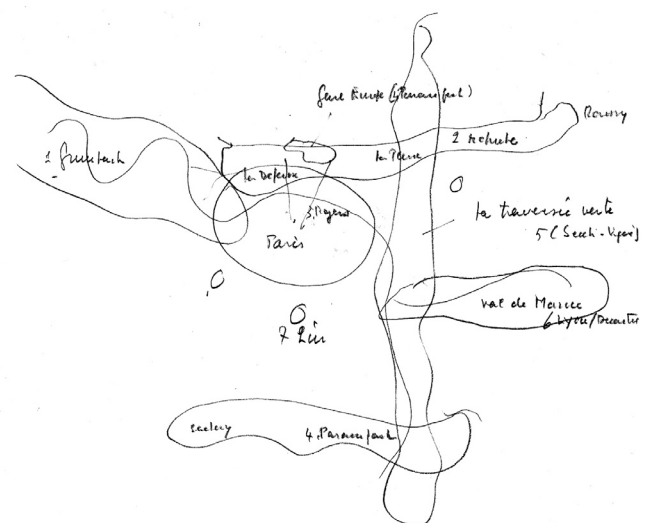


Paris Métropole 2021 la construction d'une stratégie

équipe Studio 09

Bernardo Secchi et Paola Viganò



STUDIO 09_ Bernardo Secchi et Paola Viganò

Alessia Calò, Dao Ming Chang, Teresa Cos, Nicolas Fonty, Alvise Pagnacco

IUAV, Doctorat en Urbanisme

Lorenzo Fabian, Emanuel Giannotti, Paola Pellegrini

PTV France

Frédéric Reutenauer

Florence Prybyla, Matthias Lenz

Ingenieurbüro Hausladen GMBH

Gerhard Hausladen, Josef Bauer, Jacobsen Cornelia

Cécile Bonnet, Robert Fröhler

MIT and P-REX

Alan Berger

Clemson and P-REX

Case Brown

MOX

Alfio Quarteroni, Piercesare Secchi

Carlo D'Angelo, Fabio Nobile, Fabio Della Rossa

EMU European Master in Urbanism

Michael Hadjistyllis, Birgit Hausleitner, Tiffany Fleur Ellen Hodgson, Kuanchung Huang, Samira Khorram Shahy, Hamed Khosravi Al Hosseini, Takumi Kimura, Eleni Anna Kotsikou, Dong Won Lim, Ana Alejandra Rafful Hernandez, Kaveh Rashidzadeh, Makarand Salunke, Ivan Dario Solano Doncel, Karen Patricia Spezini Stanley, Evelyn van Houtte, Bruna Vendemmia, Wim Wambecq, Alexander Wandl, Qinyi Zhang

Ce document profite des conférences aimablement données par Frédéric Gilli, Michel Meybeck, Guy Burgel, Mathieu Flonneau, Marie-Hélène Massot, Christian Moley et Evelyne Cohen lors du *workshop Paris ville poreuse* organisé par le EMU, avec le soutien du Ministère de la Culture et l'aide de James Njoo. L'équipe *Studio 09 Bernardo Secchi et Paola Viganò* les remercie tous très chaleureusement.

PHOTOGRAPHIES par Teresa Cos.

1. une nouvelle question urbaine



Dans les pages qui suivent en s'appuyant sur les réflexions menées à l'occasion de deux rapports du mois de février 2009, sur la lecture attentive des contributions des autres équipes, sur les débats qui ont suivi lors des différents rencontres aux différents niveaux institutionnels, sur les avis des collectivités locales qu'on a eu l'opportunité de rencontrer, on essaie de «définir les enjeux stratégiques et les priorités... permettant de construire et mettre en oeuvre une vision métropolitaine» pour le Grand Paris.

Plus qu'un résumé de ce qu'on a déjà dit et écrit, on exposera nos nouvelles réflexions en forme de thèses qui de rienter dans le prochain futur l'activité de recherche et de projet, la construction d'une vision métropolitaine et celle d'une stratégie d'interventions décalées sur différents horizons temporels.

1. Une nouvelle question urbaine

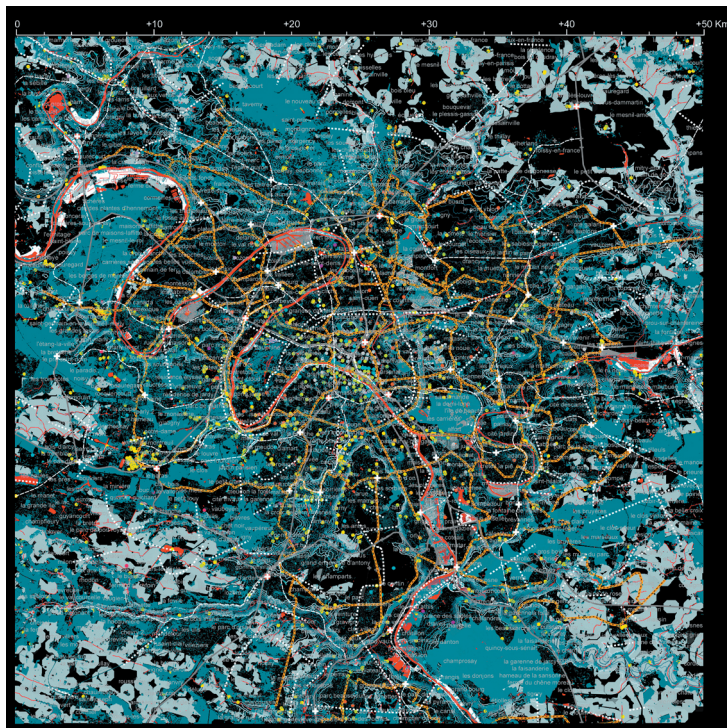
Toute métropole et tout territoire densément urbanisé devra se confronter dans les années qui viennent avec trois enjeux principaux qui définissent la nouvelle question urbaine. Ils concernent **l'environnement, la mobilité et les inégalités sociales**.

Les enjeux environnementaux, conséquence du changement climatique, concernent surtout la gestion des eaux, la réduction des émissions de CO2 et la consommation d'énergie. Les enjeux liés à la mobilité concernent la construction d'une accessibilité généralisée conçue comme faisant partie des droits de citoyenneté. Les enjeux liés aux inégalités sociales concernent la construction d'une justice spatiale plus avancée.

La métropole qui arrivera à donner une solution correcte et progressive à ces enjeux sera gagnante dans la compétition internationale. Celles qui n'arriveront pas à ça subiront une perte d'attractivité et de pouvoir.

Mythe dans l'imaginaire mondial, Paris aujourd'hui est en compétition avec

d'autres métropoles mythiques: Londres, Berlin, New York, Tokyo, mais aussi avec des métropoles émergentes telles que Shanghai, Pékin ou Singapour, Sao Paulo ou Mumbai... Dans cette compétition son grand passé ne suffit pas. A l'échelle européenne ou nationale, Paris est aussi en compétition avec d'autres villes qui attirent davantage que Paris des populations à la recherche d'un cadre de vie plus qualitatif et plus confortable. Tous ça implique de près la politique de l'espace urbain et pousse vers une stratégie de l'eau, vers une stratégie de la percolation de la biodiversité, comme vers une stratégie de l'énergie, de la mobilité et, finalement, vers une stratégie des lieux significatifs. Cinq stratégies qui construisent une vision cohérente pour le Grand Paris de l'après Kyoto.



la ville poreuse

© équipe Studio 09, Secchi-Viganò

2. la spécificité du Grand Paris métropole globale

Il y a dans le monde plusieurs métropoles. Elles sont toutes contemporaines bien qu'elles aient une différente histoire et différents caractères: Paris, comme Londres, Vienne ou Berlin, icônes du XIX^{ème} siècle; New York et plus encore Hong-Kong icônes de la ville verticale du XX^{ème} siècle et, à l'autre extrême, la North West Metropolitan Area, l'immense territoire d'urbanisation diffuse que de Lille s'étend jusqu'à Bruxelles, Anvers, Rotterdam, Amsterdam et Cologne. Toutes ces métropoles et ces territoires se trouveront dans les décennies à venir à se confronter avec les mêmes trois enjeux de l'environnement, de la mobilité et des inégalités sociales, mais leur conformation, leur morphologie physique, sociale et économique fait que les problèmes se poseront dans chaque métropole d'une manière spécifique.

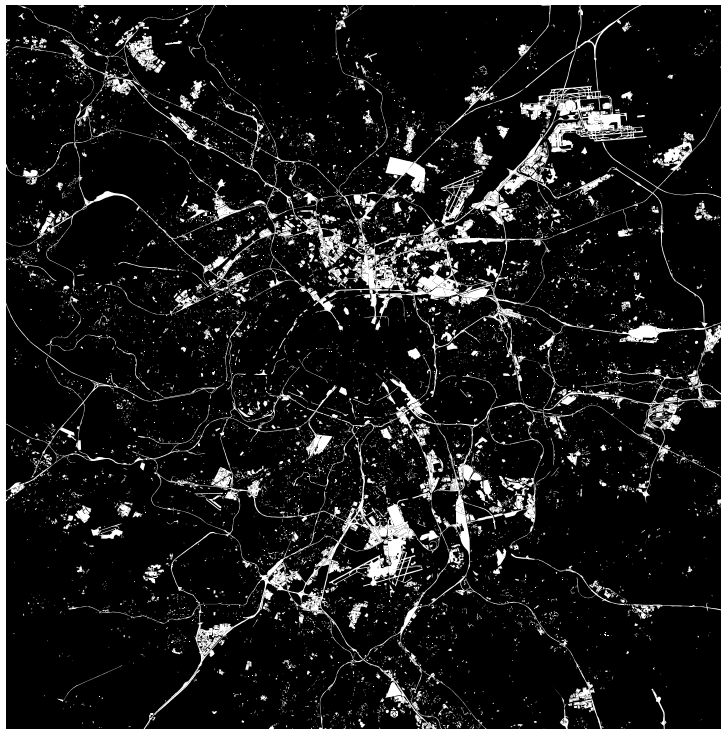
Le Grand Paris n'est pas une ville poreuse, perméable et accessible

Paris a toujours été imaginé comme ville radioconcentrique: un centre, le Paris haussmannien, la première couronne, la deuxième et les banlieues lointaines. A partir de cette image pour une longue période on a construit son infrastructure de base et en particulier son réseau de transport: des radiales et des rocade.

Le Grand Paris est aujourd'hui sillonné par des infrastructures ferroviaires, autoroutières et par des voies d'eau, véritables barrières qui construisent des enclaves et ne permettent pas de se déplacer librement et rapidement. Contrairement à d'autres métropoles et bien que la dimension des espaces non bâtis soit dans le Grand Paris du même ordre de grandeur de la Randstad ou d'autres régions métropolitaines, le Grand Paris n'est pas une ville perméable et accessible. Les temps des déplacements quotidiens sont souvent incompatibles avec une correcte sociabilité de ses habitants. Le Grand Paris, si on le compare à d'autres métropoles n'est pas une ville très dense. En effet Paris est, en grande partie, une ville de pavillonnaires

Et pourtant: situé dans un territoire construit par les eaux, de plateaux, coteaux et vallées, riche de forêts et de vastes zones agricoles parmi les plus productives en Europe, irrigué par un dense réseau de rivières et ruisseau, s'appuyant sur une longue histoire qui est en grande partie l'histoire même de la France et de l'Europe, le Grand Paris a des ressources énormes.

L'image d'un Paris qui s'identifie dans son centre haussmannien est une image fausse et rétrograde, qui n'arrive pas à cueillir les potentialités et les opportunités offertes par ce grand territoire qu'un travail de terrain révèle être plein de lieux significatifs et dispersés; des lieux qui sont pour les habitants du Grand Paris des points de repère, de mémoire, de bonheur et souvent de sociabilité.



les propriétés de Lucifer

© EMU fall semester IUAV + équipe Studio 09, Secchi-Viganò

3. le projet de la ville poreuse

Une ville poreuse, par contre, peut être traversée en toute direction. Dans une ville poreuse sont possibles plusieurs mouvements comme à travers des corps filtrants. Comme une éponge une ville poreuse est perméable, connectée et isotrope, on y trouve les mêmes conditions dans toutes les directions. Plus qu'une ville polarisée, la ville poreuse est une ville de lieux significatifs disséminés. Elle est une ville qui donne de l'espace à l'eau et aux relations biotiques; une ville de percolation de la biodiversité et où les parcs ne séparent pas. Elle est une ville stratifiée, où plusieurs fois on a bâti la ville sur la ville; où l'accessibilité aux transport en commun est généralisée. Les trois enjeux qu'on a mentionnés au début doivent devenir l'occasion pour construire une ville poreuse. **Construire la ville poreuse est la seule chance qu'on a pour leur donner une réponse et des solutions adéquates.**

Lieux d'expérimentations institutionnelles et sociales, d'urbanisme et d'architecture le Grand Paris apparaît aujourd'hui comme formé par de grandes plaques monofonctionnelles et de nombreuses enclaves noyées dans un pavillonnaire très étendu. Tout ça transforme souvent la banlieue en un véritable «lieu du ban». Plaques et enclaves sont partie intégrante du paysage du Grand Paris. Elles doivent néanmoins être insérées dans un projet de nouvelle porosité, connectivité et perméabilité.

Une représentation de la distribution des inégalités sociales dans le Grand Paris montre d'ailleurs les relations entre cette constitution physique de la grande métropole et la distribution spatiale des différents groupes sociaux. Elle montre à l'évidence le degré d'injustice spatiale de la grande métropole.

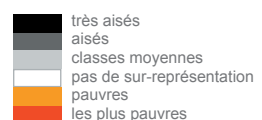
Des inégalité sociales existent partout et dans toute métropole; on ne peut pas cultiver l'illusion qui soit facile les éliminer, mais quand même on peut se poser

sérieusement l'objectif de les atténuer, d'éliminer tout dispositif spatial qui les produit et d'imaginer des politiques et des dispositifs qui, au contraire, les contrastent. Ces politiques et ces dispositifs sont justement ceux qui se confrontent avec les enjeux des eaux, de la biodiversité, de la végétation et de la mobilité, qui font que ces politiques concernent le plus grand nombre.



les disparités infra-communales de revenus des ménages (1999)

© Jean-Christophe François, Antonine Ribardière



4. plaques et enclaves

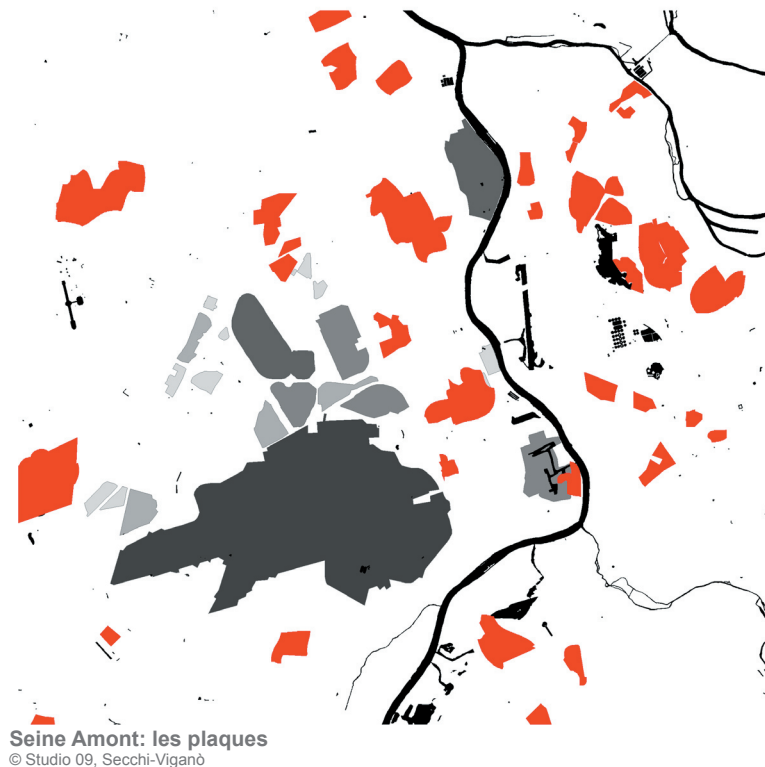
La fréquence des plaques et des enclaves dans le Grand Paris est le résultat d'une histoire complexe: histoire des idées, des différentes visions de la grande métropole qu'elles ont généré, d'outils institutionnels et administratifs, de conflits et d'accords entre les différents acteurs. Qui parcourt aujourd'hui le Grand Paris y reconnaît les intentions et les hypothèses qui ont marqué les politiques sociales et d'urbanisme du XX^{ème} siècle. Le Grand Paris est un kaléidoscope duquel émergent comme des noyaux durs dans la sable sont centre haussmannien et une grande quantité de plaques et d'enclaves.

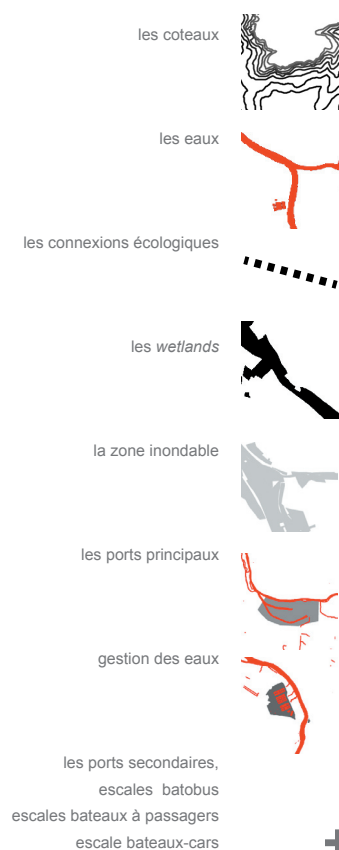
Ce sont des plaques des vastes zones monofonctionnelles, d'habitude zones d'activité ou affectées à des grands équipements, tels que les aéroports ou le MIN, imperméables et impénétrables. Ce sont des enclaves de zones ceinturées par des barrières, d'habitude des infrastructures de la mobilité, qui empêchent ou rendent difficile les pénétrer et traverser. Parfois ces barrières ne sont pas physiques: on n'entre pas dans certains grands ensembles ou on ne traverse pas un parc parce que on a le sentiment que ce soit dangereux. Mais parfois il s'agit de zones ni perméables ni accessibles parce que il n'y a aucun service de transport en commun qui les traverse.

Traverser soit les plaques, soit les enclaves, les travailler au bords, les infiltrer par des nouvelles activités devint un objectif primaire.

L'espace entre les plaques est cruciale pour leur évolution.

La gare TGV Rungis-Orly, par exemple, est une occasion extraordinaire pour penser à nouveau l'espace entre les plaques d'Orly, du Min et de Silic et Senia; un opportunité pour penser à nouveau les stratégies qui pourraient les investir.





Première stratégie: une stratégie pour l'eau

Les politiques des eaux, qui contrastent les risques des inondations, qui développent des zones humides et de biodiversité, qui contrastent l'augmentation de la température, ne doivent pas être conçues comme des politiques sectorielles. Elles sont au centre d'une amélioration générale du cadre de vie de la grande métropole.

Une ville poreuse est une ville qui donne de l'espace à l'eau et qui multiplie les échanges biologiques

Le projet d'une ville poreuse élargit la section des rivières, utilise les espaces non utilisés, sous-utilisés ou résiduels (dross) pour créer ou renforcer les zones humides.

Les wetlands indiquées sont le résultat d'une lecture de la topographie et, à partir de la carte des risques actuels, de la soustraction de tout ce qui ne peut pas être raisonnablement modifié et pour lequel on propose des stratégies de coexistence avec l'eau.

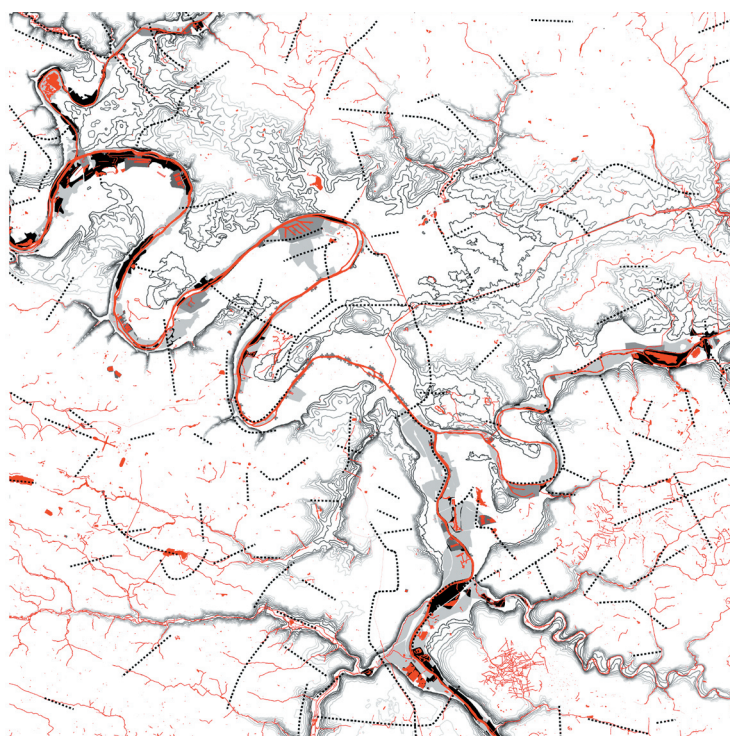
Le projet de ville poreuse le long des rivières se définit entre biodiversité et utilisation des berges par des ports de tailles différentes. La présence nombreuse de petits ports peut être à la base d'une nouvelle politique du «dernier kilomètre» qui délivre les marchandises le plus près possible des lieux de consommation ou de transformation.

Les nouveaux wetlands renforcent les relations entre les différents habitats. Les échanges pourront favoriser la formation d'une nouvelle biodiversité.

Paris est une ville inondable. Tout le monde se souvient de la fameuse crue de 1910; mais on oublie souvent qu'il y a eu par le passé d'autres crues importantes comme en 1924, 1945, 1955 ou 1982, et qu'une importante crue peut fragiliser sérieusement l'économie de la région parisienne.: Vivre avec l'eau implique

donc, en premier lieu, de prévenir les effets des crues, de réintroduire des systèmes efficaces d'évacuation des eaux pluviales suivant les réalisations les plus avancées dans le domaine de l'ingénierie de l'eau et de la maîtrise de l'artificialisation des sols. Ce qui veut dire que tous les acteurs doivent intégrer ce facteur.

L'eau est aussi une ressource pour l'amélioration de l'environnement: prévenir les inondations implique de construire des réservoirs, mais aussi des zones humides où la biodiversité puisse se développer. Les berges des rivières irriguant le bassin de la Seine construisent des couloirs écologiques qui sont une ressource paysagère d'une importance fondamentale, banalisée souvent par la mythologie de la reconquête urbaine des berges de l'eau.



wetlands, ports, liens écologiques
© équipe Studio 09, Secchi-Viganò

6 la traversée verte : un exemple

Une **traversée verte** organisée le long de la Seine et qui de Evry poursuit vers Ivry et le nord, est la structure spatiale nouvelle que nous proposons. Espace stratégique qui pourra être l'excipient, l'élément de continuité et de cohérence entre différents projets de transformation.

L'enjeu est de reconquérir la Seine comme espace collectif majeur et d'élargir l'espace pour l'eau en relation au risque d'inondation.

La traversée verte est une séquence d'espaces connectés et perméables.

Il ne s'agit pas que d'une continuité écologique, mais plutôt d'une continuité d'espaces publics –souvent verts et proches de l'eau– d'un faisceau de parcours, qui permettent de traverser le Grand Paris du Nord au Sud. Elle peut devenir l'occasion d'un regard attentif, détaillé sur les tissus qu'elle traverse et qui requalifie. Un élément qu'il faudrait quasiment dessiner directement sur site.





les stratégies de la traversée verte

La fragmentation de l'espace urbain et social que nous avons reconnu dans l'étude du Grand Paris est confirmée et renforcée dans le territoire de Seine Amont, ce qui renforce aussi notre conviction de la nécessité des stratégies liées au projet de la ville poreuse: qui donnent plus d'espace à l'eau et aux relations biotiques; qui laissent percoler la biodiversité et la socio-diversité; qui insistent sur un maillage de liaisons (transports en commun, circulations douces, continuités écologiques) et en particulier sur un maillage de tramways, vitesse intermédiaire entre RER et vélos.

La traversée verte, tout au long de Seine amont est connectée à des liaisons vertes Est Ouest, des plateaux à la rivière, de la vallée de la Bièvre à la vallée de la Seine; du parc de Sceaux à la Seine...

La traversée verte devient à Seine amont une idée unitaire, mais n'est pas un grand projet. Elle pourrait être le résultat d'une série de projets à différentes échelles.

Sa réalisation pourrait être guidée par une série de critères d'intervention qui pourraient être étendus à tout projet de transformation:

1. imaginer un parcours continu le long des deux rives de la Seine, qui borde le périphérique, traverse le parc de Vincennes et poursuit au nord jusqu'au delà de Roissy; lui donner une épaisseur qui permet de l'équiper, de l'ombrager...

2. réintroduire des nouvelles wetlands, des espaces perméables pour l'eau et des espaces disponibles à être inondés en cas de crue;

3. connecter la Seine aux liaisons vertes est-ouest: connections écologiques et fonctionnelles).

4. connecter la Seine aux lieux significatifs

5. lier les espaces verts au nouveau maillage de tramways et à l'espace public qui va avec eux.

Le résultat pourrait être une nouvelle structure territoriale ouverte, à la quelle greffer des projets de tout type et échelle.



seine amont :eaux et relations biotiques



seine amont :végétation et percolation

© équipe Studio 09, Secchi-Viganò



7. énergie : bâtir la ville sur la ville

Deuxième stratégie: une stratégie énergétique.

Le projet d'une ville poreuse est un projet qui adapte ses différents tissus, le pavillonnaire, le collectif, les grands ensembles, les zones d'activité, au défi énergétique, et en même temps, aux évolutions des styles de vie et à la coprésence d'activités diverses. Bâtir la ville sur la ville doit devenir l'occasion et l'opportunité de donner une réponse au défi énergétique.

Les pavillonnaires, par exemple, sont des tissus souvent peu poreux ou, en tout cas, peu perméables, mais qui ont des grandes potentialités d'absorber le changement. Des opérations d'adéquation des bâtiments aux nouveaux standards énergétiques doivent prendre également en compte des adaptations spatiales aux exigences des nouveaux modes de vie. Les tissus pavillonnaires entrent ainsi dans la réflexion pourvu qu'on imagine des opérations de requalification élargies ou, s'ils sont en zone inondable, de *soft shrinking*, de dé-densification douce.

Moins malléable que les pavillonnaires, mais avec une intervention plus facile à gérer, l'habitat collectif a des performances énergétiques diverses selon la période de construction et la qualité de ses matériaux. Il peut donc nécessiter des restructurations radicales comme des interventions mineures. De plus la nouvelle accessibilité par un système de transports en commun diffus participera également à la requalification de ces tissus. Les grands ensembles nécessitent une stratification et non une modification radicale, une adéquation et une réappropriation de leur territoire par leurs habitants. Les enjeux énergétiques sont l'occasion d'une adaptation en relation avec la nouvelle accessibilité.

Les zones d'activités sont les lieux d'un projet intensif de restructuration qui prend en compte les enjeux énergétiques en synergie avec les autres fonctions. Les zones stratégiques (car proches de l'eau ou des voies ferrées) et les sites logistiques sont exclus de ce type de restructuration.



8. espaces verts et agricoles : construire l'anti-parc

Troisième stratégie: une stratégie pour la biodiversité.

Une ville poreuse est une ville où la biodiversité percole et où les parcs ne séparent pas.

Le territoire du Grand Paris est composé de trois grands paysages qui ont des rôles différents dans le système écologique: les forêts sur les plateaux, les zones humides de la vallée, les coteaux avec leur richesses en biodiversité. L'idée d'une ceinture verte ne nous aide pas à la mise en relation de ces trois paysages.

La forme du système écologique est inscrite dans la topographie et dans le travail des eaux. Les coteaux jouent un rôle de mise en relation des deux autres paysages. Il s'agit d'accentuer les possibilités de percolation au travers des coteaux pour connecter les forêts à l'eau, plutôt que d'imaginer de grands couloirs.

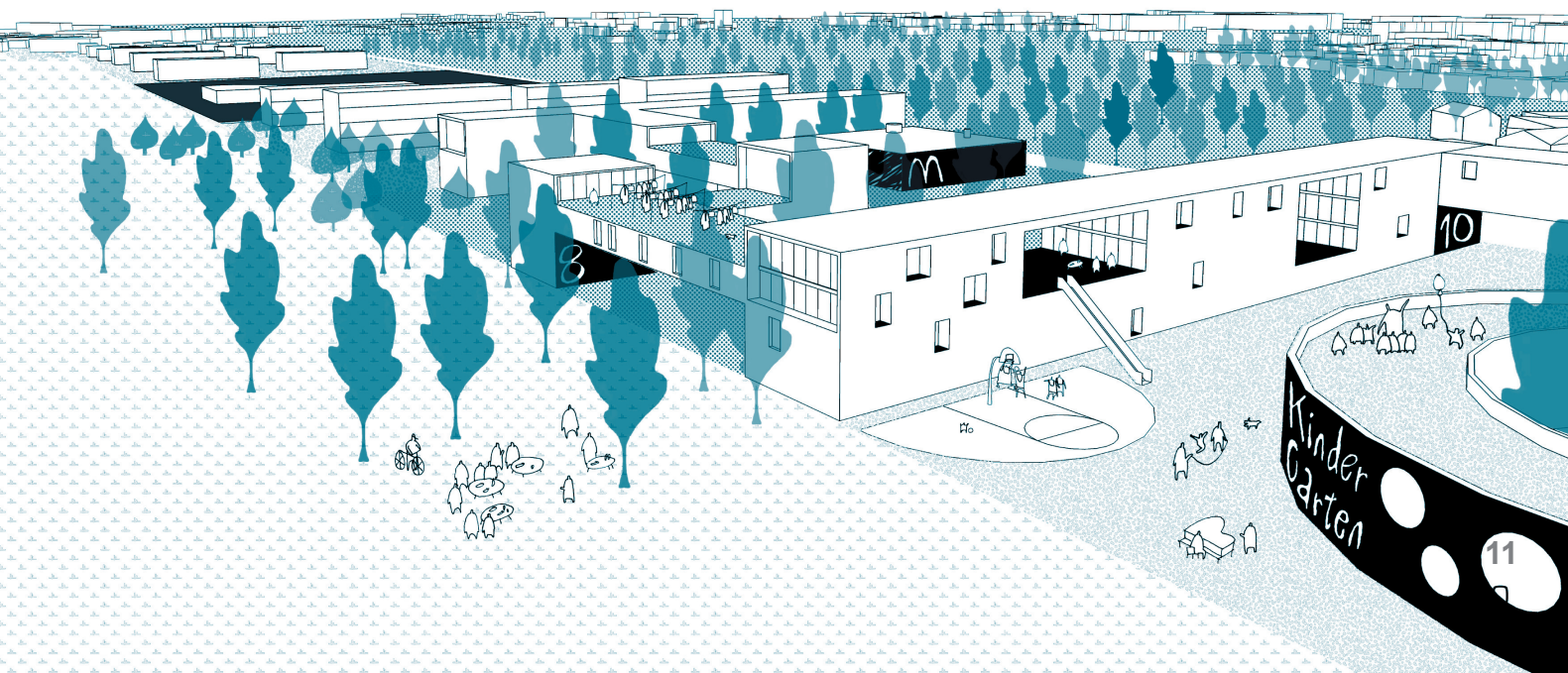
Aujourd'hui la pollution des eaux est en grande partie déterminée par l'agriculture.

On imagine de concentrer autour des zones de captation d'eau potable 20% des terrains dédiés à l'agriculture biologique comme le préconise d'ailleurs le Grenelle de l'environnement d'ici à 2020, avec la recommandation que ces surfaces puissent être situées de préférence sur les 700.000 hectares des périmètres de captation d'eau potable et de renforcer les bandes de végétation le long des cours d'eau. **Les nouvelles forêts auront aussi un rôle important pour contraster l'augmentation de la température liée aux changements climatiques.**

Aujourd'hui les parcs sont rarement des lieux de connexion entre les différentes parties habitées qui les entourent. Ils servent plutôt de distanciation et de séparation. Si on étudie les bords des parcs existants et on sélectionne ceux qui pourraient être modifiés et transformés on peut imaginer des rives habitées mais perméables qui puissent rendre plus aisée l'appropriation des parcs. ce que on appelle un «anti-parc», qui précède le parc.

l'anti parc

© EMU fall semester IUAV+équipe Studio 09, Secchi-Viganò



9. mobilité: hiérarchie vs. isotropie : comment désenclaver le Grand Paris

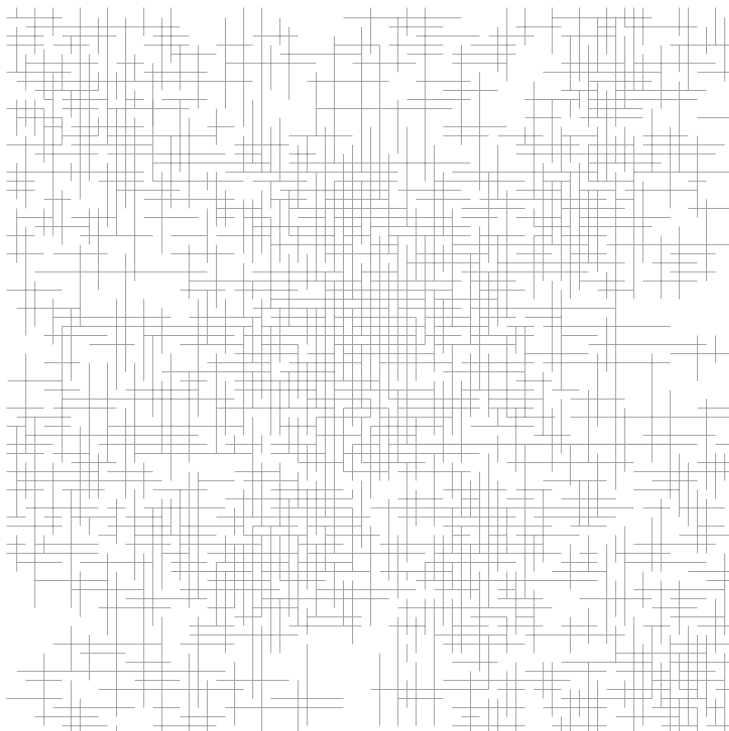
Quatrième stratégie: une stratégie pour la mobilité.

Isotropie, l'absence d'une direction privilégiée, est un concept extrême qui s'oppose à **hiérarchie**, au classement par ordre d'importance des objets et des sujets: deux référence aux quelles on fait souvent recours pour la solution de problèmes complexes. D'habitude, lors qu'on n'arrive pas à comprendre une situation on l'interprète comme chaotique et on imagine que pour récupérer un ordre qui nous permet de la appréhender il faut y introduire quelque élément de hiérarchie. En réalité entre le deux extrêmes existe tout un va et vient de situations qui trouvent leur interprétation et une série de problèmes qui trouvent leur solution ayant référence à l'un plutôt que à l'autre concept: à la hiérarchie plutôt que à l'isotropie. Les problèmes de la mobilité sont un terrain idéal pour réfléchir à cette opposition apparente.

Dans une grande métropole comme le Grand Paris on peut reconnaître **trois types d'espace de la mobilité**; des espaces dans les quels on bouge et se déplace différemment et pour des raison différentes, qui sont le support de différents comportements et relations sociales: un **espace** on se déplace à faible vitesse (l'espace de la marche à piede, du vélo, mais aussi de la voiture qui ne veut pas aller plus vite); un **espace de la grande vitesse** qu'on pratique, au contraire, lors qu'on veut se déplacer vite entre deux lieux distants et un **espace intermédiaire** qui permet de parcourir des distances urbaines dans des temps raisonnables. **Il ne s'agit pas d'espaces à différentes échelles; tous ces espace sont à la grande échelle métropolitaine.** La tache d'une politique de la mobilité n'est pas de planifier les comportements des individus, mais de construire le support spatial qui permet tout type de comportement au long de la journée, de la semaine, et de sa vie; qui accueille, en d'autres termes,tous les différents idiorhythmes.

isotropie 1

l'espace de la faible vitesse est le plus proche à l'image de la porosité et de la perméabilité. Il est l'espace urbain par excellence, de la densité humaine, de l'éponge qui filtre les mouvements en toute direction; où le piéton se trouve avec la voiture et le TC, le vélo et le taxi. Dans cet espace, qui n'a pas reçu une grande attention jusqu'à présent, les centralités sont faibles et diffuses, ne génèrent pas de congestion; les mouvements, comme dans une éponge, se croisent et dispersent avec une logique qui se modifie dans le temps. Il est l'espace de chez soir à la crèche, à l'école primaire, au parc et aux équipements disposés à la limite entre résidence et nature. Il est encore l'espace des magasins sur rue, des bistrots et des rues calmes et silencieuses. Dans le Grand Paris il est souvent interrompu, cassé, fracturé par les barrières qui construisent les enclaves et, au contraire doit être continu, investir toute la grande métropole. Désenclaver le Grand Paris veut dire transformer cet espace dans un espace isotopique.



espace de la faible vitesse

© équipe Studio 09, Secchi-Viganò

10. mobilité : radiales et rocade vs. isotropie

isotropie 2

Se déplacer dans la métropole parisienne n'est pas facile. Tout déplacement entre des origines et des destinations qui ne soient pas à l'intérieur du périphérique requiert une abnorme quantité de temps et d'efforts.

Une ville radiale résiste jusqu'à une dimension limitée. Résoudre ses problèmes par des rocades au delà d'une certaine dimension n'est plus efficace et donne lieu à des effets pervers: favorise l'automobile et à des différences sociales entre l'intérieur et l'extérieur. La rocade est une forme fermée qui ne répond jamais à l'expansion de la ville. Le Grand Paris doit se donner des formes ouvertes.

Le Grand Paris nécessite donc d'une structure spatiale de ses réseaux de la mobilité complètement différente du passé: un tressage, un maillage qui irrigue d'une manière isotropique tout le territoire de la grande métropole, qui ne converge pas toujours sur Châtelet et qui permette donc de sortir de la structure radioconcentrique qui aujourd'hui joue un rôle de blocage économique et de réduction des droits à la ville de ses habitants.

Donner une solution aux problèmes de la mobilité métropolitaine pour le plus grand nombre est urgent. Le centre d'une politique de la mobilité concerne le transport public. D'ici à vingt ans Paris aura perdu une bonne partie de son attractivité, il est déjà en train de la perdre si les conditions des déplacements au quotidien restent telles qu'aujourd'hui. Il faut mettre en œuvre une stratégie qui donne des résultats immédiats et à court terme, mais il faut aussi se préparer à une époque dans la quelle on fera moins recours à l'auto, peut être qu'on n'y fera pas recours du tout. Prolonger le Métro, moderniser et restructurer le réseau du Rer, unifier les agences de gestion des TC, prévoir une seule tarif sur tout le territoire de la grande métropole, mais surtout construire par étapes un réseau de TC en surface (des tramways, des nouvelles lignes de Rer, des bus en site propre) qui, à commencer du grand Est, désenclavent le Grand Paris.



les lieux significatifs et l'espace du tram

© équipe Studio 09, Secchi-Viganò

11. mobilité : radialité vs. isotropie

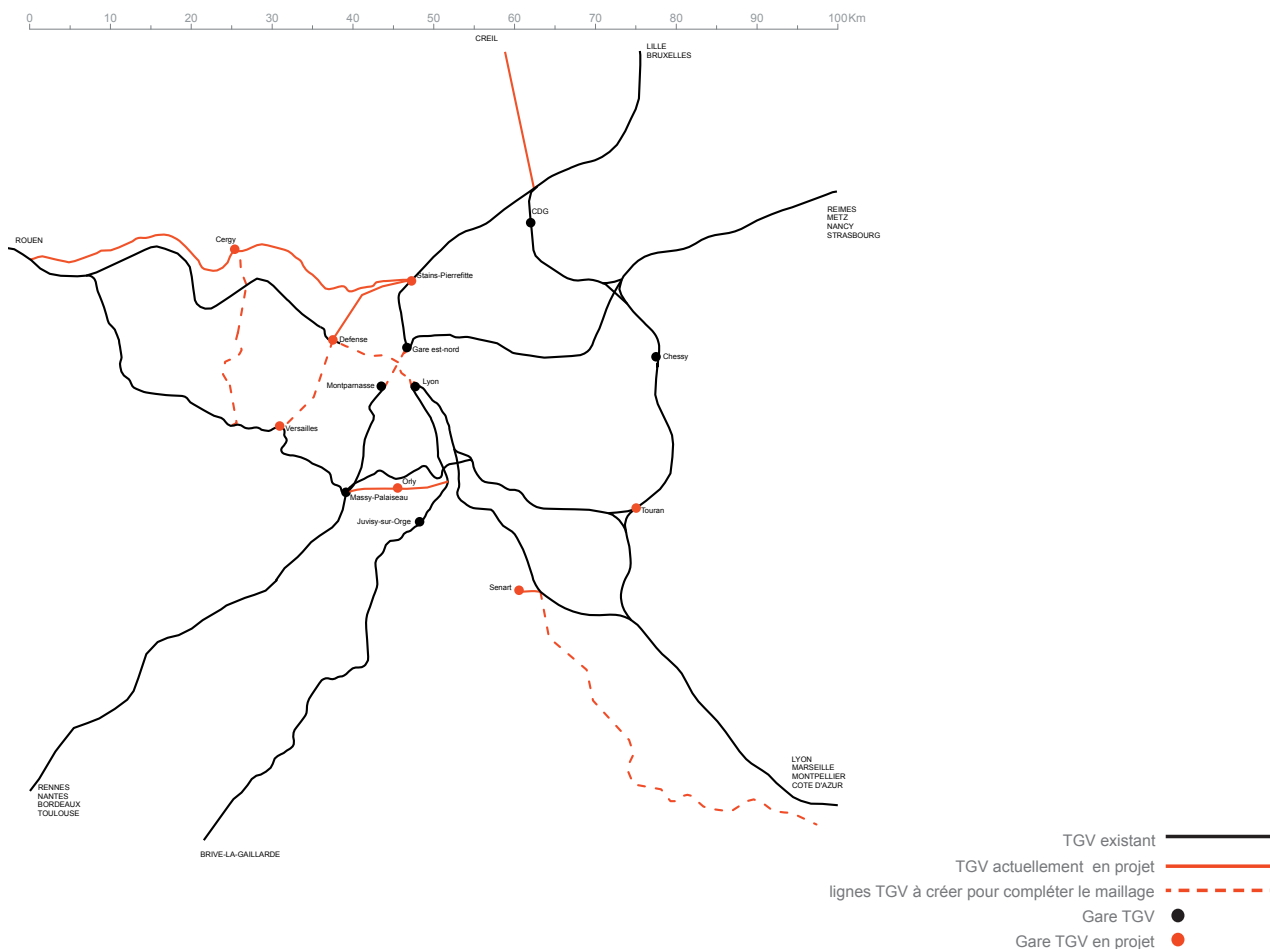
isotropie 3

L'espace européen devient toujours plus un espace fortement interdépendant, connecté et accessible; où différentes régions, au quatre coins d'un espace globale, entrent en relation entre elles. C'est la raison pour la quelle toutes le grandes villes et métropoles ont construit des réseaux de transport ferroviaires, passagers et frets, passants; qui traversent la ville et la métropole d'un but à l'autre, du Nord au Sud, de l'Est à l'Ouest.

Paris fait exception. L'ancienne option des gares terminus persiste.

Lier d'un manière efficace et pas au moyen de très longues rocade, les gares TGV parisiennes doit devenir un objectif primaire de la politique de la mobilité et des transport à grande vitesse.

Encore une fois il faut sortir de l'image d'un réseau TGV qui s'irradie de Paris et imaginer, au contraire, un réseau qui passe par Paris en toute direction et qui s'arrête en plusieurs gares. Ce n'est pas proposant toujours une image centripète que Paris devient plus attractive. L'exemple d'autres métropoles en dit quelque chose.



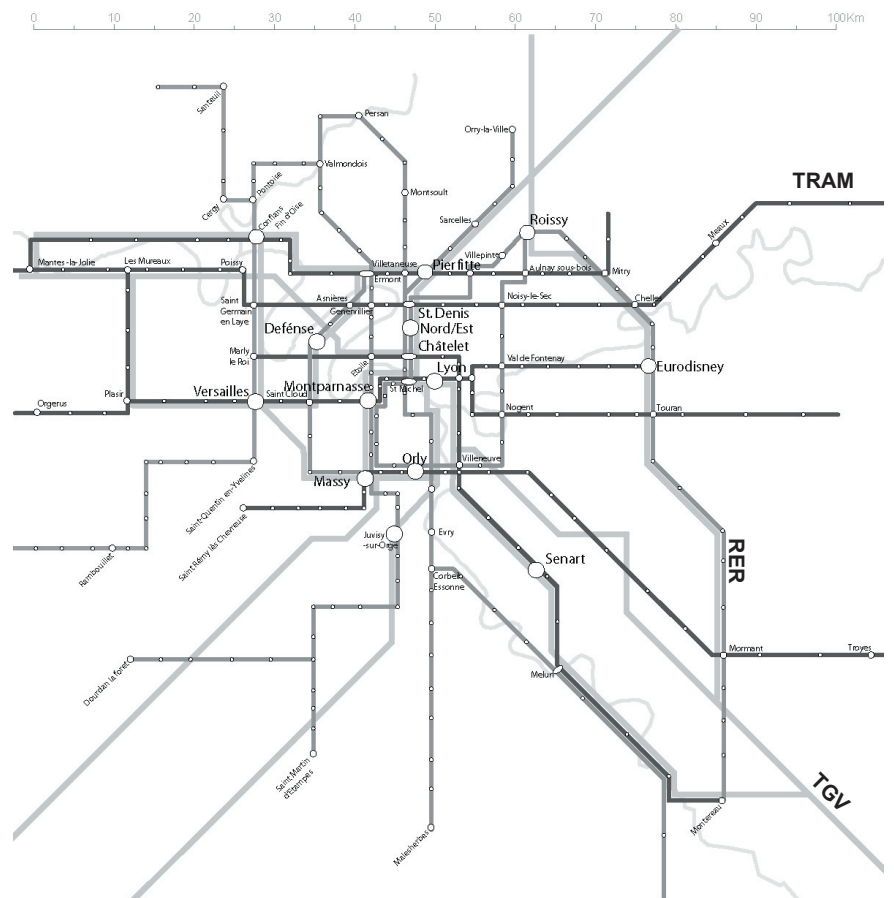
12. mobilité : lier entre eux les lieux significatifs

Cinquième stratégie: une stratégie de lieux significatifs.

Gares TGV, stations métro, stations RER et francilien, doivent conforter les lieux significatifs qui déjà existent. Dans leur ensemble les différents réseaux et leur stations de correspondance génèrent un espace métropolitain isotropique, parsemé de gares et stations comme il est parsemé de lieux significatifs.

Bâtir la ville sur la ville veut dire profiter de tout ce qui existe déjà.

Or le Grand Paris est plein de lieux qui ont déjà acquis une signification pour leur habitants, qui sont pour eux des points de repère et qui doivent devenir les lieux où prévoir des stations des différents réseaux avec tout ce qui à une station peut être lié. Le Grand Paris n'est pas une métropole polarisée, mais plutôt un territoire plein de spécificité qui peuvent être valorisées



un projet de transport public: TGV, RER, Tram

© équipe Studio 09, Secchi-Viganò

13. des espaces stratégiques

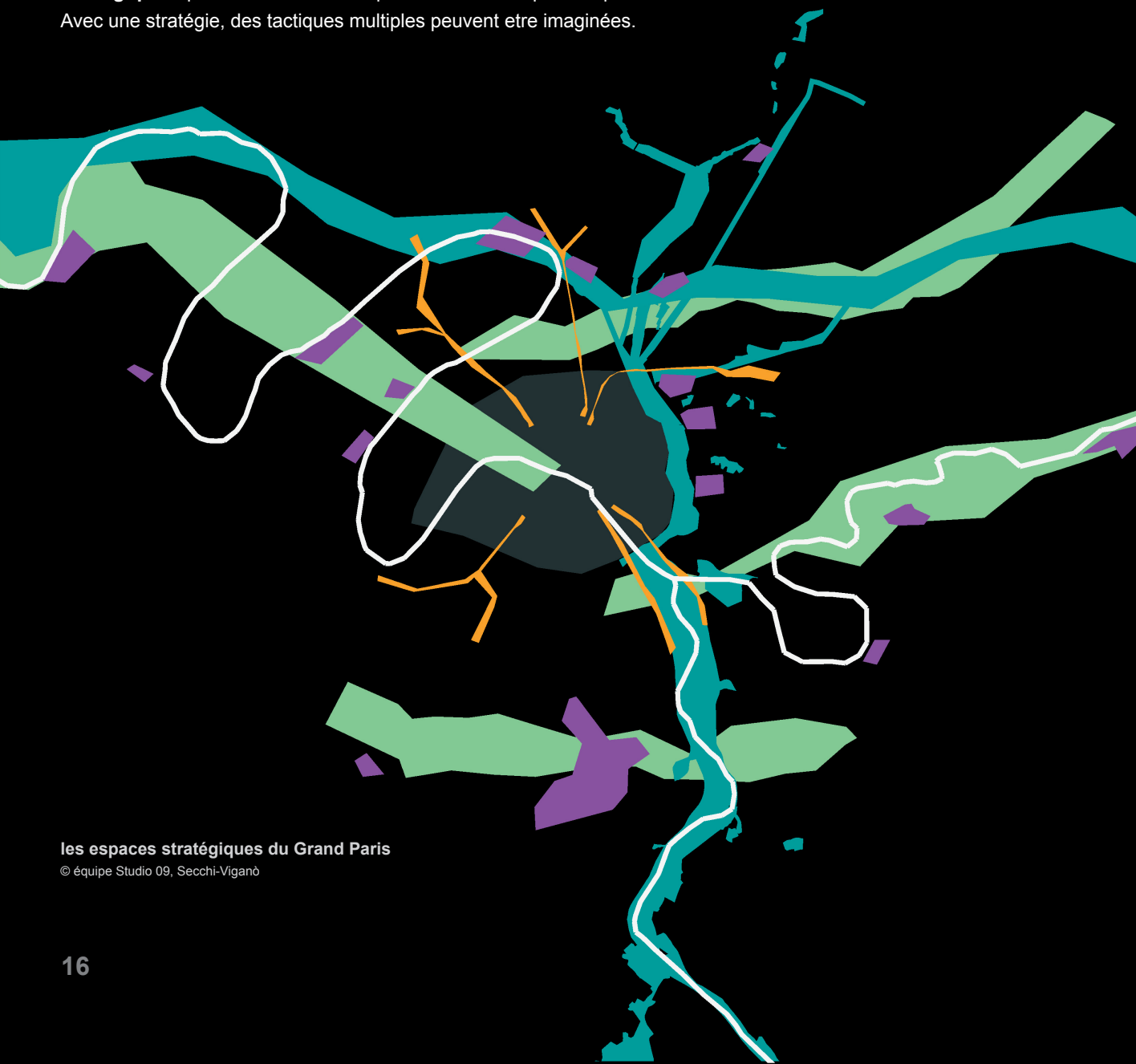
Il ne s'agit pas de construire un plan. Au contraire il faut abandonner une grande partie de l'outillage d'un vieux urbanisme qui n'est pas à l'échelle des nouvelles dimensions métropolitaines et des défis avec les quels il faut se confronter.

Il faut construire une stratégie et des tactiques et il ne faut pas les construire seulement verbalement, mais les spatialiser et temporaliser.

Située nécessairement dans un temps limité, mais sur le fond de la longue durée, en d'autres termes sur le fond d'une vision, la stratégie essaie de réduire les marges d'incertitude, de canaliser les actions d'une multiplicité d'acteurs dans des cadres plus prévisibles.

Située entre les idées et les choses, entre la vision et le passage à l'acte, entre le projet et la réalisation d'interventions spécifiques confiées à acteurs spécifiques, la stratégie, dans la construction d'un projet pour la ville, est la partie la plus exposée à la validation ou à la réfutation.

Dans les dernières expériences européennes les plus avancées une stratégie se construit par étapes logiques: par l'individuation en premier lieu de quelques **espaces stratégiques** connotés par des thématiques unitaires, fédératrices et partagées et, à leur intérieur, par l'individuation des quelques **projets stratégiques** qui à ce cadre thématique se réfèrent et qui l'interprètent. Avec une stratégie, des tactiques multiples peuvent être imaginées.



les espaces stratégiques du Grand Paris

© équipe Studio 09, Secchi-Viganò

14. la construction du support

Il s'agit évidemment d'une première hypothèse d'espaces stratégiques dans le Grand Paris, une hypothèse qu'on devra approfondir et améliorer. Le chemin de la recherche et du projet qui reste à parcourir est, peut-être, encore long. Mais ces espaces essaient de proposer pour le Grand Paris une nouvelle structure spatiale, une structure forte qui permette de sortir de l'image radioconcentrique traditionnelle et qui reconnaisse des thèmes qui depuis quelques années ont été posés, mais qui, à cause peut-être d'une approche trop sectorielle, n'ont pas trouvé la manière de fédérer les différents projets qui ont investi la grande métropole.

Le thème d'une réorganisation spatiale de la Plaine et de l'axe des aéroports de l'aéroport du Bourget à Charles de Gaulle. Le thème de la traversée verte qu'on a posé dans les pages précédentes; le thème des liaisons Est -Ouest de Val de Marne jusqu'à Saclay, le rôle stratégique de la Seine,...

Au-delà de la production de nouvelles images architecturales, aujourd'hui c'est le temps d'imaginer le support de la grande métropole du futur, sa structure et son image. La même opération qu'a fait Haussmann pour la ville bourgeoise et Bienvenue pour la métropole du XX^{ème}. Aujourd'hui il s'agit de construire les conditions dans lesquelles on puisse développer demain des projets significatifs par lesquels s'exprime la culture du XXI^{ème} siècle après Kyoto.

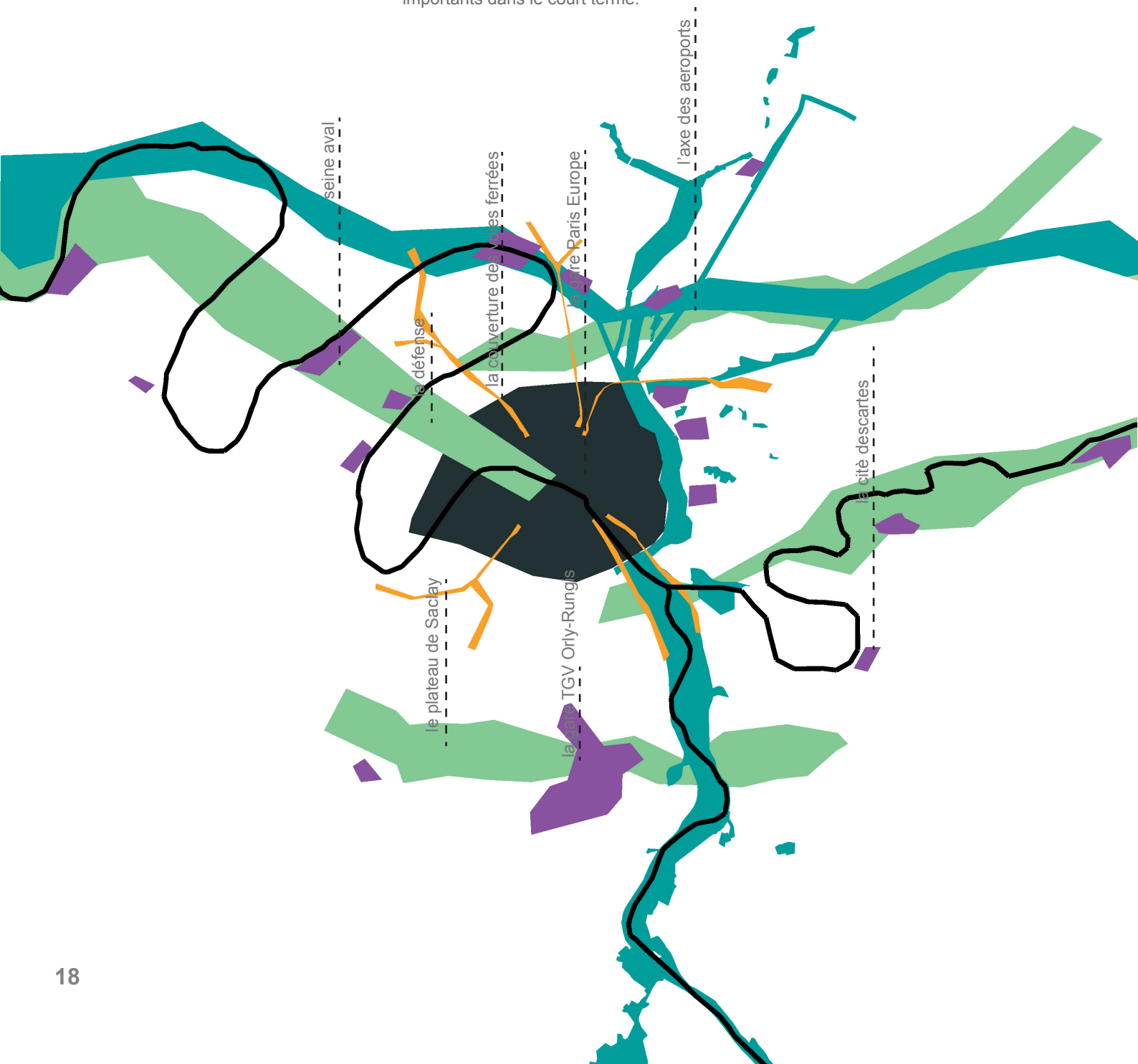


15. des projets stratégiques

La liste des projets stratégiques est par définition une liste ouverte dans l'espace comme dans le temps. Elle dépend de la mobilisation d'une série de facteurs : mobilisation d'acteurs, de ressources, de foncier, de techniques. Sous la pression de la demande sociale les priorités peuvent changer ; les difficultés peuvent pousser le progrès des techniques ; les acteurs peuvent se montrer sensibles à des événements qui ocurrent dans d'autres régions.

Mais ça n'empêche que plusieurs projets sont dans les dossiers des collectivités locales et des différentes institutions. Ils construisent un **scénario 0** qui doit être attentivement évalué par rapport à sa cohérence interne et par la cohérence aux thèmes posés par les espaces stratégiques. Ils peuvent être conduits à converger vers des degrés de cohérence plus forte, ils peuvent être modifiés. Ils peuvent suggérer d'autres projets plus adéquats, ou la construction de différents **scénarios**.

Encore une fois un long parcours, mais un parcours qui peut donner des résultats importants dans le court terme.



16. de la gouvernance

La gouvernance est un projet.

Elle est un projet concret qui se base sur la volonté de réaliser des projets concrets.

Dans une métropole de la dimension du Grand Paris on a et on aura toujours plusieurs projets de différente dimension: du grand projet de contraste du risque des inondations, un projet qui concerne tout le bassin de la Seine, aux petits mais importants projets d'aménagement des espaces publics, de construction d'une école, au projets de construction des gares TGV....

Chacun de ces projets implique un nombre variable d' collectivités locales et une participation variable des différentes institution, Etat inclus.

Une grande métropole nécessite d'une gouvernance à géométrie variable et diffuse, qui ne soit pas hiérarchiquement organisée.

Pour faire démarrer une gouvernance efficace le premier pas à notre avis concerne un débat à propos des espaces stratégiques et des projets stratégiques. Un débat ouvert qui sache cueillir les différents layers des demandes qui émergent de la société de la grande métropole. Un débat dans le quel on prend le risque d'avancer des hypothèse et de les justifier; où les différents acteurs, y compris les architectes et les urbanistes, essaie de se convaincre, plus que de se bloquer dans une guerre de position.

La nouvelle question urbaine ne nous laisse pas traîner.



un projet pour la gare TGV d'orly

© équipe Studio 09, Secchi-Viganò