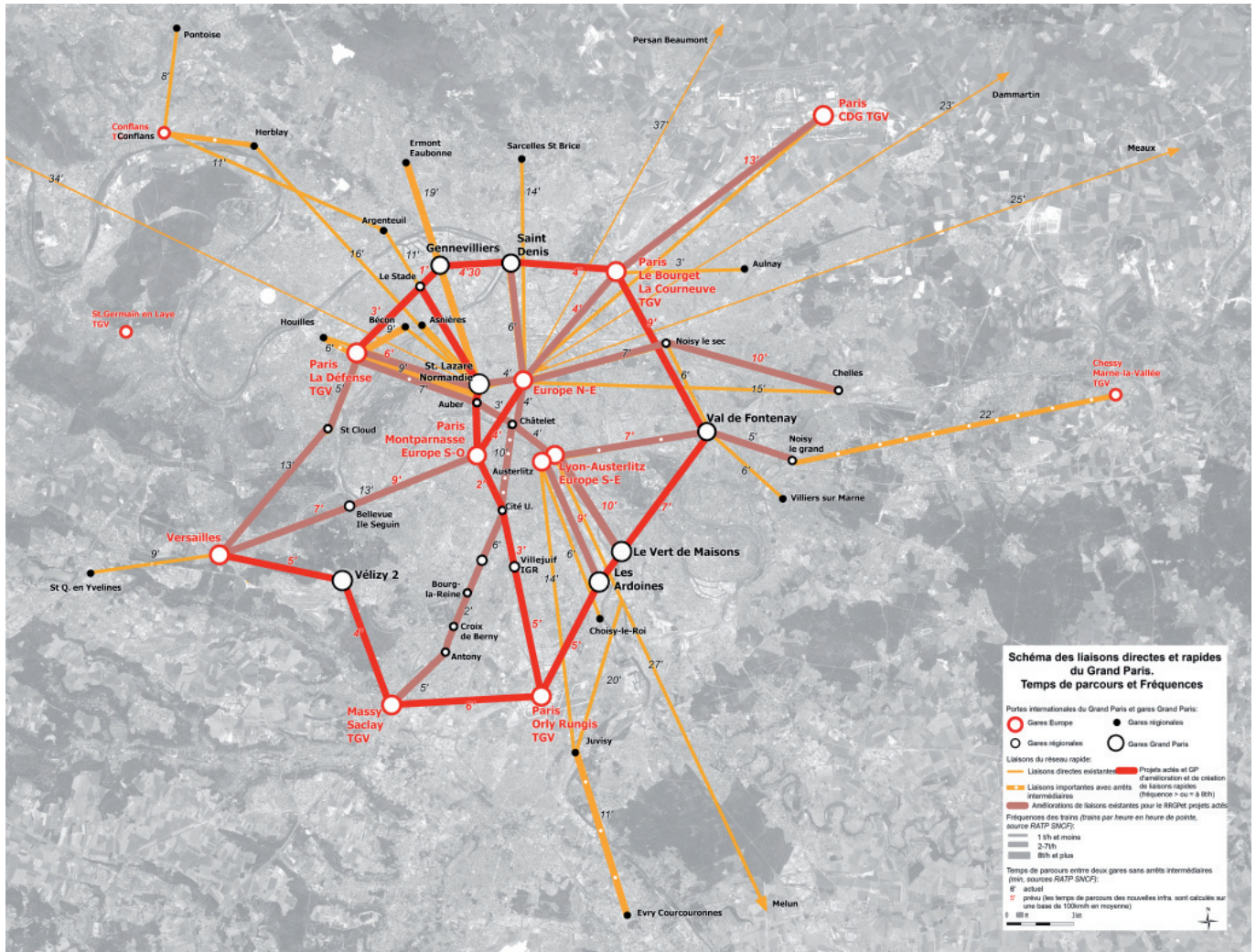
Malgré ses performances en termes de capacité (nombre de personnes transportées) et de vitesse sur certains tronçons, le système de transport en commun de l'agglomération parisienne n'offre pas aujourd'hui les performances nécessaires en termes de rapidité, de fréquence, de mise en réseau des offres de mobilité.

Jean-Marie Duthilleul



un nouveau système

rapide : 100km/h
cadencé : 10 trains/h
maillé



Il faut donc à Paris un système de déplacement rapide, cadencé, maillé, bien relié aux dessertes locales et de proximité.

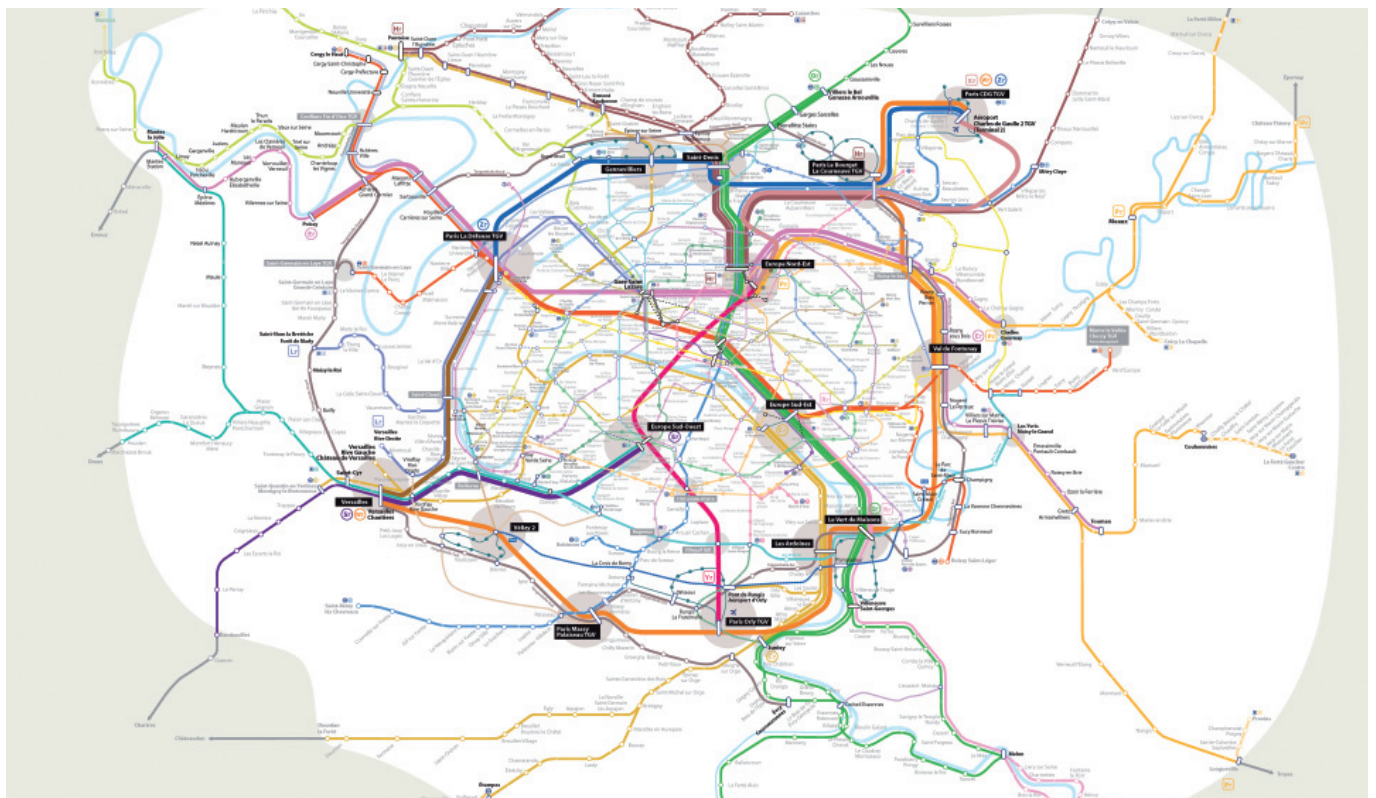
Ce que Fulgence Bienvenüe a instauré dans le Paris du début du XXe siècle, il faut le mettre en place dans le Paris du début du XXIe siècle : un réseau rapide, qui couvre le territoire et qui permette, de tout point du réseau, de rejoindre un autre point en moins d'une demi-heure avec un ou deux changements au maximum. Pour être rapide, ce réseau devra être parcouru par un transport guidé, de type métro... Un réseau cadencé, où le temps d'attente n'est plus lié à un horaire mais à une fréquence, élevée et régulière : on peut souhaiter qu'il ne dépasse pas six minutes, soit un temps d'attente moyen de trois minutes.

Un réseau maillé, où tout point du réseau est un « hub », un moyen où convergent plusieurs rayons, un point de connexion qui offre plus de destinations que simplement deux directions opposées.

Ce réseau rapide s'appuie sur les réseaux et les infrastructures existantes. Il reprend les performances de barreaux déjà parcourus à grande vitesse qu'il valorise en complétant le système par de nouveaux barreaux. Ces barreaux sont soit des infrastructures ferrées existantes sur lesquelles sont mises en place de nouvelles dessertes directes entre deux hubs, soit des lignes nouvelles, dès que possible en viaduc au-dessus des emprises d'autoroutes existantes. Entre Roissy et Orly, les lignes

ultra-rapides empruntent le trajet des autoroutes qu'elles surplombent, tandis qu'elles relient en souterrain la gare Montparnasse à celles, réunies, de l'Est et du Nord, ou Saint-Lazare à La Défense. Dès qu'elles sont aériennes, ces lignes participent des paysages qu'elles font découvrir, à l'exemple des lignes aériennes du centre parisien.

Jean-Marie Duthilleul



les hubs

*un enjeu de transformation
métropolitaine*



Pour être efficace, chaque point du réseau, chaque « hub », devra être organisé de telle sorte que le temps de passage d'un transport à un autre du « maillage rapide » soit réduit au minimum (trois minutes semble un objectif raisonnable) : ce qui nécessite une disposition très compacte du hub, avec des distances minimales de quai à quai.

Mais ce réseau maillé ne prendra sa pleine efficacité urbaine que si les hubs répondent également à deux autres caractéristiques. Ils devront se situer au cœur de pôles actifs de la métropole, existants ou en devenir, pour permettre au réseau rapide et maillé de desservir de fortes densités d'emploi, d'activité ou d'habitat. Ils devront s'articuler avec le réseau de plus petite échelle, de type

métro, tramway ou transport en commun en site propre (TCSP), qui lui-même irriguera en profondeur l'ensemble du territoire métropolitain. Situés au cœur de quartiers denses, ces hubs du réseau rapide constitueront donc l'origine et la destination de nombreux déplacements. Mais ils seront également des lieux de passage entre deux moyens de transports de Paris : trains, RER, tramways, métros, bus, mais aussi autos ou vélos en libre service, nouvelles boucles de transports légers desservant les quartiers proches.

Nous avons identifié une quinzaine de hubs qui permettent d'articuler le maillage rapide à grande échelle avec le maillage urbain, local et susceptible de devenir les cœurs de pôles actifs de Paris. Parmi ces hubs, six

d'entre eux constituent les nouvelles portes de Paris à l'échelle européenne. Ce sont les portes des gares TGV et des aéroports. C'est le cas de Paris-CDG, Paris-La-Défense, Paris-Le Bourget-La Courneuve, Paris-Orly-Rungis, Paris-Massy-Saclay, et Paris-Versailles. Trois hubs dans Paris intra-muros : Paris-Europe Nord-Est, Paris-Europe Sud-Est (Lyon-Austerlitz), et Paris-Europe Sud-Ouest (Montparnasse). Situés au cœur de la capitale, ils renforcent l'attractivité internationale de Paris.

Ils reçoivent aujourd'hui les plus grands flux nationaux ; ils participeront au renouveau urbain et architectural de la ville. Six autres hubs comme Paris-Gennevilliers, Paris-Les Ardoines, Paris-Le Vert-de-Maisons, Paris-Saint-Denis, Paris-Val-de-Fontenay et Paris-Vélizy sont au cœur des projets de transformation urbaine et de développement de quartiers.

Ils sont les moteurs de redéveloppements urbains à vocation mixte, compacts, et environnementaux de ces territoires. Ils confortent pour certains les développements engagés depuis plusieurs années. Ils sont pour d'autres les nouveaux vecteurs de projets urbains et de création de valeur. Les autres hubs du maillage rapide comme Paris-Bellevue-Seguin, Paris-Bourg-la-Reine, Paris-Villejuif sont quant à eux connectés sur le réseau souterrain Arc Express et les réseaux urbains locaux. Ils complètent l'extension du maillage de Bienvenue, au plus près de Paris et réaffirment des lieux de projet comme celui de Boulogne sur l'île Seguin ou celui d'un grand pôle santé au sud autour de l'Institut Gustave Roussy de Villejuif.

Jean-Marie Duthilleul

