

LE GRAND PARI DE GRANDPARIS

PARI(S) PLUS

PETIT

(CAPA-CITY)

5: APPLICATIONS

**MVRDV
AVEC ACS ET AAF**



LE GRAND PARI DE GRANDPARIS

PARI(S) PLUS

PETIT
(CAPA-CITY)

5: APPLICATIONS

MVRDV
AVEC ACS ET AAF

Une structure possible du A.I.G.P.

MVRDV, Winy Maas

17 juillet 2009

1. La charte du Grand Paris (le thème général du Grand Paris; c'est une possibilité unique de penser et imaginer une grande ville avec un grand groupe)
2. La forme juridique (fondation, SA, ou autre forme à définir)
3. Le client (5 institutions: président, ministère de culture, ministère de l'intérieur, région, ville)
4. Le lieu (Palais de Tokyo, Sorbonne, ...)
5. Le groupe de recherche (les 10 architectes, les représentants des 5 institutions, des experts et le secrétariat)
6. L'atelier (A.I.G.P.)
7. La communication (expositions, documents graphiques, sites internet, base de données sur la ville)
8. Le slogan du Grand Paris
9. Les comparaisons (recherches)
10. Le programme (Grand Paris 2030)
11. Les espaces mutables (utilisation des bâtiments et des espaces existants, réglementations urbaines)
12. Les thèmes (capacité, densité, mobilité, espaces verts, écologie, économie)
13. Les idées structurantes (la bibliothèque)
14. Les formes de projets (10 idées sur un sujet, propositions, débats, etc...)

La consultation du Grand Paris à eu lieu de septembre 2008 jusqu'en février 2009.

Celle-ci a permis une exposition à la Cité de l'Architecture le 29 avril 2009.

Durant l'été 2009, nous avons commencé à organiser l'Atelier du Grand Paris.

Suite à la rencontre des dix architectes avec le président de la république le 15 décembre 2009, la recherche sur le développement de l'agglomération parisienne continuera prochainement grâce à l'ouverture de l'Atelier prévu en janvier 2010.

Le 17 juillet 2007 Winy Maas a rédigé une lettre proposant une structure possible pour le A.I.G.P.

Le 1 décembre 2009, les dix architectes ont été commissionnés par l'APUR et l'IAU Île-de-France dans le cadre du forum de Paris Métropole.

Le 17 décembre 2009, MVRDV avec ACS et AAF présente ce qui pourrait être le premier sommaire de la recherche sur le développement de l'agglomération parisienne avec des applications de projets sous forme d'images "in situ" du territoire franciliens, afin de répondre aux attentes en termes d'ambition et de responsabilité d'une métropole internationale.

LE SLOGAN DU GRAND PARIS

LES COMPARAISONS

LES COMPARAISONS

LE PROGRAMME

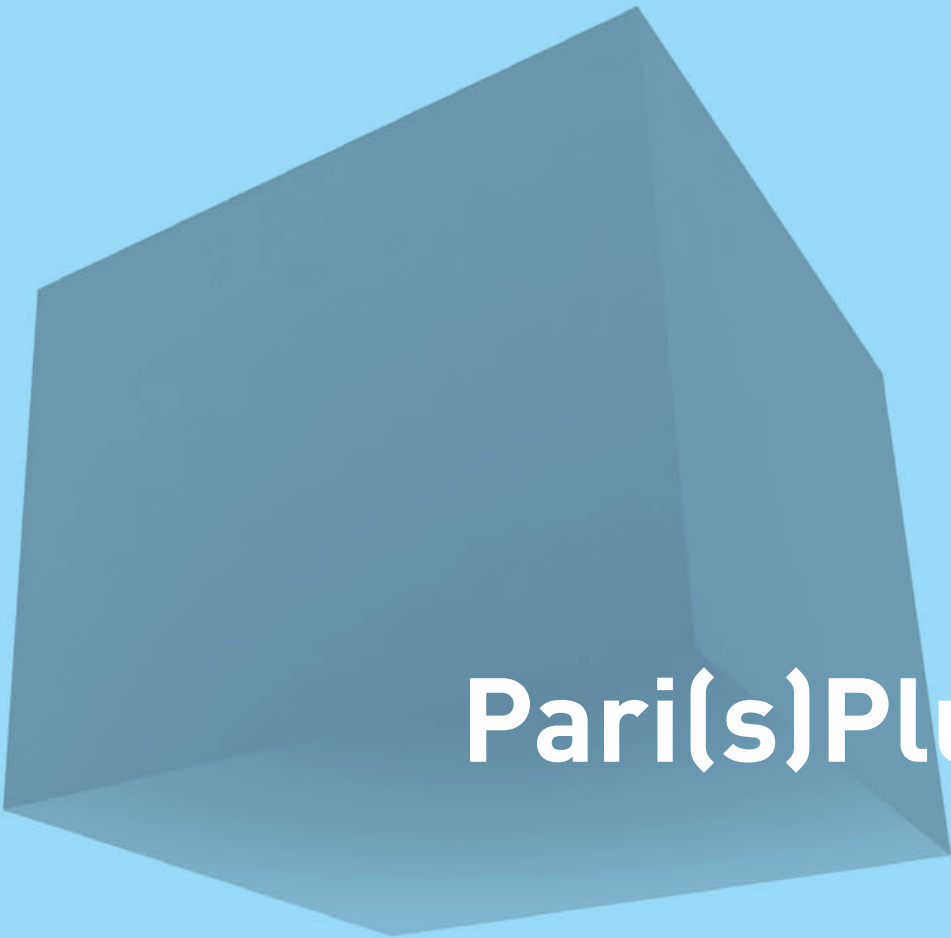
LES ESPACES MUTABLES

LES IDÉES STRUCTURANTES

LES FORMES DE PROJETS

CONTENT

2	UNE STRUCTURE POSSIBLE DU A.I.G.P.
6	PARI(S)PLUSPETIT
8	PLUS!
10	CITY CALCULATOR®
12	LE COMPARAISON DE GRANDPARIS
14	LE PROGRAMME DE PARI(S)PLUSPETIT
16	IL Y A DE L'ESPACE
20	PARI(S)PLUSPETIT
24	APPLICATIONS
26	LES FORÊTS DE GP
28	PARC ÉOLIEN DE GP
36	PARC SOLAIRE DE GP
44	HYDRO SEINE
46	ROISSY FORÊT - CDG CITY
54	LA GRANDE GARE DE L'EUROPE
62	LES GARES ANCIENNES
68	GRAND BP2
76	LES GRANDES TRAVERSÉES, GP MAIN STREET ET CITÉ SOUTERRAINE
78	LES NOUVEAUX GRANDS AXES
86	LE NOUVEAU MÉTRO
88	LES BUTTES
90	HAUSSMANN SOLIDAIRE
98	LES ÉCOLES SUSPENDUES
100	LES NOUVEAUX GRANDS ENSEMBLES
110	LE PAVILLONNAIRE SATURÉ
118	SUPER SORBONNE
120	LES PARCS METROPOLITAINES
128	SUPER SEINE
138	CREDITS



Pari(s)PlusPetit

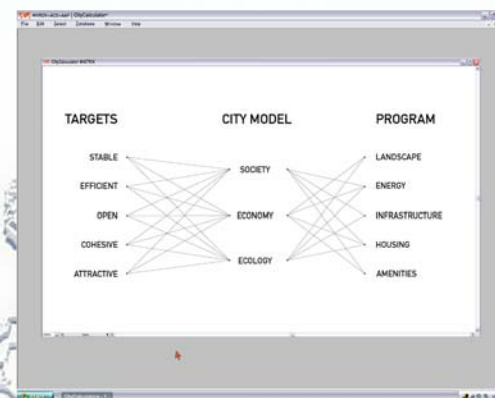
PLUS !

Demander plus répond à la notion selon laquelle la durabilité requiert une réduction des champs productifs associés à la pollution. Contexte de réduction des ressources énergétiques, réduction des émissions en CO2... Tout ceci nous conduit donc inévitablement à une réduction des fenêtres, réduction des trajets, etc.

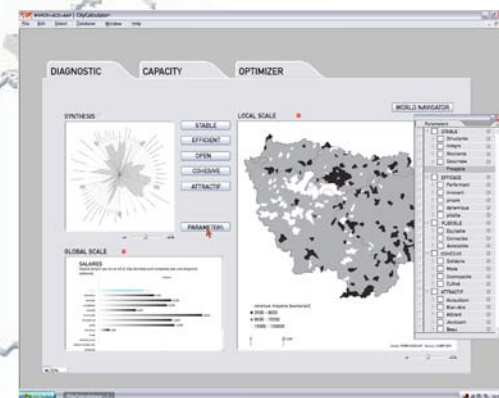
La réduction est omniprésente. Elle intimide sinon réduit les dernières aspirations pour être compétitif. Ne devons nous pas embrasser toujours PLUS le monde et ce le PLUS possible ? Etre PLUS attractif, plus divers, plus ouvert, plus libre, plus collaboratif, plus unique, plus synergique, plus vert, plus dense, plus spacieux, plus égalitaire.



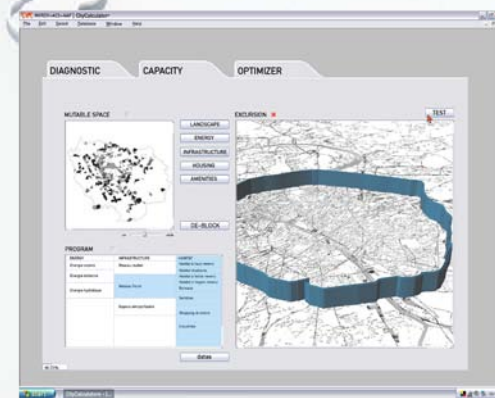
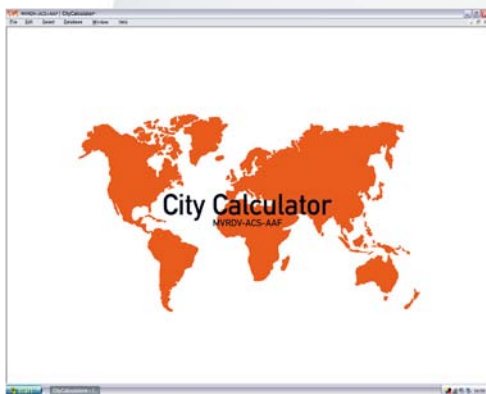
Pour mesurer la responsabilité et les ambitions d'une ville on peut mesurer selon une liste de critères ouverte, son profil à un moment donné (une photo) et une tendance (dans le temps). On peut parler de comportements que l'on peut alors comparer à ceux d'autres villes comparables. C'est donc un outil comparatif qui doit être développé. Un logiciel qui compare les actions et les performances de la région par rapport aux ambitions et aux responsabilités fixées au préalable. *Un City Calculator*. Il pourrait même être développé comme *Green City Calculator* pour répondre aux objectifs de l'Après Kyoto. Grandparis devrait prendre l'initiative de développer plus loin un tel outil. Un institut métropolitain pourrait encadrer son développement de telle sorte qu'il puisse guider l'agenda de l'agglomération ainsi qu'actualiser son classement dans le monde.



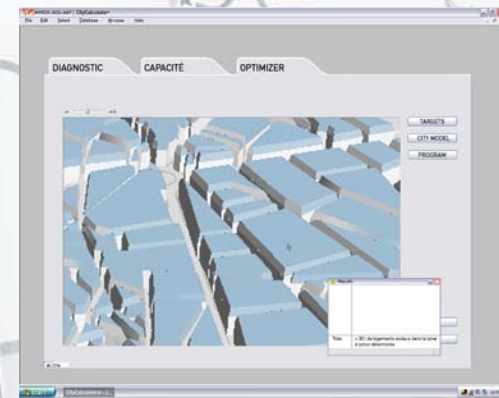
3D MATRIX



DIAGNOSTIC



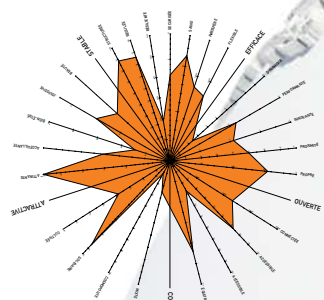
CAPACITÉ



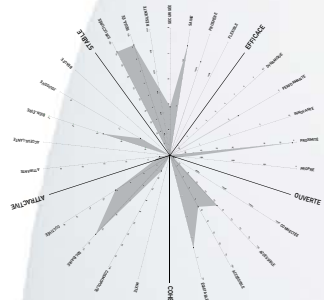
OPTIMIZER

LE COMPARAISON DE GRANDPARIS

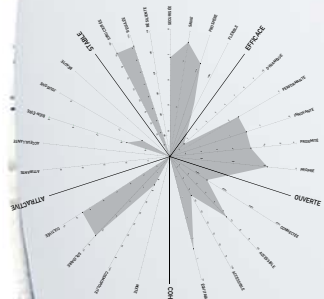
A l'issue de la comparaison de Grandparis avec d'autres métropoles du monde, une image ambivalente de l'agglomération ressort en mettant en évidence ses forces et ses faiblesses. Comment pouvons-nous alors l'utiliser ? Comment en tirer avantage et comment progresser ?



Grandparis



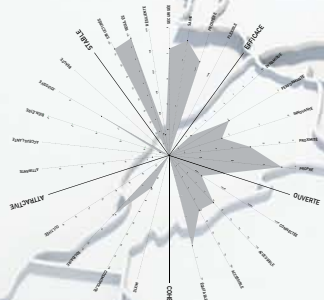
Berlin



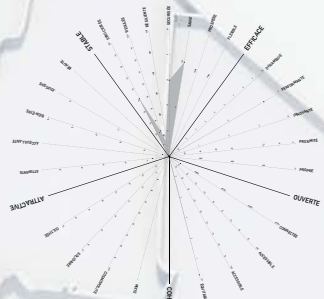
Frankfurt



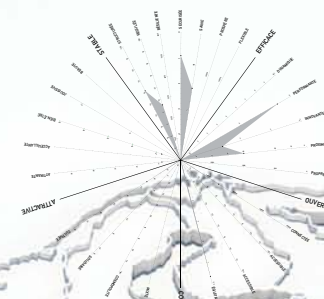
Londres



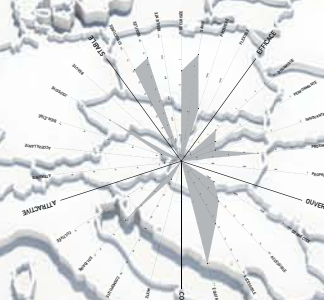
Amsterdam



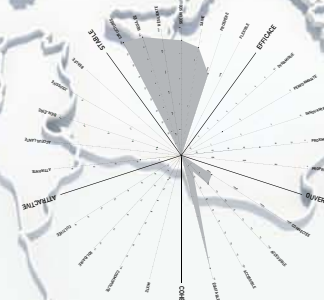
Buenos Aires



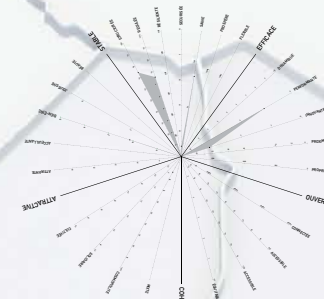
Shanghai



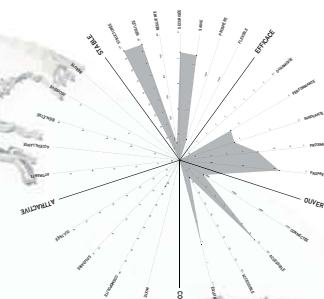
Madrid



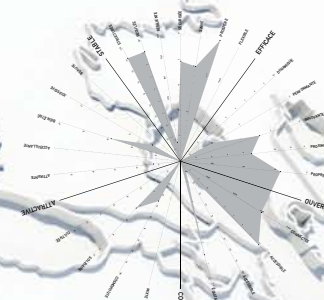
Singapour



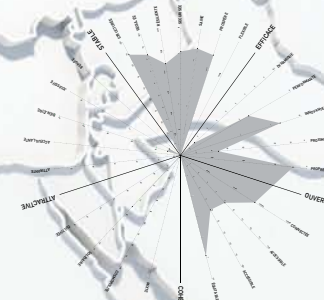
Johannesburg



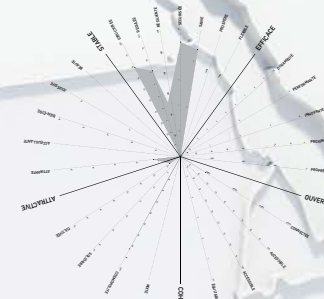
Sydney



New York



Tokyo



Dubai

LE PROGRAMME DE PARI(S)PLUSPETIT

Quel est le programme qui pourrait faire de Grandparis, disons dans vingt ans, une métropole exemplaire et unique?

Grandparis est responsable. Il résout son empreinte écologique en agrandissant les forêts afin d'absorber les émissions de CO₂, en réduisant sa demande en énergie, en mettant en œuvre un trafic routier plus fluide, en mettant en œuvre un trafic aérien encore plus fluide. Grandparis sera plus accessible depuis l'extérieur.

Grandparis devra investir en logements sociaux. Si on applique à Grandparis, le rythme de 80 000 logements par an construits, soit dans vingt ans, un total de 2 000 000 logements, Grandparis pourrait donc renouveler radicalement son offre en logements.

Grandparis sera encore plus vif économiquement. Il veut attirer plus de monde et des nouveaux programmes. Il prend des initiatives pour un développement plus important de son rôle au sein de l'Europe. Grandparis améliorera ses équipements publics. Grandparis veut être plus accueillant. Il aspire à attirer toujours plus de touristes en ajoutant plus d'attractions, d'événements...

Le "Cube" de 3.3 km de côté et 36 km³
218 km² de surfaces nécessaires pour 2030,
une emprise au sol correspondant à 0.3% de l'Île de France.

0.478 km³ eau188.123 km³ de forêts

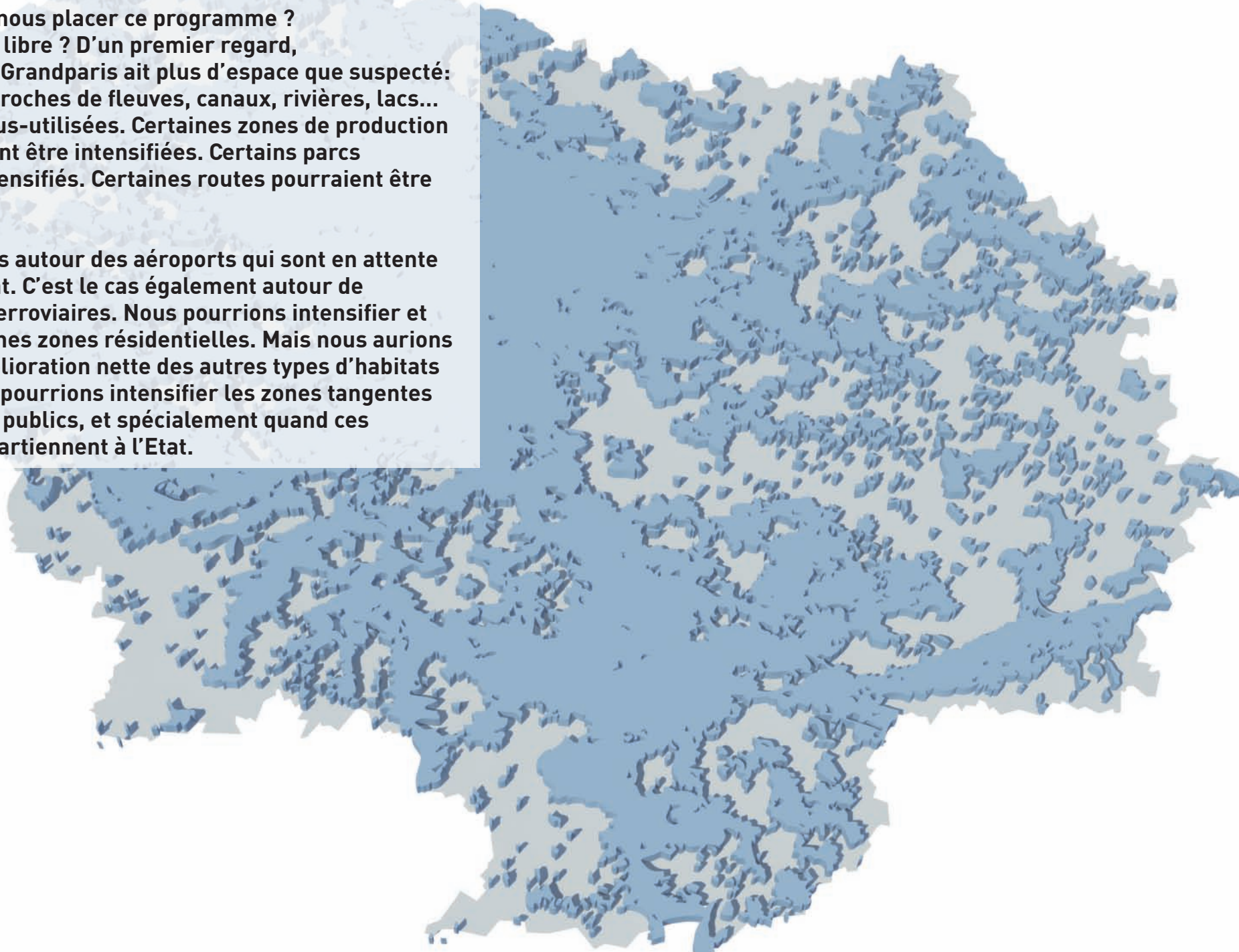
0.492 km³ énergie
0.139 km³ chemins de fer
0.289 km³ routes
0.375 km³ aéroports
0.030 km³ habitats à hauts revenus
0.082 km³ habitats étudiants
0.112 km³ habitat à faibles revenus
0.112 km³ habitat à moyens revenus
0.034 km³ bureaux
0.017 km³ services
0.813 km³ shopping et loisirs

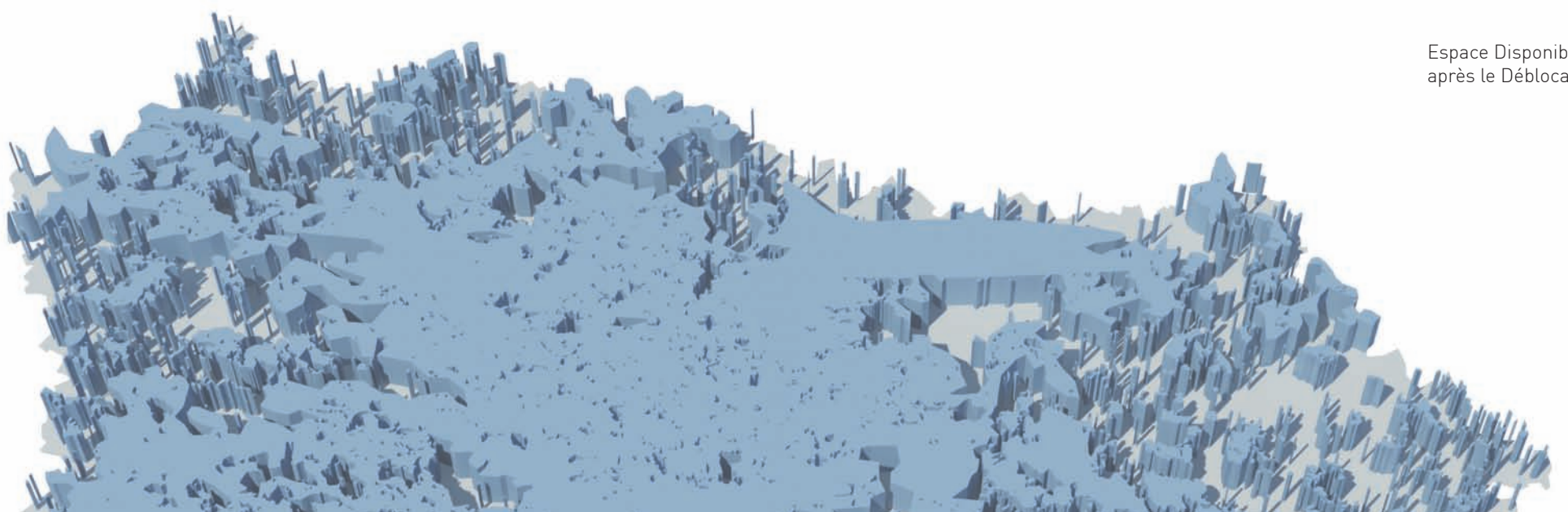
Au total: 191.811 km³

IL Y A DE L'ESPACE

Mais où pouvons nous placer ce programme ? Où est cet espace libre ? D'un premier regard, il semblerait que Grandparis ait plus d'espace que suspecté: certaines zones proches de fleuves, canaux, rivières, lacs... semblent être sous-utilisées. Certaines zones de production agricole pourraient être intensifiées. Certains parcs pourraient être densifiés. Certaines routes pourraient être couvertes.

Il existe des zones autour des aéroports qui sont en attente de développement. C'est le cas également autour de certaines zones ferroviaires. Nous pourrions intensifier et remodeler certaines zones résidentielles. Mais nous aurions besoin d'une amélioration nette des autres types d'habitats également. Nous pourrions intensifier les zones tangentes aux équipements publics, et spécialement quand ces équipements appartiennent à l'Etat.





LES ENTRE-DEUX ET LES DELAISSES

Le Grand Paris que nous avons étudié est par essence fragmenté, divisé entre polarités, et ceci à plusieurs échelles, comme produit d'une grande distorsion entre l'espace vécu et l'espace géographique, ayant détaché la communauté de vie de l'idée de communauté spatiale. Depuis un demi-siècle, les moyens de communication contemporains, que ce soit les transports avec leur effet tunnel [Ascher] ou les moyens de communication [Webber] ont construit cette distorsion en reliant de manière de plus en plus efficace les polarités urbaines et en étendant l'espace du quotidien sur des territoires toujours plus grands. Cette contraction de l'espace vécu s'est accompagnée de l'émergence d'espaces situés entre les pôles qui ont disparu de l'imaginaire et de l'usage bien qu'ils soient traversés quotidiennement. Ces espaces qui ne sont pas définis autrement que par le fait qu'ils sont situés entre deux polarités, entre deux natures, ces « entre-deux », sont une des caractéristiques centrales de l'urbanité contemporaine.

Des « entre-deux » omniprésents mais peu investis, posant problème du fait de ce désinvestissement, probablement une des catégories de territoire appelée à prendre une place très importante dans la future commande architecturale et urbaine. Or force est de constater que si les concepteurs possèdent les outils pour aborder les centralités urbaines, peu sont à l'aise avec ces espaces souvent amorphes, indécis et pourtant ouverts, généreux, flexibles dans une société souvent très, voire trop structurée. Devant ce caractère indécis, l'attitude la plus répandue, en particulier en France, consiste à essayer de trancher, à séparer ces espaces en deux territoires de natures clairement définies en fixant une limite. Cette attitude se retrouve à n'importe quelle échelle, que ce soit avec l'espace séparant le domaine privé du logement du domaine public de la rue maltraité par les politiques de résidentialisation ou avec les politiques d'entrées de ville qui a cherché dans l'affirmation d'une limite urbaine une réponse erronée aux zones commerciales.

Plus précisément, nous avons constaté qu'au-delà des limites des urbanisations continues (sensiblement les centres historiques et leurs faubourgs), le territoire francilien est constitué d'entités plus ou moins étendues, distantes les unes des autres et semblant s'ignorer, voire s'opposer. Quand, de plus, les infrastructures routières, autoroutières, ferroviaires, mais aussi les grandes emprises commerciales, industrielles et les entrepôts viennent à établir des barrières infranchissables, ce caractère d'isolement, de fragmentation du territoire ne fait que se renforcer. Ainsi, paradoxalement, ce qui devrait unir, relier (la route, les voies ferrées) sépare, morcelle le territoire, morcellement que renforcent les divisions administratives et/ou les superpositions compétences.

Le croisement attentif du constat de terrain avec les différentes données statistiques portant sur les densités, l'emploi, la richesse, les déplacements ... nous ont permis de dégager les grandes entités géographiques à l'intérieur desquelles la vie des franciliens se développe et de qualifier ces entités. Faut-il le souligner ? Les déséquilibres s'accroissent entre ces différentes aires de la métropole, à l'intérieur même du grand partage historique entre l'Ouest et le Sud-ouest de la région parisienne et, d'autre part, le Nord et l'Est et le Sud-ouest. Apparaissent ainsi des « bassins de vie » dont les limites comme la morphologie sont plus ou moins floues.

C'est ce caractère mouvant qui nous a conduit à proposer le concept « d'horizon métropolitain » pour qualifier ces aires. Personne ne vit véritablement la grande échelle de la mégapole, de la « ville-monde », mais se déploie plutôt à l'intérieur d'une échelle se rapprochant plus de celle des métropoles moyennes, et se vit à une échelle plus ténue, celle de son bassin d'habitat et de ses proximités. Parler de grande échelle, c'est traiter des multiples articulations entre ces échelles de proximités et les autres échelles qui les relient à leur propre bassin de vie, à leur « horizon ». En ce sens, on comprend toute l'importance que revêtent les fractures, fragmentations qui sont autant de freins, de barrières au déploiement, qu'il faut espérer harmonieux, de l'articulation du domestique à la grande échelle.

Pour traiter de cette problématique, nous nous placerons aux lieux mêmes de ces ruptures, dans les entre-deux, sur les marges, les frontières plus ou moins lâches entre différents quartiers. Pourquoi ? Tout d'abord afin de prendre en compte le caractère éminemment hétérogène du tissu du Grand Paris, ensuite afin d'élargir notre champ d'observation, se saisir simultanément de plusieurs « quartiers », enfin pour mieux mettre en lumière l'importance que prennent ces non-lieux qui fragmentent, brisent les territoires habités. En effet, plus on se porte sur les limites de l'aire urbanisée, plus on doit constater l'ampleur, en termes de surfaces occupées, de ces non-lieux, délaissés, franges diverses. Et ce n'est pas forcer le trait que de dire qu'en bien des secteurs franciliens ces vides et délaissés excèdent les surfaces d'une urbanisation qui déjà en elle-même est avide d'espaces vides et de basses densités, d'étalement urbain.

Nous faisons l'hypothèse que c'est ici, sur ces franges, fragmentations, marges diverses ... (il faudra établir un lexique discriminant de qualification pertinente de ces lieux et non-lieux) que se développent des modes de vie spécifiques. À trop dilater l'espace, à éloigner, séparer, à conforter le repliement de chacun sur son quartier jusqu'aux « gated communities », une manière de se vivre, de se projeter, peu à peu se forme. La littérature scientifique sur les types bâtis et les modes de vie est abondante. Ces études postulent une certaine homogénéité de l'habitat (une cohérence entre types et modes de vie). Mais ici, c'est l'hétérogénéité même que nous voulons traiter, jusqu'à émettre l'hypothèse qu'elle est un trait saillant des modes de vie contemporains et que le laboratoire d'observation privilégié est précisément celui qu'offrent les lieux interstitiels.

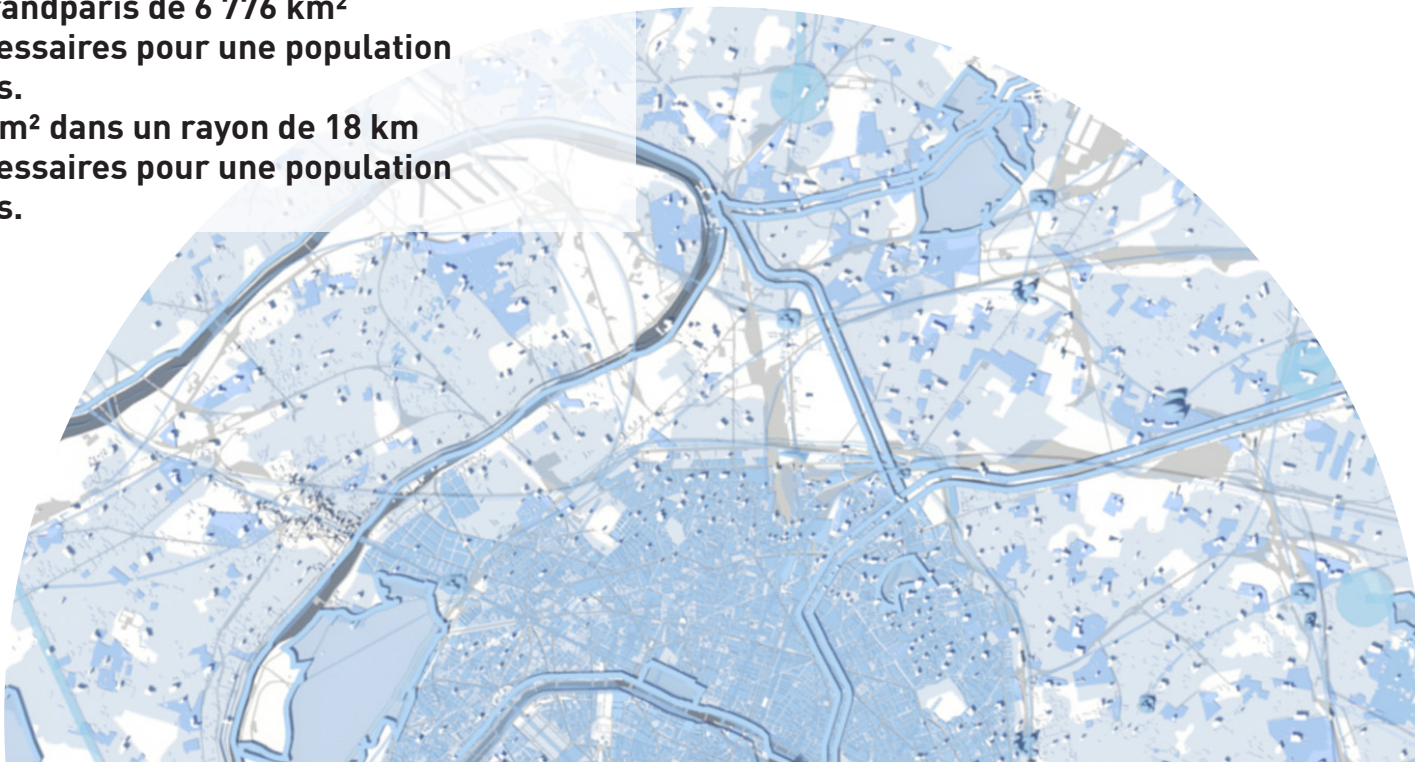
L'ambition de notre proposition est de contribuer à un renversement de la perception des valeurs, et pour commencer de nos propres grilles de lecture, non point en fustigeant ce qui fait distance mais en valorisant ce qui permet de relier. L'entre-deux peut être perçu positivement, justement de par sa discontinuité. Il porte en lui des mutabilités comme espace potentiel, non fini, laissant une large place à l'imaginaire, au jeu, aux possibles. Nous verrons en quoi cette invitation à l'imaginaire est un levier essentiel de la pratique du projet dans le cadre des pratiques pédagogiques mais aussi en quoi il joue un rôle essentiel comme dynamique politique des projets. S'interrogeant dernièrement sur les possibilités de financement d'un de ses projets communaux, un maire a tenu à rappeler que c'est le projet qui suscite et développe ses financements et non l'inverse. Cet adage peut être étendu au domaine que nous nous proposons d'investir, l'entre-deux. En qualifier les natures, en les nommant, précisément parce qu'ils trouvent difficilement à être nommés, donc reconnus, serait déjà, au plan des résultats de la recherche, un apport considérable.

Patrick Celeste, Andrei Feraru

PARISPLUSPETIT

Ensemble, les propositions révèlent un agenda potentiel latent pour Grandparis. Il pourvoit l'espace nécessaire pour une évolution innovante et contemporaine dans l'optique d'une 'attractiveness' extrême en devenant le laboratoire du monde pour un développement urbain mixte, dense et durable. Super(be). Pari(s)plus... petit...

La surface totale du Grandparis de 6 776 km²
368 % des besoins nécessaires pour une population
de 14 673 085 habitants.
Une surface de 1 841 km² dans un rayon de 18 km
100 % des besoins nécessaires pour une population
de 14 673 085 habitants.



Lors de notre diagnostic du Grand Paris nous avons été frappés par la dynamique des polarisations économiques et sociales au sein du vaste espace métropolitain francilien. Une situation constatée sur le terrain mais aussi approchée (quoique encore timidement) dans la littérature spécialisée.

Si jusqu'au début des années 80 une certaine homogénéisation était à l'oeuvre, étatique et volontariste, à la fois réglementaire et opérationnelle, la fin de la décennie a marqué un très clair retournement de tendance. Sous la pression de la mondialisation, une refonte radicale du système économique francilien a eu lieu, parfois de manière brutale. De très fortes segmentations productives ont été opérées, accompagnées des concentrations et polarisations spatiales très claires, qui ont profité des opportunités du début de la décentralisation et du manque de réflexion stratégique globale à l'échelle du Bassin francilien.

En parallèle, de très fortes polarisations socioéconomiques se sont manifestées, en dépit des politiques de ville déclenchées au lendemain des premières émeutes des banlieues en 1981. A partir des années 80, les courbes qui rapprochaient les couches défavorisées de la moyenne régionale ont changé de pente. D'un côté, l'enrichissement des couches aisées s'est accéléré, ainsi que leur regroupement dans des territoires de plus en plus refermés sur eux-mêmes. De l'autre, s'est accentué l'appauvrissement relatif des segments les plus fragiles, progressivement « relégués » dans leurs cités et grands ensembles. La « ville à trois vitesses » est clairement en marche à l'échelle métropolitaine.

Mais ce que nous avons éclairé dans notre analyse s'est l'articulation spatiale de ces deux phénomènes à partir des années 90. Nous avons constaté la cristallisation de grands territoires, vagues et hétérogènes, d'homogénéité croissante d'emplois et de populations, que nous avons appelé horizons métropolitains. Non pas la polycentralité volontariste du SDAU de 1965 de Delouvrier, reportée ensuite dans tous les schémas franciliens, mais un mouvement spontané et libéral, soutenu par des réflexes institutionnels de zoning à grande échelle.

La résistance à ces tendances de fond est très faible. Coté social, une loi SRU qui peine à s'imposer et une politique centralisée peu efficace de renouvellement des grands ensembles à visée de mixité résidentielle. Et la raison économique l'emporte systématiquement, aidée indirectement par une vision territoriale trop sectorielle et encore fortement empreinte de « zoning fonctionnel ».

Bref, une approche globalement de plus en plus stérile, à la fois trop centralisée et trop émettée, qui n'accorde pas assez de pouvoir aux échelons intermédiaires entre la République et les communes. Et qui ne reconnaît pas l'échelle métropolitaine des problèmes, incapable par conséquent de proposer des solutions métropolitaines, justement.

La conclusion ?

Devant le constat de cette « balkanisation » francilienne, deux solutions de principe, projectuelles et politiques : renforcer une polycentralité volontariste ou intensifier la ville dense.

La première hypothèse, la polycentralité, ne nous paraît pas viable à moyen terme dans le contexte de la décentralisation pour lutter efficacement contre les ségrégations en cours (l'expérience des villes nouvelles en témoigne, abandonnée de fait bien avant son achèvement ...).

La deuxième hypothèse permet d'imaginer une métropole compacte, intense et fluide, capable de limiter si ce n'est de gommer les polarisations économiques et sociales et d'en atténuer les disparités. De plus, elle permet de réduire le mitage territorial et la consommation d'espace, de limiter les déplacements et de maximiser l'utilisation des transports en commun, en somme d'être plus écologique.

C'est cette hypothèse que notre équipe a développé sous l'intitulé PARIS PLUS (petit).

Andrei Feraru

1 - notamment : Pascal ROHAUT, Ludovic ARMAND : Le fonctionnement de l'aire urbaine de Paris, Réalité des sous-bassins d'emploi et de vie, Complément au rapport « Le polycentrisme en Ile-de-France », DRE IdF, avril 2005 ; Frédéric GILLI : Les espaces spécialisés du Bassin parisien : la localisation des filières économiques au service de l'aménagement du territoire, 2004 ; Frédéric GILLI, Hubert JAYET, Hakim HAMMADOU : La mobilité des entreprises et de leurs salariés dans le Bassin parisien, 2008 ; Sandrine BERROIR, Nadine CATTAN, Timothée GIRAUD, Thérèse SAINT-JULIEN : Les mobilités quotidiennes, résidentielles et professionnelles des populations du Bassin parisien, dans Projet de publication : Du bassin parisien à la région économique de Paris : DIACT 2008 ; Sandrine Berroir, H. Mathian, Thérèse Saint-Julien, L. Sanders : Mobilités et polarisations : vers des métropoles polycentriques, le cas des métropoles franciliennes et méditerranéennes, PUCA, janvier 2004

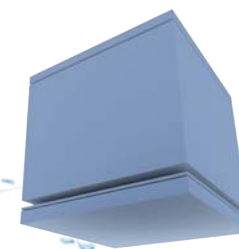
2 - Jacques DONZELOT : La ville à trois vitesses, Editions de la Villette, 2009

3 - comme par exemple dans l'imposition du respect des minima de logements sociaux, le fameux article 55 de la loi SRU.

Applications

LES FORÊTS DE GP

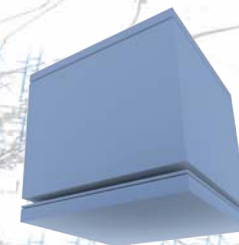
Le besoin d'ajouter des forêts pour compenser les émissions de CO2 de la ville peut devenir un outil pour faire de l'Ile de France une région innovante. Cela peut se traduire de façon radicale par la reforestation des espaces libres. Grandparis Sous Bois.



Paysage
40 943 758 230 m³
21,764 %

PARC ÉOLIEN DE GP

Le souhait pour une ville autarcique en termes d'énergie pour Grandparis amène à un assemblage intéressant de sources d'énergies différentes. L'énergie éolienne est l'une d'entre elles. Cela peut mener à un horizon incroyable pour Grandparis.

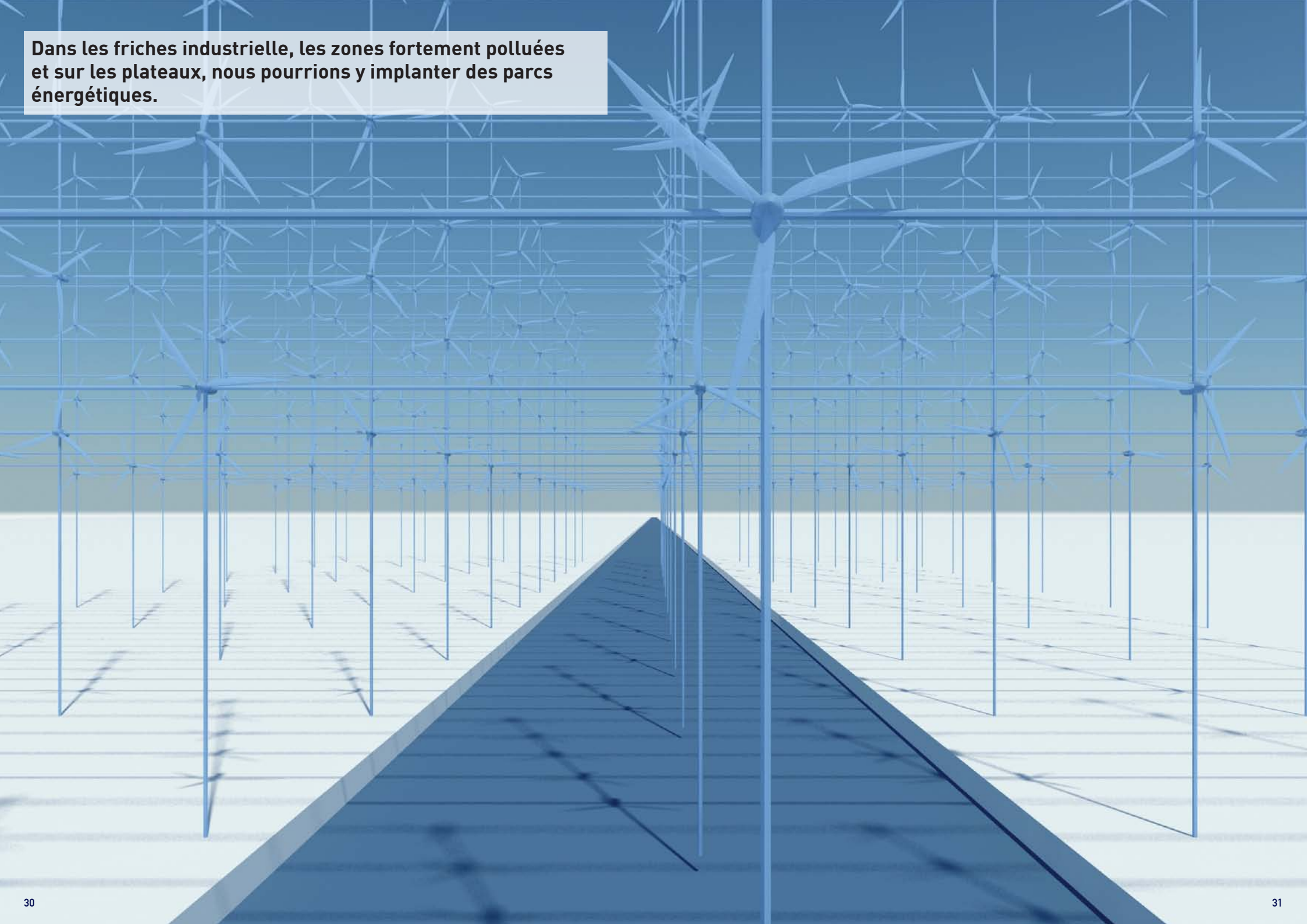


Énergie
Nombre des Éoliennes:
58 754 531,611 m³
6,674 %

Parc Éolien de GP

Cartes: ACS AAF MVRDV
Source: IAURIF 2007

Dans les friches industrielle, les zones fortement polluées et sur les plateaux, nous pourrions y implanter des parcs énergétiques.

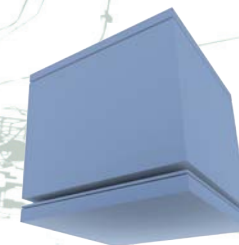




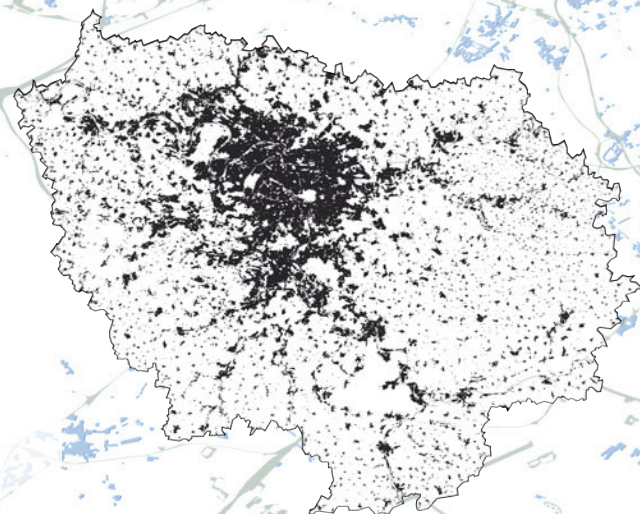


PARC SOLAIRE DE GP

En utilisant les toits de Grandparis pour l'énergie solaire, l'espace le plus important de la ville devient une couverture dorée.



Énergie
Nombre des Panneaux:
834 295 454,000
124,795 %



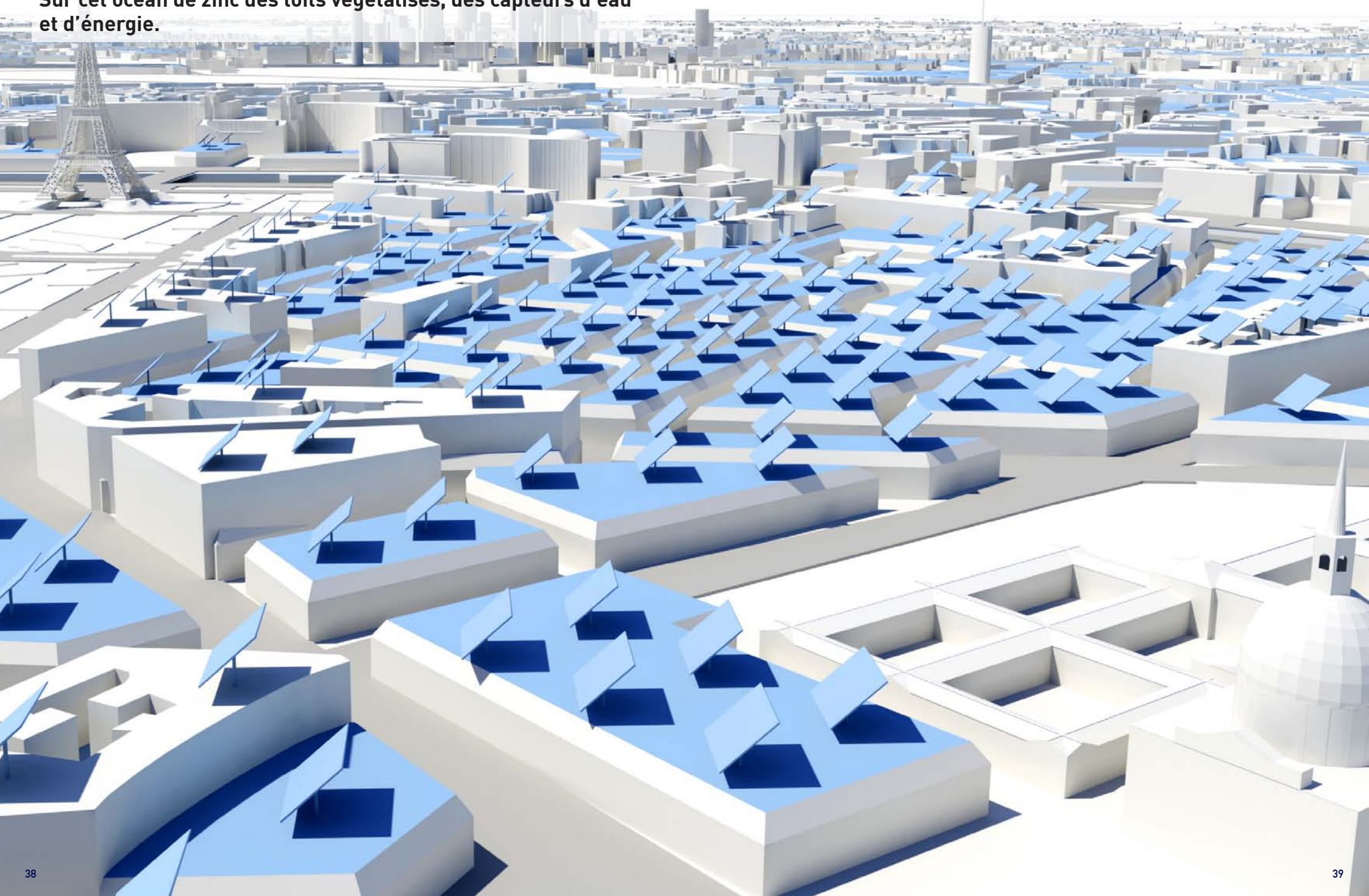
Les exigences écologiques actuelles placent le tissu historique parisien dans une posture surprenante. La ville qui a toujours su se placer à l'avant-garde de « l'art urbain » (depuis la place des Vosges à Haussmann) ou à rattraper vite les tendances avant-gardistes d'ailleurs (les réseaux techniques de salubrité, le métro, etc.) se voit maintenant prise dans le piège socioculturel de sa patrimonialisation à outrance. Comment améliorer les performances techniques et écologiques du bâti sans déformer l'image déjà muséifiée ? Quel statut pour les façades anciennes, pour les matériaux anciens qui se détériorent inexorablement ? La prise de conscience des responsabilités environnementales oblige à interroger la ville existante, son fonctionnement, et en conséquence son paysage. Même si certaines améliorations sont indispensables au sein même des constructions (isolation, équipements moins consommateurs, etc.), les toitures sont un lieu privilégié pour implanter des dispositifs techniques tels que des piles photovoltaïques, des panneaux solaires, des éoliennes horizontales et des systèmes de récupération des eaux pluviales. L'immeuble – existant ou neuf – devient plus autonome par rapport aux réseaux collectifs, sa dépendance aux réseaux d'alimentation en électricité et en eau potable est atténuée, au profit, entre autres, d'un partage plus équitable des effets négatifs induits par la multiplication de ses réseaux sur l'ensemble du territoire métropolitain. De la même manière que les combles à la Mansart ou le zinc ont bouleversé en leur temps la topologie des toitures, l'introduction d'une dimension environnementale induit un remaniement total du paysage des toitures parisiennes. Des nouvelles voies s'ouvrent ainsi pour les traitements des toitures parisiennes, à la croisée de la prise de conscience environnementale avec les nouveaux modes de vie urbains. Les hypothèses les plus cohérentes visent des toitures en strates complexes, à la fois écologiques et jouissives, rendus techniquement possibles et réglementairement acceptables.

Andrei Feraru, Philippe Simon

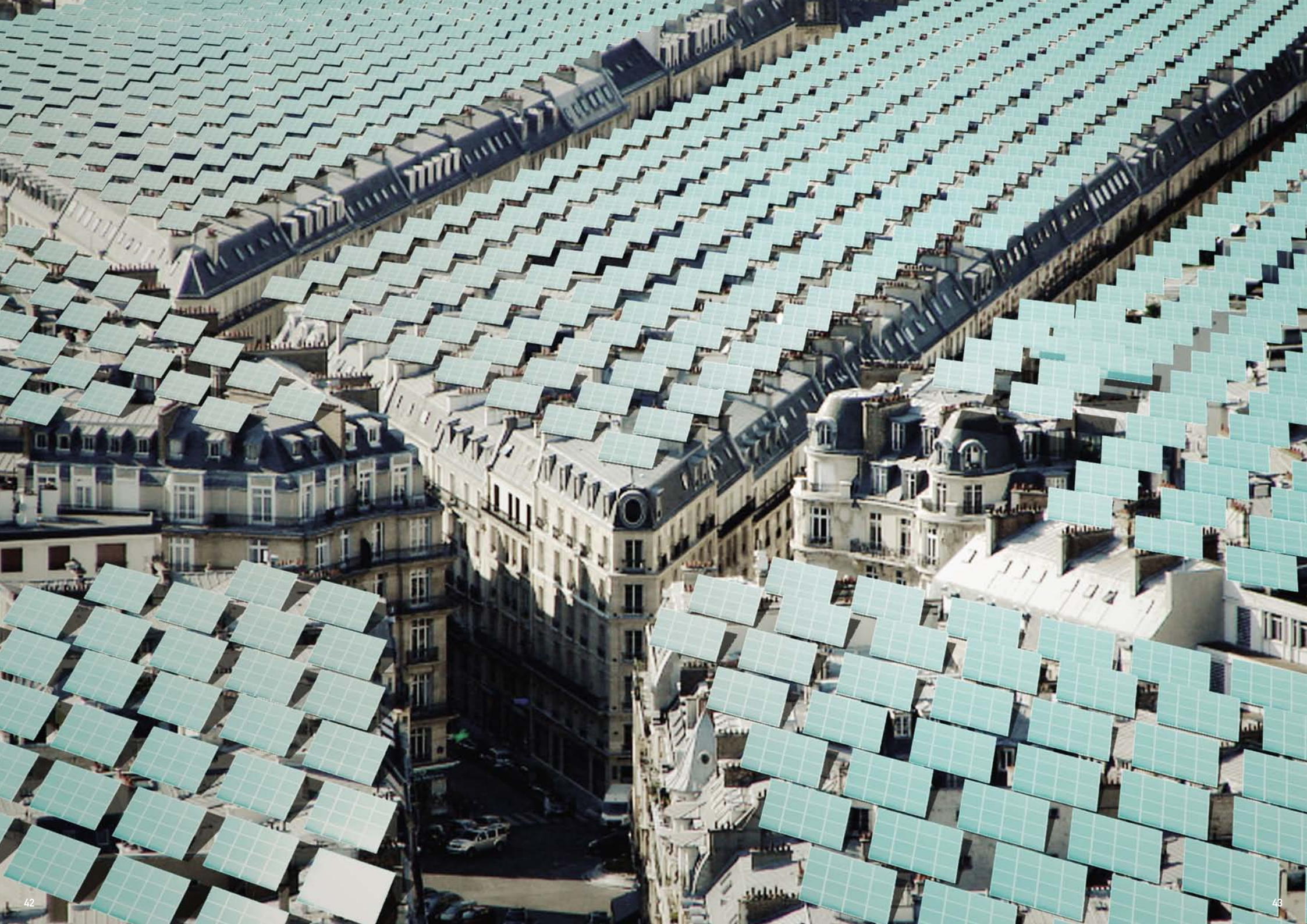
Parc Solaire

Cartes: ACS AAF MVRDV
Source: IAURIF 2007

**Il faut chercher l'autonomie énergétique de chaque bâtiment.
Sur cet océan de zinc des toits végétalisés, des capteurs d'eau
et d'énergie.**

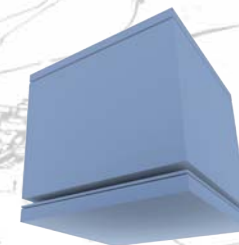






HYDRO SEINE

En utilisant le courant de la Seine pour produire de l'énergie, le fleuve peut jouer un rôle central pour la ville.

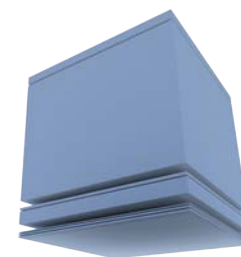
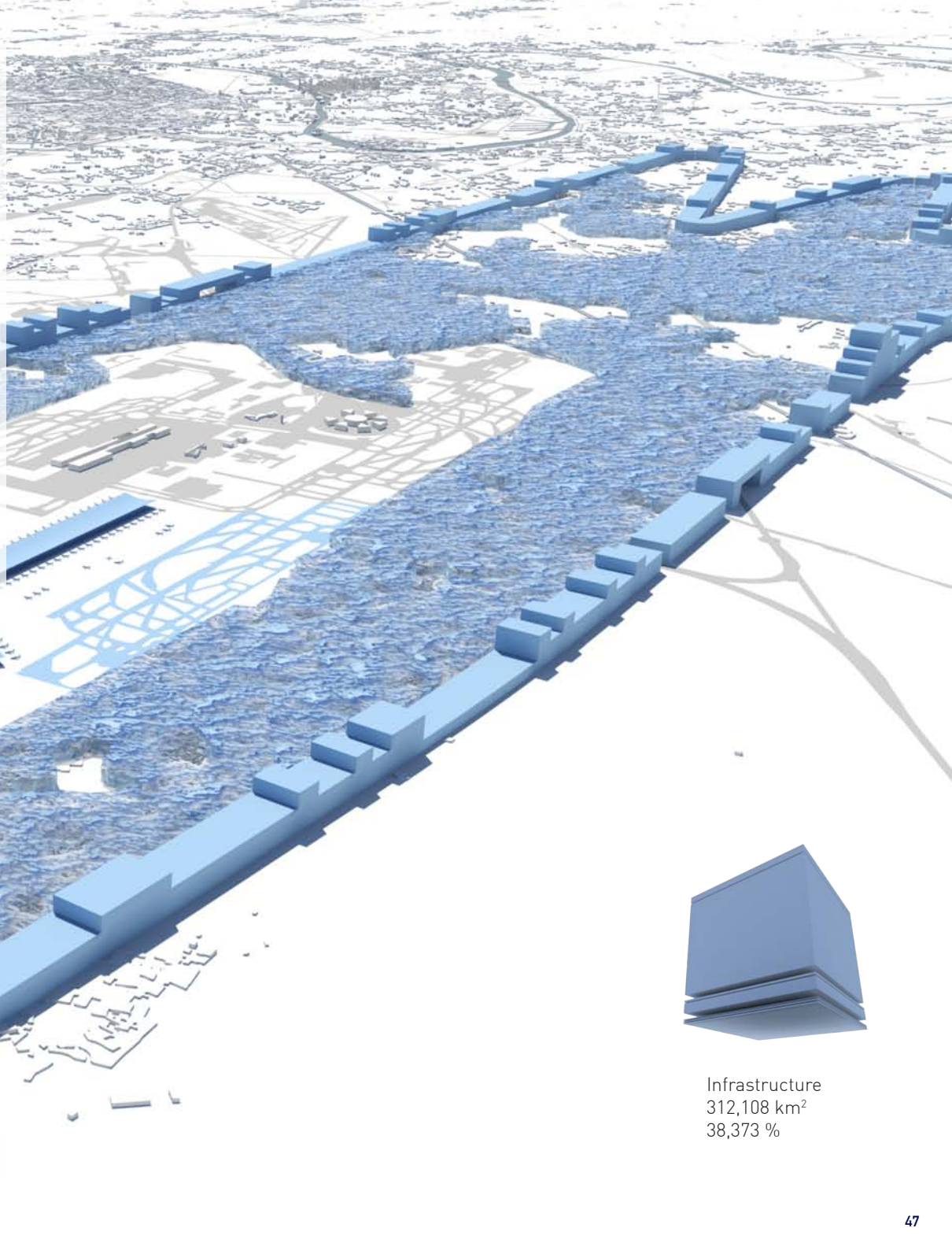


Énergie
Nombre des Turbines:
209 152
6,674 %

ROISSY FORÊT – CDG CITY

Nous pouvons toutefois imaginer étendre l'aéroport Charles de Gaulle. Il concentrerait les nuisances sonores, optimiserait les financements pour les infrastructures (en étendant les liaisons avec l'hinterland), et il augmente les possibilités de transit et par conséquent améliore la capacité des avions. Nous pouvons ajouter deux voies. Il reste de la place.

En plaçant la nouvelle aire de l'aéroport Charles de Gaulle au centre de forêts, une compensation aux émissions en CO2 répondant aux critères du protocole de Kyoto peut être créée. Un avion atterrissant CDG: Bienvenue à Paris, « the green city ». À l'image de l'aéroport Tempelhof à Berlin... En positionnant une nouvelle voie le long des limites des zones de nuisances, des logements peuvent être créés tout le long. Cela donne au CDG un vrai visage: Forêt Charles-de-Gaulle.



Infrastructure
312,108 km²
38,373 %

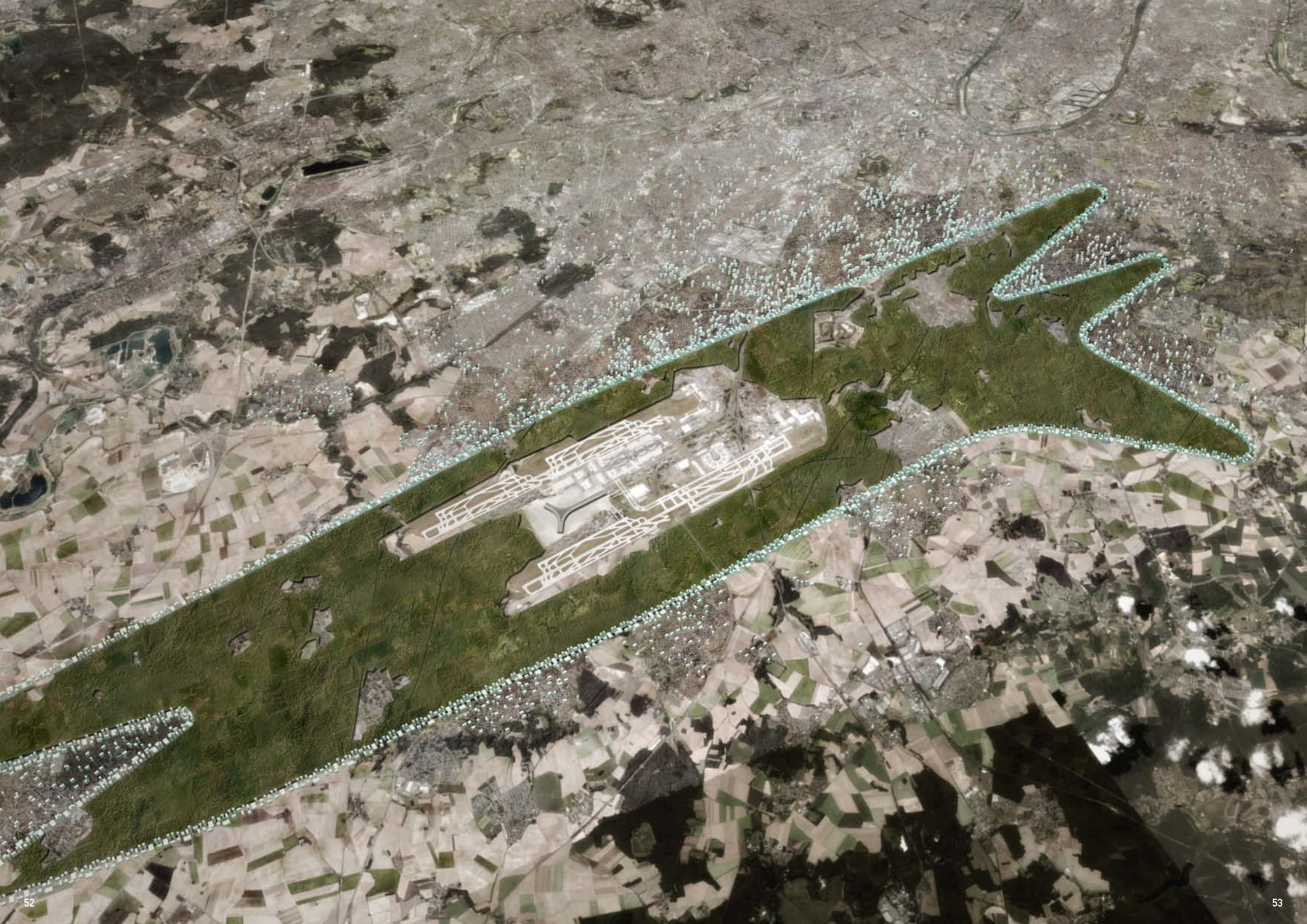
CDG City

Cartes: ACS AAF MVRDV
Source: IAURIF 2007

**Dans la zone de nuisance sonores des aéroports
une forêt d'un million d'arbres !**







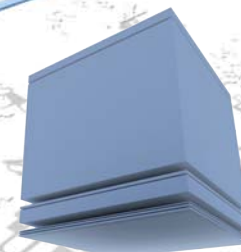
LA GRANDE GARE DE L'EUROPE

Les lignes de TGV s'arrêtent aujourd'hui dans plusieurs gares parisiennes. Une situation très élitiste. Est-ce que Paris estime que toutes les lignes de trains doivent y mener, d'être tout simplement la destination finale européenne ? Dans la réalité, cela prolonge les changements entre les gares pour quiconque veut poursuivre son voyage. Donc, connectons ces grandes lignes.

Et donnons leur un nouveau lieu où se rencontrer, une nouvelle gare : La gare de l'Europe.
Grandparis Centre, Place de la République !

Un tel projet réduirait la saturation des lignes de trains existantes qui pourraient ainsi être partiellement exploitées pour de nouveaux programmes, de nouvelles connections. Cela permettrait d'agrandir les sites potentiels pour la construction au sein même de la ville !

Evidemment, cela aurait un certain coût. Tout comme les systèmes de rocade entourant la ville. Pourrions-nous peut être éviter les futures rocades de l'ouest francilien en s'engageant sur un tel projet...



Infrastructure
59,465 km²
7,311 %

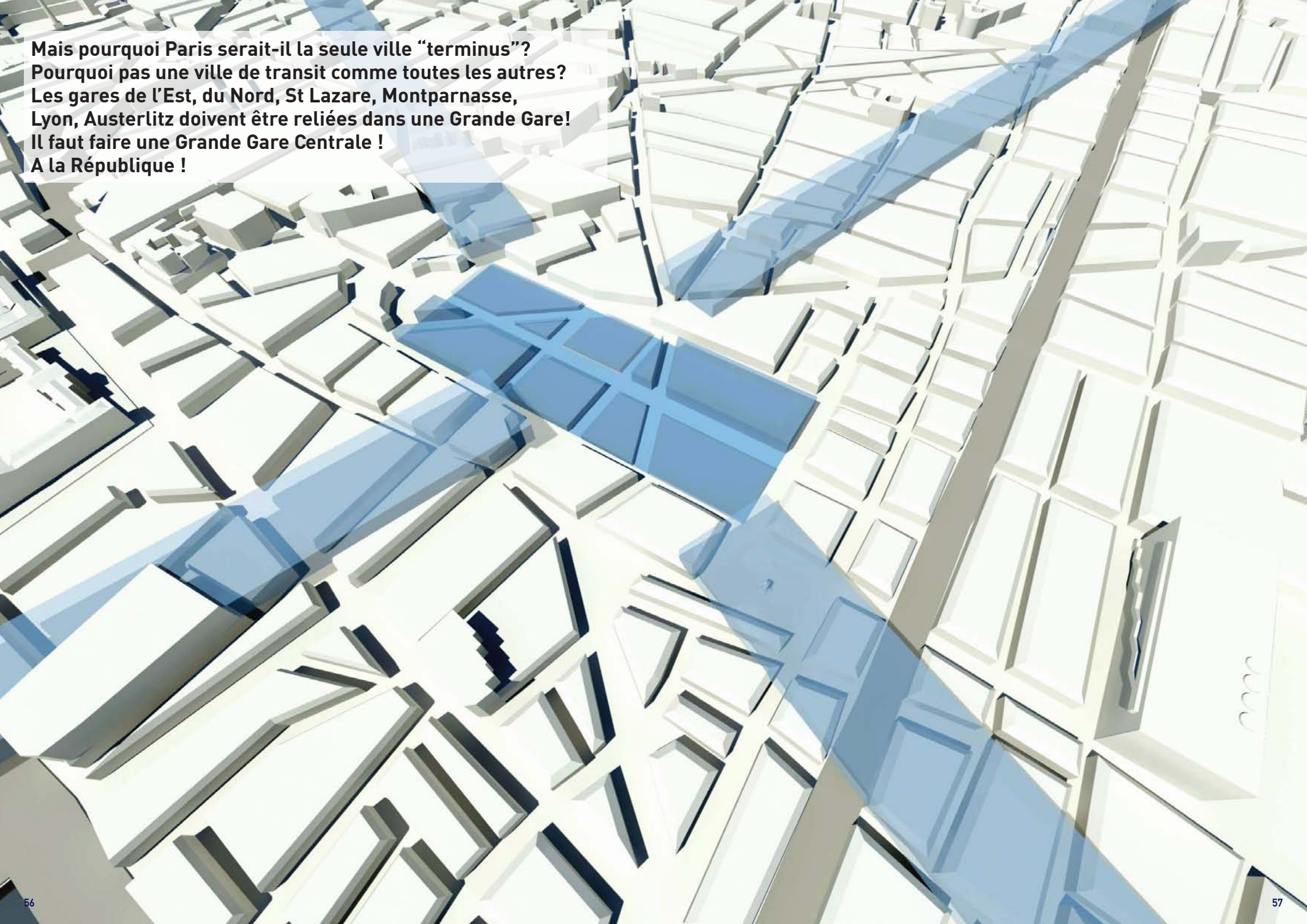
Grande Gare

Cartes: ACS AAF MVRDV
Source: IAURIF 2007

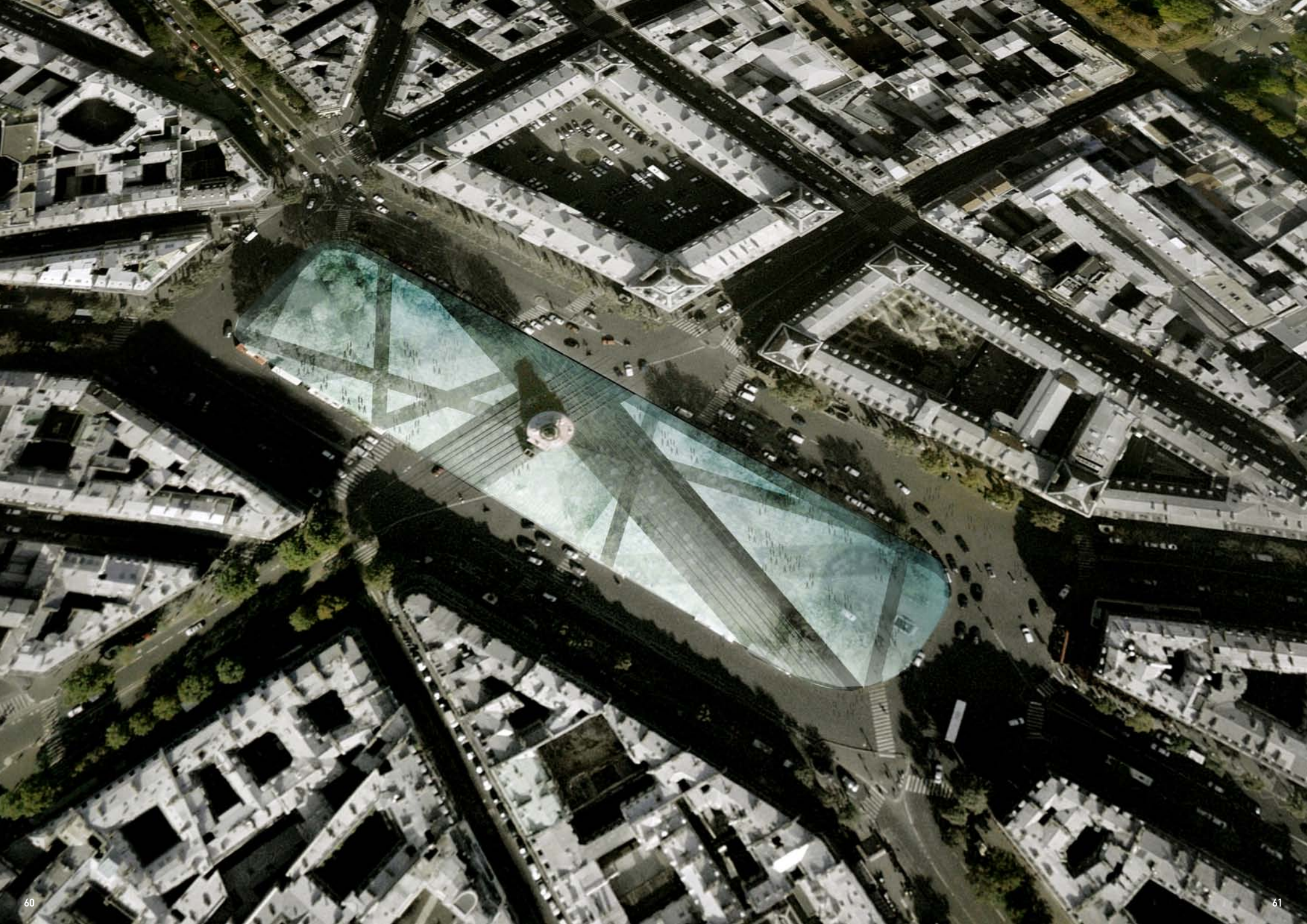
La Grande Gare parisienne est un thème qui revient sans cesse dans les discours politiques et techniques des mobilités franciliennes, tant il est évident que les 6 gares "terminus" de la capitale sont une exception.

Andrei Feraru

**Mais pourquoi Paris serait-il la seule ville “terminus” ?
Pourquoi pas une ville de transit comme toutes les autres ?
Les gares de l’Est, du Nord, St Lazare, Montparnasse,
Lyon, Austerlitz doivent être reliées dans une Grande Gare !
Il faut faire une Grande Gare Centrale !
A la République !**





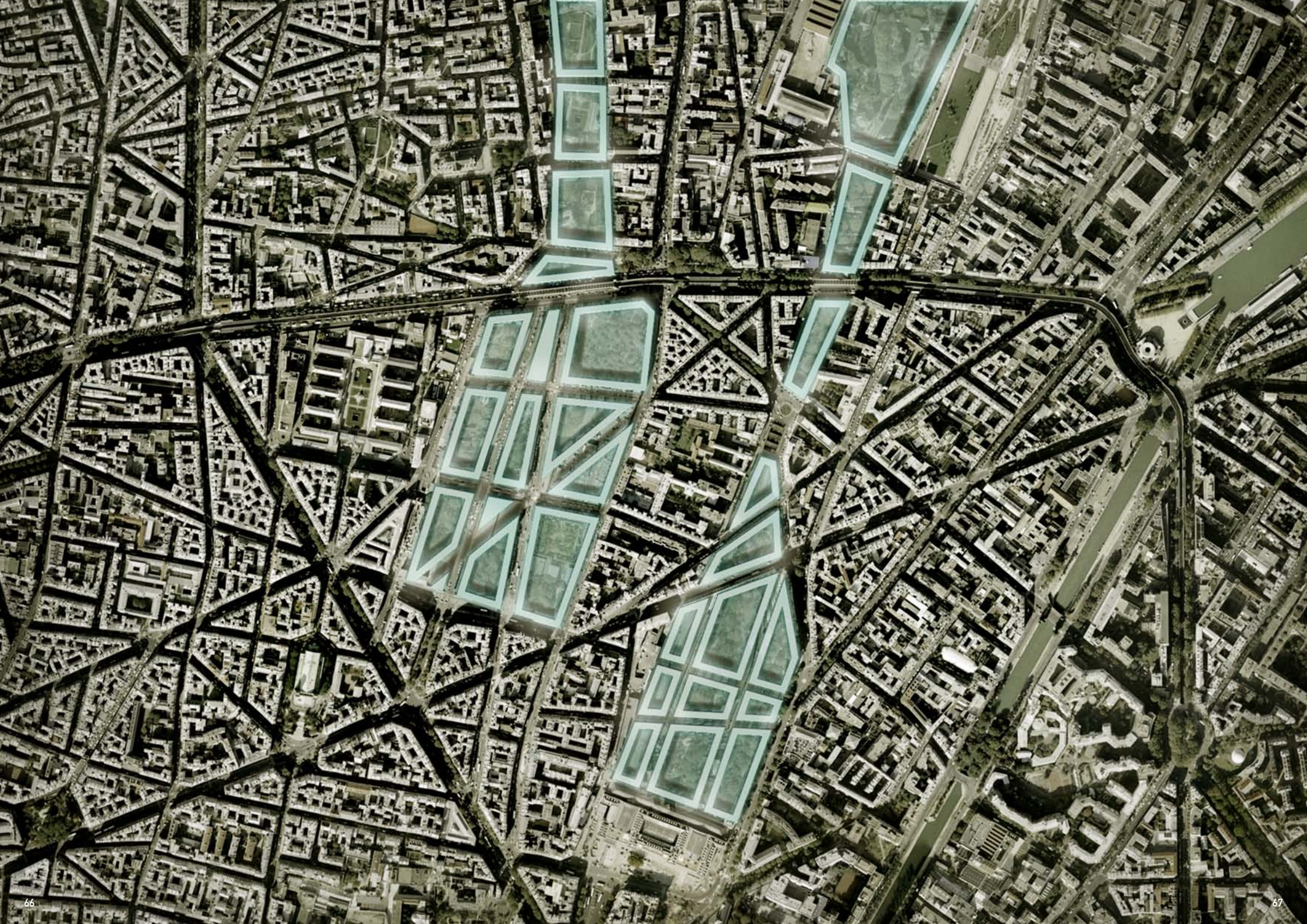


LES GARES ANCIENNES

Par la centralisation et le remplacement des toutes les gares parisiennes en une seule Gare Centrale, Paris se voit offrir de nouveaux espaces propice à l'intensification de la ville. L'espace correspond à 1.83km² d'emprise au sol soit 10.98km² pour une densité similaire à Haussmann. Cela représente donc 1.8% du Paris intra muros.

Programme du Bâti
10,98 km²
0.84 %

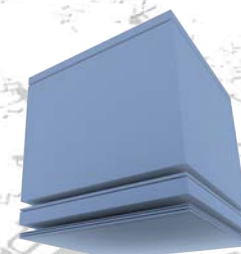




L'actuel processus de recouvrement du Boulevard Périphérique tente de connecter le centre avec sa périphérie c'est un bon début pour l'intensification de la ville. Pourtant la possible augmentation du trafic routier n'est pas prise en compte dans les projets en cours. Doubler le boulevard périphérique peut créer une combinaison de voies express (en sous sol) de voies connectées au réseau urbain en au-dessus.

En couvrant le périphérique, Paris dilue ce mur qui sépare Paris de sa périphérie. Il pourrait par conséquent être utilisé pour de nouveaux parcs qui entourent le périphérique et payé par les développements de nouveaux logements le long de ces parcs. Il génère autour de lui un environnement attirant pour une densification croissante. Il le change en un « nouveau grand boulevard mixte ».

Une nouvelle ligne de RER en forme d'anneau peut être intégrée dans ce système de nouvelles infrastructures. Ainsi, on accéderait à une plateforme intermodale de transports très accessibles. On peut également récupérer la chaleur de l'énergie des voitures.



Infrastructure
17,520 km²
2,154 %

Programme du Bâti
6,727 km²
0,511 %

Que le périphérique puisse ne plus être la barrière entre Paris intra muros et ses périphéries, pour devenir un moderne « boulevard urbain » demande de développer d'immenses moyens matériels mais aussi de changer radicalement de mentalité et d'initier de nouvelles pratiques. Aussi étonnant que cela puisse paraître 150 ans après l'annexion en 1861 de la moitié du territoire des communes de la banlieue pour porter la capitale de l'Empire à 20 arrondissements, le souvenir de ce coup de force perpétue une méfiance des communes de la première couronne envers Paris, méfiance tenace quelles que soient les oppositions ou les affinités politiques, d'autant plus que Paris a tenu d'autant plus à son rang qu'il se démarquait de sa banlieue.

Effacer le périphérique n'est donc pas tant le projet de conjurer les méfaits de la circulation automobile, même si le propos trouve une part essentielle de son argumentaire dans des préoccupations environnementales, que la volonté d'abolir une frontière.

Abolir les frontières est dans le processus de croissance des villes un phénomène qui n'a rien de nouveau car c'est toujours en dépassant les « barrières de croissance » que représentaient les murailles de la ville que s'est réalisé le nouvel équilibre d'une agglomération ouvrant de quartiers et se dotant des équipements qui lui faisaient défaut. La différence pour Paris avec ces phénomènes traditionnels de croissance tient au fait qu'il n'y a pas à proprement parler de croissance à créer au-delà du périphérique puisque les communes ont déjà largement saturé leurs tissus, du moins aux portes de la capitale, multipliant les immeubles de bureaux et constituant une autre muraille bâtie. Alors que côté intra-muros s'est développé un véritable projet, la construction massive d'immeubles de logements, les HBM de brique notamment, d'écoles et d'équipements sportifs et de jardins, côté extra-muros force est de constater l'absence de projets – les terrains mutables étant investis au coup par coup, au gré des opportunités foncières. Les chances de mutation étaient déjà fort épuisées quand la question de la couverture du périphérique s'est posée. Elle s'est alors posée en incluant, en plus des quelques franges restant à bâtir, la possibilité de construire « sur » le périphérique. Il représente des centaines d'hectares.



**Le recouvrement du boulevard périphérique par
du programme, des routes et des parcs participe à
l'intensification de la ville Paris dilue ainsi ce mur qui le
sépare de sa périphérie.**

Le franchissement des limites de croissance, dont la « question » du périphérique est en quelque sorte le symbole, demande à répondre à diverses sous questions :

Tout d'abord la création de liens, au sens matériel de la circulation, des réseaux, entre les 10 arrondissements et les communes de la première couronne, mais aussi des liens circumpacifiques, dans le sens du périphérique. Mais cette question générique se pose toujours de manière spécifique, locale, et demande des solutions fines et contextuelles. Vient ensuite, mais ce n'est que la poursuite de la première question sur l'usage quotidien, sur des programmes venant égrener le long de ce nouveau boulevard, risquons l'expression, de ces « Nouvelles Promenades de Paris ». Trouver les programmes les plus aptes à relever ces défis est certes chose peu aisée, mais leur situation exceptionnelle permet de mobiliser des moyens à la hauteur des enjeux. Reste à porter au plan symbolique le projet, par exemple par des animations conjointes entre Paris et les communes, comme fêter un 14 Juillet sur une barrière abolie.

Enfin, et ce n'est pas la moindre des questions, il faut imaginer un urbanisme souterrain (ce grand oublié...) correspondant à la partie couverte du périphérique, une construction qui soit une véritable architecture des déplacements plutôt que l'addition actuelle de bricolages plus ou moins mal ajustés.

Le périphérique est un symbole, mais aussi une des innombrables situations qui partout se retrouvent, à des degrés divers, dans le Grand Paris : la complexification des infrastructures a dressé des barrières et multiplié les espaces sans qualification, les « délaissés », qui participent de fait à renforcer la ségrégation sociale. Or, à l'instar des centaines d'hectares occupés par le périphérique, leur situation nodale sur les moyens d'échange les destine à être les futurs lieux de la réunion du territoire. Il ne s'agit pas d'abolir les infrastructures, mais d'inverser leurs effets néfastes en plaçant au cœur même de ces nœuds gordiens des vrais programmes d'intermodalité, déplaçant par la même la notion de cœur de villes aux portes de celles-ci.

Patrick Celeste , Andrei Feraru

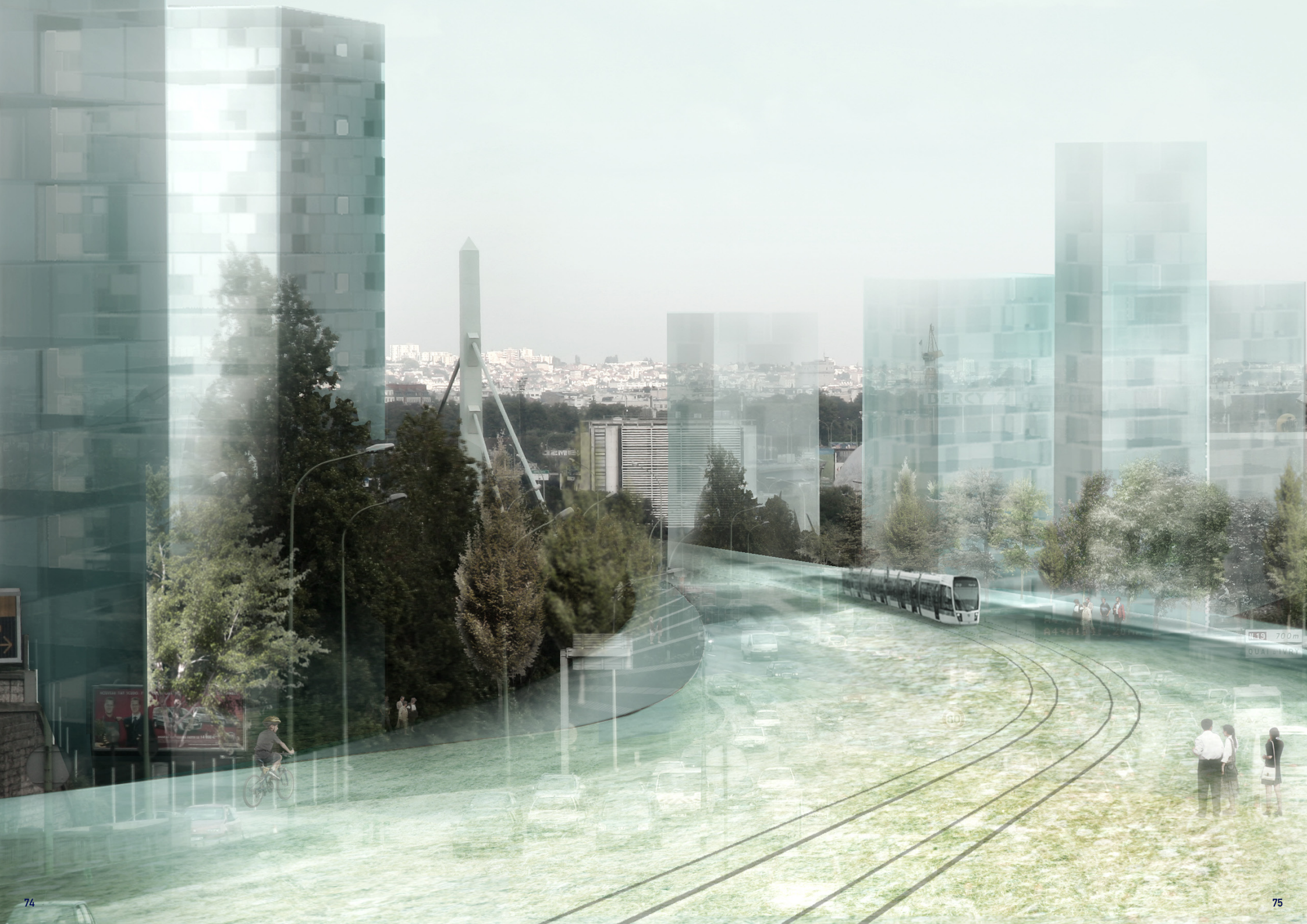


BERCY 2 Carrefour DARTY

A4-A86 : 8MN
A4-A104 : 20MN

N19 700m
QUAI d'IVRY

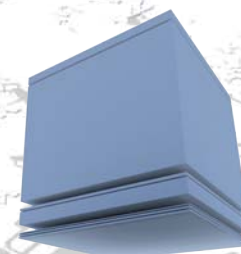
80



LES GRANDES TRAVERSÉES, GP MAIN STREET ET CITÉ SOUTERRAINE

L'accès au centre de Paris est aujourd'hui très délicat. Seul le quai Pompidou fonctionne raisonnablement mais ce n'est pas constant. Il peut être saturé très facilement.

Laissez-nous améliorer cette connexion, des deux côtés de la Seine, et Grandparis aura son avenue principale.



Infrastructure
18,049 km²
2,219 %

LES NOUVEAUX GRANDS AXES

Dû à une trop forte hiérarchie des systèmes routiers, certaines destinations sont devenues plus importantes et donc dynamiques et d'autres sont devenues à distance égales enclavées voir reléguées.

En combinant les espaces mutables utilisables et les infrastructures futures ou déjà existantes, nous pouvons créer de nouvelles connexions qui seraient entourées de zones denses. Ces zones engendrent un nouveau réseau, de nouveaux axes, les nouveaux grands axes: l'Axe CDG, l'Axe Disneyland Resort Paris, l'Axe des Forêts, l'Axe Orly...

Infrastructure

125,545 km²

15,435 %

Programme du Bâti

6,727 km²

0,511 %

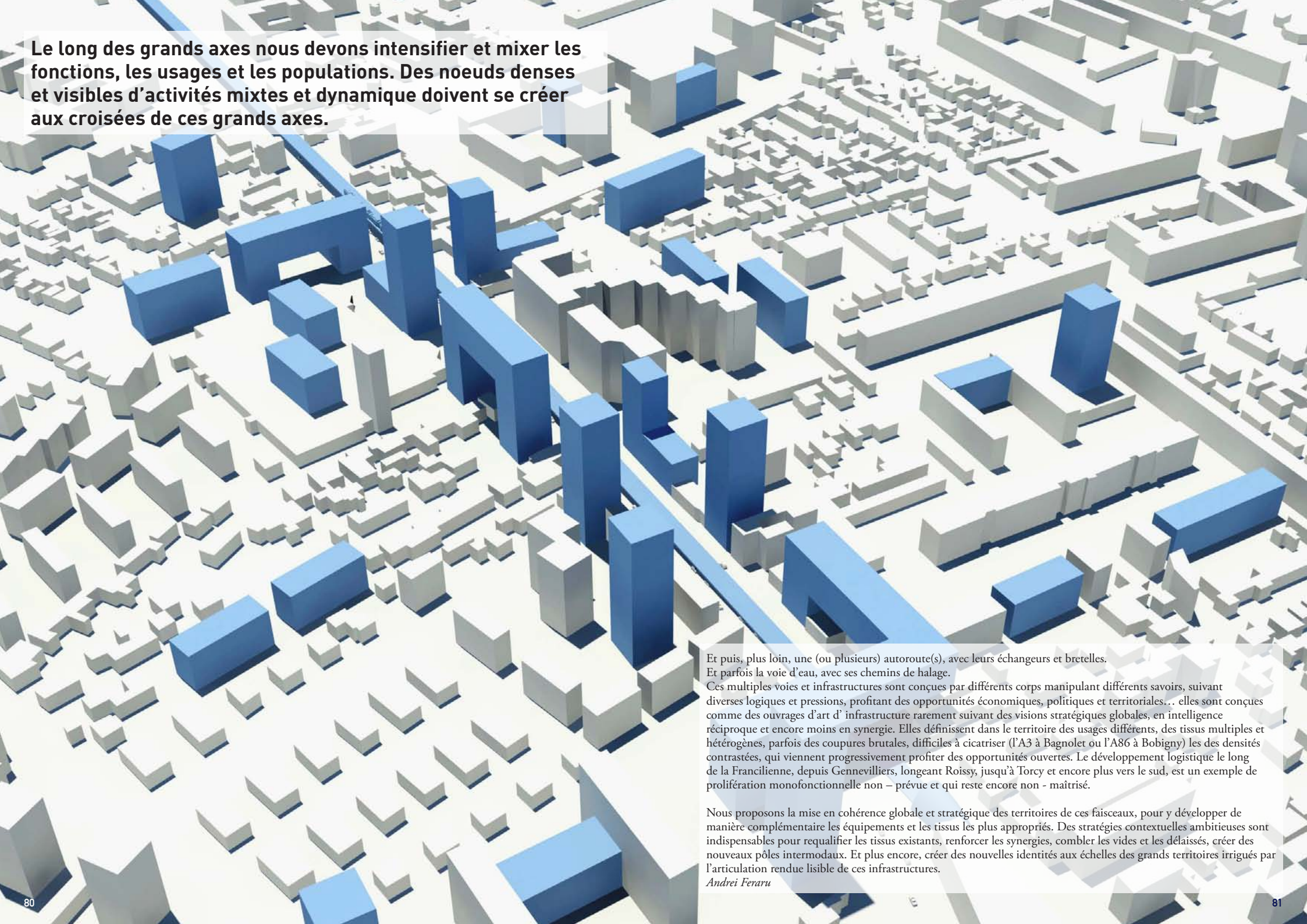
La région francilienne est sensiblement très marquée par des tracés historiques, parfois très anciens, des voies galloises ou romaines ou moyenâgeuses, des chemins de chasse ou des voies de halage... Les établissements humains s'y sont développés et les ont ainsi durablement inscrit dans le territoire et les réglementations successives les ont confortés et hiérarchisés, en définissant le parcellaire et les maillages.

A des époques plus récentes, les voies ferrées ont essayé de se glisser au plus près des agglomérations tout en limitant les démolitions et les croisements avec les voies plus anciennes. Les nouveaux tracés ont parfois suivi les voies d'eau en consolidant les berges et ainsi au début du XIXe, le thème des réseaux parallèles commence à prendre forme. Un siècle plus tard, les autoroutes s'implantent loin des agglomérations auxquelles elles se rattachent par des échangeurs, parfois de tailles démesurées, et des complexes entrelacs des bretelles en hauteur ou en souterrain. Les thèmes de « contraintes » et « nuisances » deviennent ainsi explicites, renforcés par des nouvelles couches réglementaires.

Ce sont, sur les grands axes historiques, les faisceaux associant ces diverses infrastructures qui constituent les schémas récurrents actuels en Ile-de-France. Associations plus ou moins lisibles, parfois conflictuelle et rarement synergique... Les premières sont les tracés historiques devenus « grande routes » et « routes nationales », fortement bâtis pratiquement tout le long par des chapelets de villages, anciens bourgs voire petites villes et banlieues. Viennent ensuite les voies ferrées, de plusieurs générations, depuis le train régional et le RER à la LGV, avec leurs faisceaux et équipements. Les lignes plus anciennes sont pratiquement incarnées dans les tissus urbains, les LGV et les RER s'incrémentent, de manière plus ou moins audacieuse, comme les gares parisiennes ou encore Massy TGV. Parfois des nouvelles gares s'établissent leurs à l'écart des agglomérations, dans l'attente des constructions à venir, comme à Val-de-Reuil ou à Sénart.

Grands Axes

Cartes: ACS AAF MVRDV
Source: IAURIF 2007



Le long des grands axes nous devons intensifier et mixer les fonctions, les usages et les populations. Des noeuds denses et visibles d'activités mixtes et dynamique doivent se créer aux croisées de ces grands axes.

Et puis, plus loin, une (ou plusieurs) autoroute(s), avec leurs échangeurs et bretelles.
Et parfois la voie d'eau, avec ses chemins de halage.

Ces multiples voies et infrastructures sont conçues par différents corps manipulant différents savoirs, suivant diverses logiques et pressions, profitant des opportunités économiques, politiques et territoriales... elles sont conçues comme des ouvrages d'art d'infrastructure rarement suivant des visions stratégiques globales, en intelligence réciproque et encore moins en synergie. Elles définissent dans le territoire des usages différents, des tissus multiples et hétérogènes, parfois des coupures brutales, difficiles à cicatriser (l'A3 à Bagnole ou l'A86 à Bobigny) les densités contrastées, qui viennent progressivement profiter des opportunités ouvertes. Le développement logistique le long de la Francilienne, depuis Gennevilliers, longeant Roissy, jusqu'à Torcy et encore plus vers le sud, est un exemple de prolifération monofonctionnelle non – prévue et qui reste encore non - maîtrisé.

Nous proposons la mise en cohérence globale et stratégique des territoires de ces faisceaux, pour y développer de manière complémentaire les équipements et les tissus les plus appropriés. Des stratégies contextuelles ambitieuses sont indispensables pour requalifier les tissus existants, renforcer les synergies, combler les vides et les délaissés, créer des nouveaux pôles intermodaux. Et plus encore, créer des nouvelles identités aux échelles des grands territoires irrigués par l'articulation rendue lisible de ces infrastructures.

Andrei Feraru





LE NOUVEAU MÉTRO

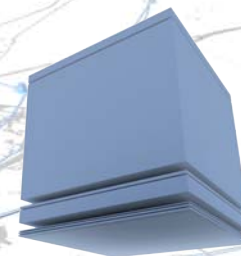
Le système métropolitain actuel est loin de couvrir toutes les zones de Grandparis. Et honnêtement, les nouvelles lignes de tramway sont loin d'être suffisantes pour améliorer la vitesse et la capacité des transports en commun. Un ajout conséquent de lignes de metro serait un atout considérable à la contribution de l'édification de la ville durable. En ajoutant de nouvelles lignes, c'est-à-dire un nouveau tracé accessible, cela permettrait à la ville de se densifier. Et cela crée une ville plus cohésive.



Schéma de répartition
des Stations de Métros

LES BUTTES

En intensifiant les nœuds où les différents moyens de transports se rencontrent, une série de densités ponctuelles peuvent être générées. Ces lieux réduisent et optimisent le trafic mais aussi encouragent la cohésion dans la ville. Ces nœuds forment une série de nouvelles collines dans la ville, en étendant celles déjà existantes.



Paysage
50,161 km²
0,027 %

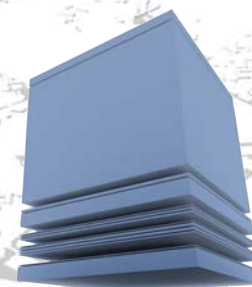
Programme du Bâti
585,217 km²
44'416 %

HAUSSMANN SOLIDAIRE

Une ville qui se veut dense a aussi besoin d'un centre dense. Une attitude solidaire. Nous proposons deux stratégies : Premièrement, ajouter une épaisseur au dessus du bâti existant. Deuxièmement, créer le nouveau skyline parisien avec des programmes mixtes en hauteur.

Cela générera une interprétation nouvelle d'utilisation des toits parisiens, en développant ces 'penthouse' si appréciés. Il produit aussi une base technique pour le projet concernant l'énergie. C'est une nouvelle 'strate programmée' au dessus de la ville.

En transformant le tissu non-haussmannien du centre parisien (Rue des Flandres, Montparnasse par exemple), une série de nouveaux quartiers expérimentaux peuvent voir le jour.



Programme du Bâti
212 681 683,200 m³
16,142 %

Il est courant d'entendre que l'on ne peut plus construire dans l'Île-de-France, encore moins à Paris (la hauteur du velum est indépassable, son image définitive et toute intervention l'altérerait), tant les règlements sont bloquants. La solution, d'augmenter, dans Paris intra-muros, la densité de certains quartiers en surélevant des immeubles existants qui pourraient le supporter semble avoir été écartée alors que ce processus était ordinairement présent dans la formation des tissus et des paysages parisiens. Il semble être devenu exceptionnel aujourd'hui pour des raisons économiques, réglementaires, ou patrimoniales.

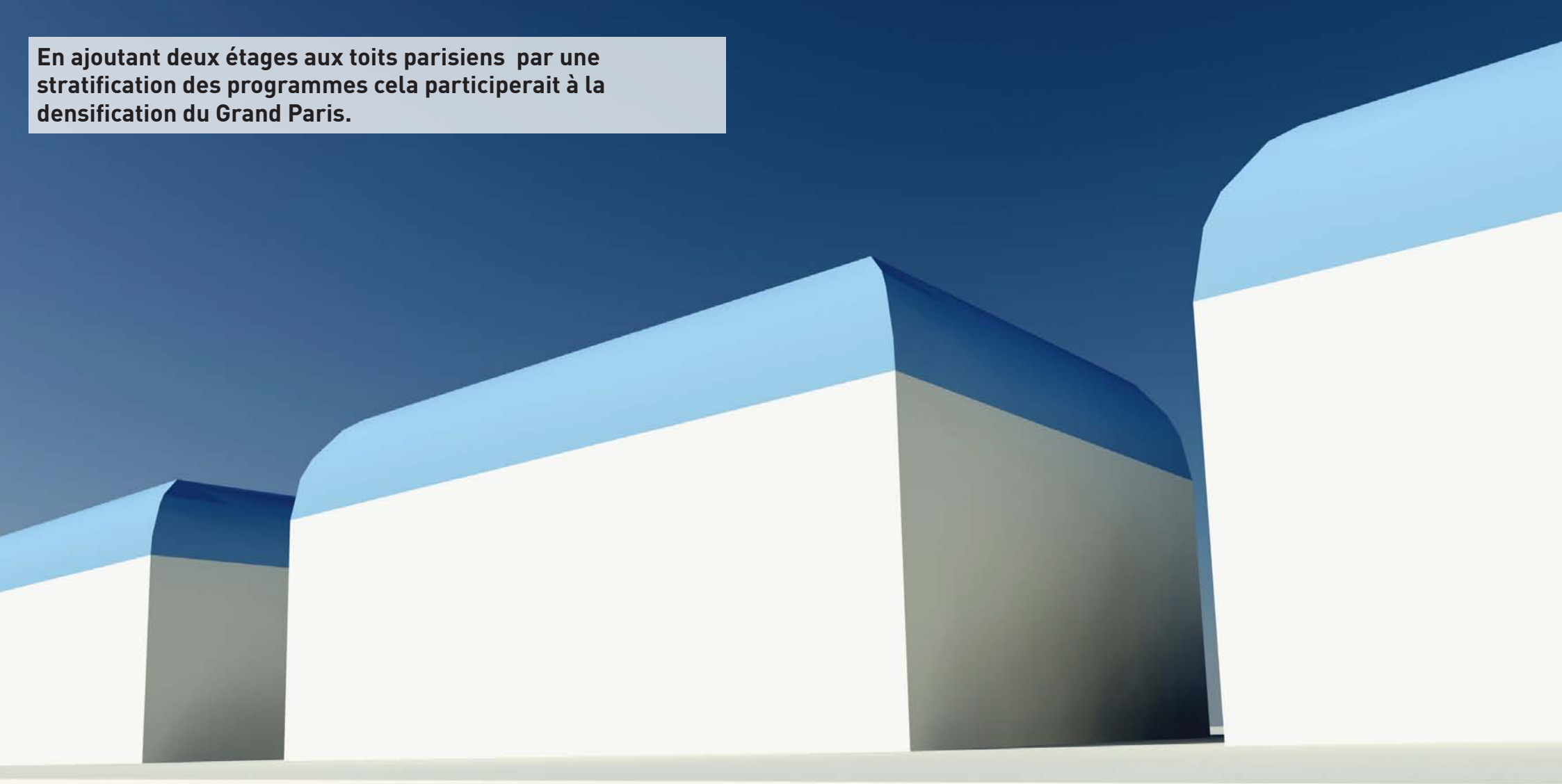
Les jardins et les villas sur le toit, les penthouse font rêver les parisiens. La ville close s'agrandissait sur elle-même, par extension horizontale et verticale, à l'intérieur de ses limites. Aujourd'hui elle s'étale. L'extension verticale de la ville existante possède aussi ce double avantage de permettre une densification positive du « déjà-là » et d'offrir un potentiel original de qualité de vie. Car ces surélévations devraient permettre de doter le patrimoine ancien de Paris et des communes de l'Île de France de logements adaptés aux nouveaux modes de vie. Ces toits peuvent proposer des usages privés et publics, des services qui manquent autant aux personnes isolés qu'aux familles et des espaces supports de sociabilité : une nouvelle manière de vivre la ville ensemble.

Ces dispositifs permettent de créer pour l'immeuble et tous ses habitants une valeur d'usage et une valeur économique en augmentant la capacité de logements de tous types et de tous modes de financements (y compris bien sûr, sociaux) mais aussi de transformer des immeubles d'habitation en immeubles mixtes fonctionnellement, en créant par exemple des crèches, des équipements sportifs, des espaces festifs, des jardins-partagés, des terrasses de cafés, des cinémas en plein air, des piscines, voire des hôtels avec leur terrasse-jardin suspendu, une cuisine commune ou un bureau partagé. Et l'idéal de l'immeuble équipé de services, déjà présent dans de nombreuses villes d'Europe, peut devenir réalité. Densifier ? Si dans le Paris intra - muros le sujet encore récemment tabou de la densification par surélévation peut à nouveau se poser ouvertement, à l'échelle métropolitaine il est indissociable de celui de l'intensification des tissus et des usages existants.

Hausmann Solidaire

Cartes: ACS AAF MVRDV
Source: IAURIF 2007

En ajoutant deux étages aux toits parisiens par une stratification des programmes cela participerait à la densification du Grand Paris.



Le Grand Paris, peut-il s'organiser à partir d'un modèle de densification continue et décroissante ?
En d'autres termes, le territoire de la métropole a-t-il pour vocation d'être uniformément densifié ?
Ou doit-il au contraire se structurer autour de « pics » d'intensité urbaine et si oui, dans quels lieux ?
En quoi et comment le paysage peut-il « ajuster » la densité ? Celui-ci peut-il être pensé un élément compensatoire de la densité ? En effet, si l'on conjugue les problématiques, la densité fabrique certainement un paysage, mais elle nécessite également de considérer le paysage du « déjà-là ». Il ne s'agit pas là que d'une question de point de vue. Les enjeux écologiques auxquels la métropole est confrontée rendent nécessaires d'appréhender la densité d'une manière différente, c'est à dire comme un système et non comme la réponse mécanique à l'étalement urbain pour laquelle elle est encore régulièrement invoquée. Ainsi la préservation des vides, la porosité des sols, l'eau comme ressource ou comme aménité, tout ceci procède d'un même ensemble. Densifier ne consisterait plus alors seulement à utiliser le sol selon sa valeur économique mais à articuler et à quelquefois concilier les fonctions antagonistes qui concourent à la fabrication de la ville contemporaine.

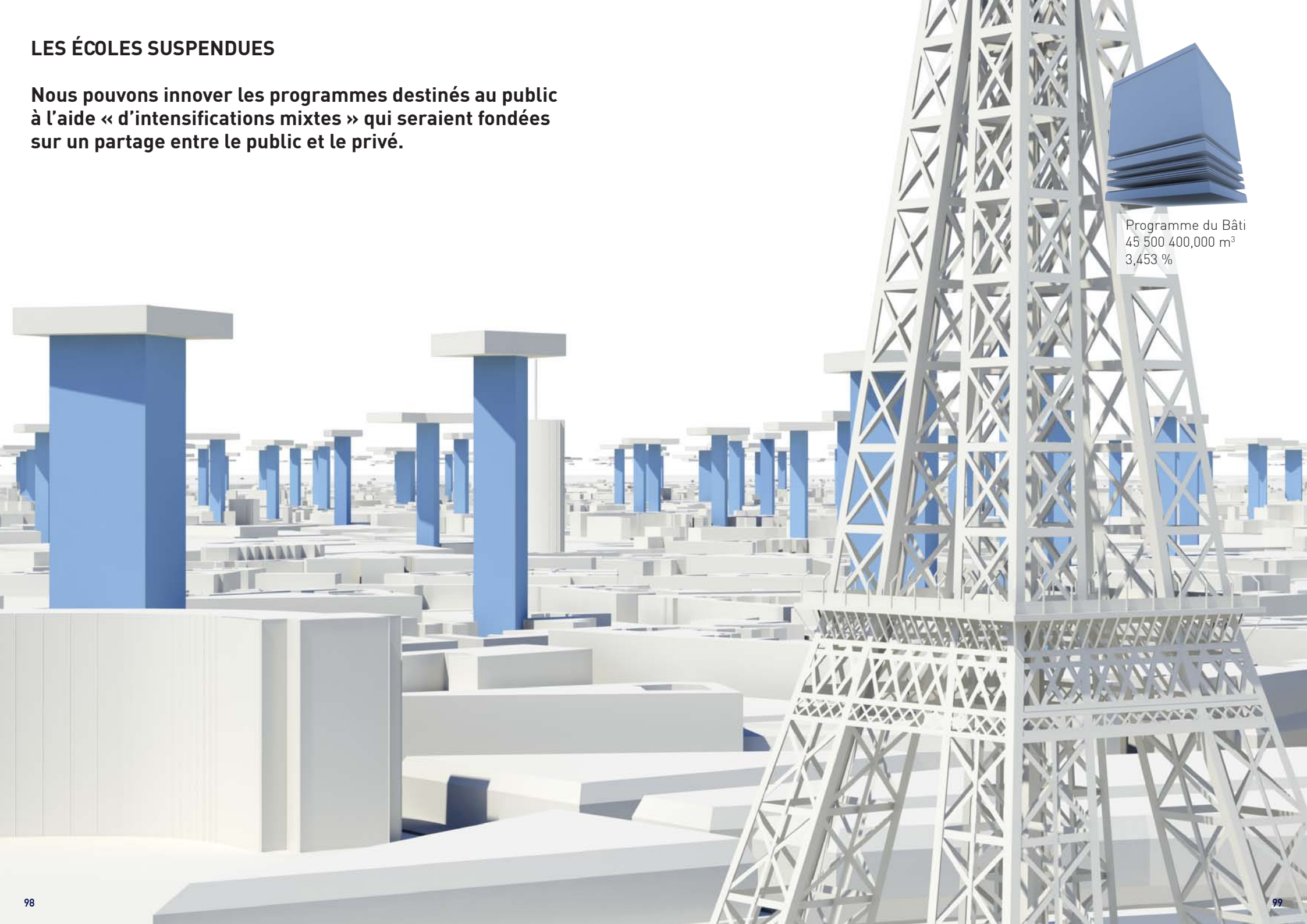
Monique Eleb, Patrick Celeste





LES ÉCOLES SUSPENDUES

Nous pouvons innover les programmes destinés au public à l'aide « d'intensifications mixtes » qui seraient fondées sur un partage entre le public et le privé.

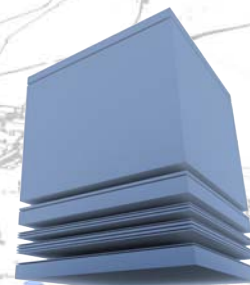


Programme du Bâti
45 500 400,000 m³
3,453 %

LES NOUVEAUX GRANDS ENSEMBLES

Les grands ensembles, objectivement, n'ont pas une bonne réputation. Nous devons apporter des solutions à des logements de mauvaise qualité et causant de plus en plus de problèmes sociaux.

Un programme sérieux et innovant pour les grands ensembles devrait être envisagé en combinant les qualités et les avantages déjà présents avec les innovations nécessaires. Cette démarche élargirait et renouvellerait les perspectives de ces lieux. Cet assemblage de programmes avec de nouvelles typologies de logement, ainsi qu'une complexification par des activités permettent de créer de l'emploi et de relancer l'économie dans ces zones.



Programme du Bâti
123 398 106,000 m³
9,365 %

Les Grands Ensembles sont définis, dès avant la deuxième guerre comme une alternative à la banlieue développée grâce aux chemins de fer et que le projet de cités-jardins a essayé de coordonner. Ils se fondent après la Deuxième guerre mondiale sur l'automobile et les autoroutes perçues comme vecteurs de développement. Ils sont définis alors comme un type morphologique et non pas comme on le pense aujourd'hui, un habitat réservé aux classes populaires.

L'Etat, se saisissant du manque criant de logements dans l'après-guerre, veut dans le même élan stimuler deux secteurs économiques, l'un qu'il est devenu nécessaire de faire évoluer, celui du BTP, et le secteur plus dynamique de l'automobile. Rationalité, industrialisation, préfabrication, vitesse, vont devenir les slogans de ce développement.

Ce type morphologique va se plier à ces nouvelles données constructives et d'organisation du chantier appauvrissant définitivement la qualité, la durabilité, l'acoustique et même la distribution et l'organisation des logements. Les idées génériques du Mouvement Moderne, son inventivité plastique et ses réflexions sur les modes de vie ont été détournées pour mille et une raisons dont l'urgence.

La perception de la ville, qui apparaît dès le XVII^e siècle comme un lieu de perdution, a été déplacée vers les grands ensembles. Ils concentrent aujourd'hui toutes les représentations des maux de la société : effets de masse, enclavement, sous-équipement, ghettoïsation et renfermement identitaire, chômage, trafics divers...

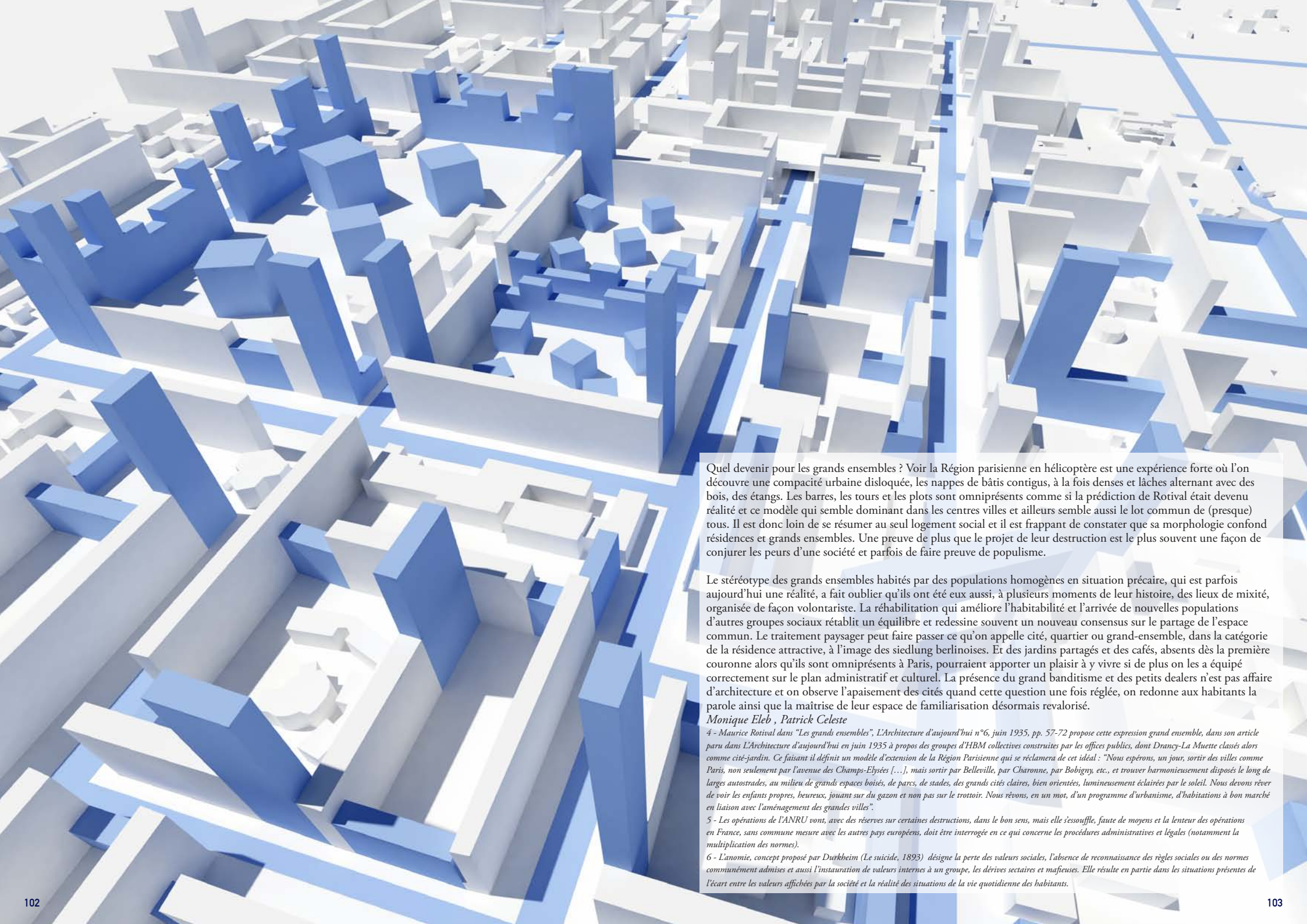
En dépit de cette stigmatisation (dont témoigne la série de campagnes dont il est l'objet : remise aux normes, correction des désordres en tous genres, résidentialisation, démolition/reconstruction, opérations ANRU, etc.) et de l'échec constructif, ce projet aux aspects génériques, demeure d'actualité quand il n'est pas entaché par une politique de peuplement, de concentration des classes populaires et des derniers émigrés arrivés en France, qui contribue, voire sert, à la gentrification des centres villes. Il est donc urgent de traiter les grands ensembles de façon à les réintroduire dans le banal de la ville, comme l'on déjà fait certaines communes, de les traiter de façon équilibrée par rapports aux autres quartiers de la ville (même qualité des transports, du traitement des voies et de la réintroduction de la rue, du mobilier urbain, de l'entretien des espaces communs, etc.).

Les attributions de logement sociaux émietées entre plusieurs institutions (commune, Conseil régional, Préfecture, etc.), qui cachent une véritable politique de peuplement, ont abouti, on le sait maintenant, à un début de communautarisme, voire à un début de ghettoïsation. La mixité sociale est, nous l'avons observé sur le terrain, l'une des protections contre les dérives anomiques des populations délaissées. Mais la solution de la mixité « par le haut » n'est pas la panacée quand l'état des populations présentes peut être qualifié d'anomique, et les échecs de l'intégration d'étudiants dans des grands ensembles difficiles nous l'ont montré.

La destruction sans discernement n'en est pas une non plus, elle casse des vies et des réseaux de sociabilité, et se justifie seulement quand la mise aux normes est impossible. Alors requalifier les grands ensembles avant ou pour les rendre mixtes est une question que l'on doit étudier a priori au cas par cas.

Grands Ensembles

Cartes: ACS AAF MVRDV
Source: IAURIF 2007



Quel devenir pour les grands ensembles ? Voir la Région parisienne en hélicoptère est une expérience forte où l'on découvre une compacité urbaine disloquée, les nappes de bâtis contigus, à la fois denses et lâches alternant avec des bois, des étangs. Les barres, les tours et les plots sont omniprésents comme si la prédiction de Rotival était devenue réalité et ce modèle qui semble dominant dans les centres villes et ailleurs semble aussi le lot commun de (presque) tous. Il est donc loin de se résumer au seul logement social et il est frappant de constater que sa morphologie confond résidences et grands ensembles. Une preuve de plus que le projet de leur destruction est le plus souvent une façon de conjurer les peurs d'une société et parfois de faire preuve de populisme.

Le stéréotype des grands ensembles habités par des populations homogènes en situation précaire, qui est parfois aujourd'hui une réalité, a fait oublier qu'ils ont été eux aussi, à plusieurs moments de leur histoire, des lieux de mixité, organisée de façon volontariste. La réhabilitation qui améliore l'habitabilité et l'arrivée de nouvelles populations d'autres groupes sociaux rétablit un équilibre et redessine souvent un nouveau consensus sur le partage de l'espace commun. Le traitement paysager peut faire passer ce qu'on appelle cité, quartier ou grand-ensemble, dans la catégorie de la résidence attractive, à l'image des *siedlung* berlinoises. Et des jardins partagés et des cafés, absents dès la première couronne alors qu'ils sont omniprésents à Paris, pourraient apporter un plaisir à y vivre si de plus on les a équipés correctement sur le plan administratif et culturel. La présence du grand banditisme et des petits dealers n'est pas affaire d'architecture et on observe l'apaisement des cités quand cette question une fois réglée, on redonne aux habitants la parole ainsi que la maîtrise de leur espace de familiarisation désormais revalorisé.

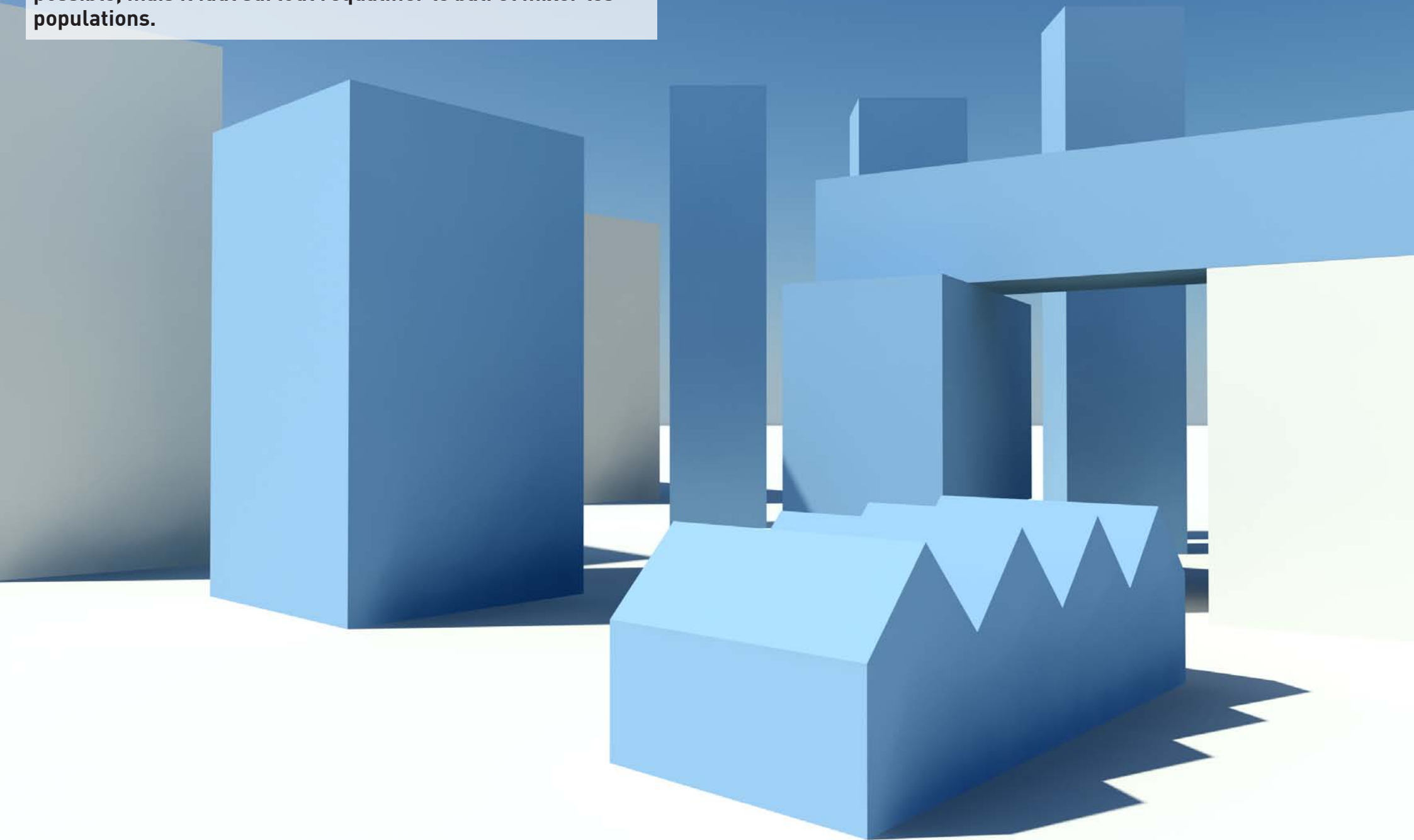
Monique Eleb, Patrick Celeste

4 - Maurice Rotival dans "Les grands ensembles", *L'Architecture d'aujourd'hui* n°6, juin 1935, pp. 57-72 propose cette expression grand ensemble, dans son article paru dans *L'Architecture d'aujourd'hui* en juin 1935 à propos des groupes d'HBM collectives construites par les offices publics, dont Drancy-La Muette classés alors comme cité-jardin. Ce faisant il définit un modèle d'extension de la Région Parisienne qui se réclamera de cet idéal : "Nous espérons, un jour, sortir des villes comme Paris, non seulement par l'avenue des Champs-Élysées [...], mais sortir par Belleville, par Charonne, par Bobigny, etc., et trouver harmonieusement disposés le long de larges autoroutes, au milieu de grands espaces boisés, de parcs, de stades, des grands cités claires, bien orientées, lumineusement éclairées par le soleil. Nous devons rêver de voir les enfants propres, heureux, jouant sur le gazon et non pas sur le trottoir. Nous rêvons, en un mot, d'un programme d'urbanisme, d'habitations à bon marché en liaison avec l'aménagement des grandes villes".

5 - Les opérations de l'ANRU vont, avec des réserves sur certaines destructions, dans le bon sens, mais elle s'essouffle, faute de moyens et la lenteur des opérations en France, sans commune mesure avec les autres pays européens, doit être interrogée en ce qui concerne les procédures administratives et légales (notamment la multiplication des normes).

6 - L'anomie, concept proposé par Durkheim (*Le suicide*, 1893) désigne la perte des valeurs sociales, l'absence de reconnaissance des règles sociales ou des normes communément admises et aussi l'instauration de valeurs internes à un groupe, les dérives sectaires et mafieuses. Elle résulte en partie dans les situations présentes de l'écart entre les valeurs affichées par la société et la réalité des situations de la vie quotidienne des habitants.

Les grands ensembles, objectivement, n'ont pas une bonne réputation. Il faut apporter des solutions. En densifiant, c'est possible, mais il faut surtout requalifier le bâti et mixer les populations.



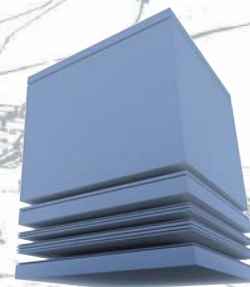




LE PAVILLONNAIRE SATURÉ

L'étendue sans fin de pavillonnaire semble figée, de par la nature de son parcellaire. Ce tissu urbain peu dense et essentiellement en parc privé laisse peu d'amplitudes d'action. Rien ne semble possible à première vue..

En débloquant les réglementations actuelles, l'inspiration peut être redonnée aux propriétaires et par conséquent mener à des initiatives pour créer de nouveaux programmes: logements collectifs, immeubles de bureaux.



Programme du Bâti
2 858 124 753,900 m³
216,920 %

Une majorité de logements collectifs sont construits dans la zone dense avec une proportion de 80% contre 20 % pour le logement individuel. Cette proportion s'inverse toutefois logiquement aux franges de l'Île de France avec une moyenne plus prononcée que pour l'ensemble du pays. Cependant, sur l'ensemble de la région, la part de logements individuels plafonne à 27,8 % et celle des logements collectifs s'établit à 70,2% . En ce qui concerne les mises en chantier en moyenne annuelle durant la période 1999-2007, nous disposons de statistiques plus précises , distinguant trois types : les individuels « purs » (6550), les individuels groupés (3933) et les logements collectifs (26 801). On peut en conclure qu'il y a en théorie une marge de progression certaine pour l'individuel groupé. Ce qui permettrait logiquement de freiner la consommation de foncier tout en satisfaisant une demande sociale tout en offrant une plus grande variété de types. On peut aussi légitimement spéculer sur le fait qu'encourager cette forme d'habitat, c'est aussi parier sur sa capacité à articuler des situations urbaines complexes et très diverses, à investir le cœur des faubourgs, à relier des quartiers qui s'ignorent, à permettre l'extension maîtrisée des bourgs aux confins du Grand Paris, à structurer la ville. La très grande variété de figures et d'échelles associées à l'individuel groupé ouvre ainsi des perspectives de densification qualitative à haute valeur ajoutée urbaine.

Une autre piste est de travailler sur l'évolution du tissu pavillonnaire existant en considérant ce « déjà-là » à partir de l'évolution des usages et des modes de vie. On peut ainsi anticiper sur les obstacles que ne manqueront pas de rencontrer les héritiers d'un parc qui n'a pas été prévu pour accueillir les générations suivantes. La transformation des combles et des garages ainsi que les diverses formes de densifications discrètes ne peuvent à elles seules suffire à satisfaire une demande sociale qui a changé depuis trente ans. L'avènement d'une génération du « plain-pied » va profondément transformer la valeur de cet habitat ainsi que les représentations qui lui sont associées. Comment alors garder les qualités paysagères qui lui sont aujourd'hui prêtées par certaines catégories de la population tout en le transformant de manière à l'adapter à l'évolution des modes de vie ? La rigidité des règles de lotissement est communément présentée comme un obstacle majeur. Elle ne doit pas servir de prétexte à un immobilisme dangereux, par ailleurs contredit par des initiatives positives déjà entreprises ailleurs en France et en Europe dans des contextes similaires.

La production de logement neuf ne peut à elle seule résoudre la question du logement dans cette région. On peut imaginer, alors, comme on l'a fait pour Paris, une liberté laissée aux habitants de maisons individuelles de densifier leur parcelle, d'ajouter des pièces ou de transformer leur garage en séjour avec serre, et mille autres possibilités qui permettraient de faire baisser la tension actuelle sur le marché du logement. La solitude et le repli sur soi sont aussi une question sociale qui nécessite une réponse politique, et certains territoires (notamment dans la grande couronne), devraient se voir dotés de logements collectifs ou d'habitats individuels denses dont ils sont souvent dépourvus, qui permettent mieux que la maison individuelle les rapports de voisinage et la sociabilité protectrice, associés, bien sûr, à des éléments de plaisirs quotidiens, tels que les promenades urbaines ou dans la forêt, au bord de l'eau, dans des espaces proches et accessibles.

Pavillonnaire Saturé

Cartes: ACS AAF MVRDV
Source: IAURIF 2007



Intensifier ces tissus monotones afin d'y insuffler une autre vie et plus de diversité.

Pour une mixité typologique et sociale

Le croisement des types d'habitat et des financements nous semble nécessaire. Il s'agirait de mêler, dans des quartiers à densifier ou à créer, collectifs, maisons individuelles et habitats groupés, logements en accession, et logements locatifs aidés destinés à différents types de population. L'évolution du rapport au travail impose de réfléchir à des immeubles équipés de bureaux et de services partagés mais aussi à un traitement particulier du quartier (nécessité de socialiser les travailleurs à domicile : salle de sport, bibliothèques, cafés, lieux de promenades etc.). Mêler habitat et travail permet une alternance des occupations qui est une dimension du développement durable si les logements et activités sont connectés à des transports en commun qui conviennent aux différents sites. Cette dernière nécessité s'impose aussi pour le logement des personnes âgées et des étudiants. Les jeunes couples avec enfants devraient pouvoir bénéficier de services adaptés à leur situation dans leur immeuble ou à proximité.

Il faudrait donc procéder à un rééquilibrage de la présence des types correspondant aussi à des modes de vie et à des passages de la vie. Les types de logements intermédiaires devraient être développés car le logement collectif est plus présent dans les premières couronnes de la Région parisienne que dans le reste de la France et les maisons individuelles trop présentes dans la troisième (67% se situent en grande couronne, la moyenne nationale étant de 44%). L'étalement urbain pourrait être ainsi mieux maîtrisé, mais cette solution doit être assortie de mesures renforçant la compacité et les limites urbaines.

Par ailleurs la « familiarisation des rapports d'amitié » (Eleb, 2008) et la crise financière, entraînent une demande de logements destinés spécifiquement à des cohabitants de tous âges. Il est temps de prendre cette question au sérieux et d'en construire dans le but de faciliter la vie quotidienne des personnes qui y aspirent.

Monique Eleb, Sabri Bendimerad

7 - Source INSEE, 2004

8 - Producteur: MEEDDAT (CGDD/SOeS) Source: SITADEL <http://eider.ifen.fr/Eider/tables.do>

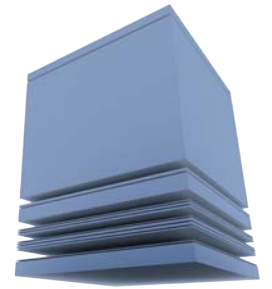
9 - Cf. l'article « La maison individuelle occupe 3, 64 % du territoire français » du Quotidien de la veille immobilière (jeudi 22 janvier 2009), reprenant les chiffres du Ministère de l'Agriculture à propos de l'utilisation du territoire. Ce chiffre qui paraît peu élevé est à comparer à celui du logement collectif : seulement 0,22% et 1,95% dans les pôles urbains. Les terres agricoles représentent 54,71 du territoire tandis que les forêts s'étendent sur 27, 91 % de celui-ci. Mais la maison et bien sûr les lotissements gagnent sur les terres agricoles car : « L'importance spatiale de la maison individuelle s'étend bien au-delà du bâti : pour 100m2 utilisés, on en compte 55 pour les pelouses et les jardins, une vingtaine pour les allées, les parkings et autres baies et seulement 25 pour la maison. En comparaison, l'habitat collectif utilise le tiers de ses espaces pour le bâti, et loge évidemment un plus grand nombre de personnes ».





SUPER SORBONNE

Pourvoir un espace pour les technologies et les sciences.
Pas seulement autour de Paris mais peut être plus encore
dans le centre. Les développements récents des universités
les ont placées partout dans la région. Est-ce raisonnable ?
La concentration peut aussi amener à plus de synergie et donc
plus d'innovation. Et il semble que la Sorbonne et ses annexes
sont plus attirantes pour les étudiants et employés. Si tout le
monde veut rester à la Sorbonne, pourquoi ne pas investir à
cet endroit ?



Programme du Bâti
1 130 400,000 m³
0,086 %

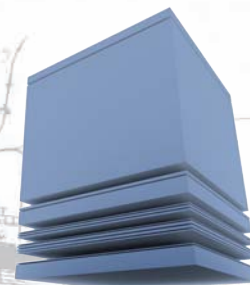


LES PARCS METROPOLITAINS

Les villes denses ont besoin d'air et d'espaces verts. La densité ne peut que survivre en présence de la combinaison de ces deux éléments. Le centre de Paris montre des zones denses qui peuvent malgré tout être très attractives grâce à la qualité d'intégration des parcs. Le jardin du Luxembourg, le Parc Monceau, le Jardin des Tuileries, les Buttes Chaumont sont des exemples connus partout dans le monde.

En deçà d'une certaine densité autour de ces derniers la fréquentation chute rapidement, tandis que le Bois de Boulogne et le Bois de Vincennes ne sont pas assez valorisés...

On pourrait requalifier ces parcs. Si on prend en compte la qualité des parcs qui semblent être fortement appréciés, et que l'on les adapte aux espaces verts sans qualification, une série de ces zones vertes pourraient être réduites si leur qualité est accrue ! Cela générerait de meilleurs espaces verts et plus d'espace pour de nouvelles constructions !



Programme du Bâti
734 129 340,000 m³
55,717 %

Parcs Métropolitains

Cartes: ACS AAF MVRDV
Source: IAURIF 2007

Un des constats des freins de l'évolution des territoires parisiens réside dans le manque de logements, et dans la difficulté à créer une mixité sociale et fonctionnelle. Ces déficits sont accrus par la raréfaction des terrains disponibles et sur les emprises à conquérir afin de mettre en place les futurs projets urbains. Des territoires mutables existent, essentiellement des friches et des délaissés. Ces territoires « en marge » sont des localisations privilégiées des projets, mais qui restent longtemps en périphérie. Car, même si ces projets sont eux-mêmes supports de mixité, ils ne touchent pas les quartiers déjà établis, souvent monofonctionnels et socialement homogènes. A côté, depuis une cinquantaine d'années, les territoires « verts » (bois, parcs, forêts) échappent à toute idée de mutation. Et, heureusement quand il s'agit uniquement de rentabiliser le sol. Il est possible de repérer à proximité dans des tissus urbains constitués, voire dans leur emprise, des zones non bâties, car « naturelles », souvent boisées. Ces territoires donnent l'impression d'une préservation extrême, où le moindre arbre a acquis une valeur sacrée, hors du temps, donc hors du quotidien. Ce zoning ville/nature est à re-questionner, comme le furent hier les zonings fonctionnalistes qui organisaient la vie urbaine en secteurs monofonctionnels et clairement limités. Au lieu de séparer, voire d'opposer ville et nature, il serait intéressant d'envisager de bâtir des fragments de ville dans des bois, des parcs et des forêts, de reprendre la pratique de certains lotissements du XIX^e siècle, comme le Vésinet, ou de certaines cités jardins.



Construire dans les bois revient à développer une typologie bâtie assez inédite. Une forme de dispositif urbain qui s'implanterait entre des arbres repérés et valorisés, avec des bâtiments spécifiques, des préservations fines du cadre naturel, des imbrications sophistiquées entre espace public et privé. Cette recherche de fusion entre ville et nature questionne le statut du sol et des espaces publics. Ce n'est pas un lotissement de plus, avec des parcelles mitoyennes et des voiries facilement identifiables. Le paysage se constituerait de porosités entre des espaces publics de nature différente, avec des espaces plantés et ouverts au milieu des parcelles privées. Les rues ne seraient plus uniquement des espaces de circulation, elles seraient bordées de jardins privés ouverts sur l'espace public sans clôture, les bâtiments renvoyés en second plan, derrière une épaisseur plantée, dans des îlots bâtis au milieu de clairières. L'insertion de bâtiments dans ces bois et forêts est aussi l'occasion de mieux en définir les limites en leur donnant un statut urbain, et évitant cette séparation nette, cette absence de partage tel que cela est visible sur la plupart des périphéries des bois de Boulogne et de Vincennes. Tout cela n'interdit pas, bien au contraire, de penser environnement et développement durable.

Le choix se porte-t-il dorénavant entre la forêt « figée » et la forêt habitée ? Actuellement en état d'immobilité, ces territoires peuvent devenir moteurs dans les développements urbains contemporains. Dans les stratégies d'aménagement de la métropole parisienne, la possibilité d'urbaniser certains bois et forêts, partiellement et sur leurs limites permettrait de réfléchir à de nouvelles continuités territoriales, à des re-densifications ponctuelles, à des nouvelles formes d'habitat, de confort urbain et naturel. Cette dissémination du bâti dans le naturel mène à s'interroger sur une option inverse. Comment naturaliser des quartiers déjà bâtis ? Comment retrouver des continuités entre les bois, les zones naturelles, en y associant la transformation de quartiers déjà bâtis ?

Pour la photo des abords du parc de Bagatelle sous la neige « Ces immeubles, destinés à la classe moyenne, et qui se trouvent à l'ouest de Paris, forment de grands îlots denses avec jardins composés. Ils ont vue sur des parcs, sur l'eau, sur de grandes avenues plantées (par exemple ceux de Faure-Dujarric avenue Richard Wallace à Neuilly), »

Philippe Simon

15 - Marc Benard, « Biodiversité urbaine », AMC, novembre 2008

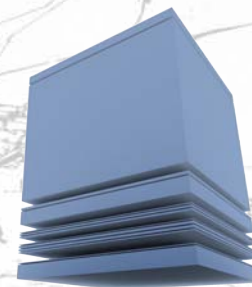




SUPER SEINE

La seine est un fleuve attrayant par le traitement occasionnel de ses berges. Qui ne veut habiter à proximité de la Seine? Pourquoi ne pas accroître ses possibilités ? Créer un nouveau front programmé et public qui sache profiter de cette situation, procurerait procure à la Seine plus d'importance dans la ville.

En conservant une distance entre les nouveaux programmes et la Seine, une nouvelle échelle peut être introduite dans la ville. Cela permet également de conserver des espaces publics ouverts autour du fleuve.



Programme du Bâti
129 611 580,000 m³
9,837 %

La reconquête des berges paraît tellement évidente dans l'air du temps, à condition de savoir articuler toutes les demandes et les attendus, parfois contradictoires et de s'affranchir des multiples contraintes réglementaires.

Les « voies d'eau » franciliennes sont des présences essentielles du paysage, mais des présences ingrates. L'histoire récente est celle du désamour, de la ville qui leur a trop longtemps tourné le dos, en se méfiant de leurs caprices, et quand elle s'est enfin de nouveau rapprochée, c'était pour y rejeter ses ordures et ses pollutions, et pour alimenter les processus industriels.

Les voies d'eau ont été indispensables à l'économie traditionnelle francilienne pour les transports, les échanges et la vie domestique depuis le mésolithique. Des grands efforts ont été nécessaires pendant des siècles pour domestiquer le fleuve (la Seine canalisée de 1838 à 1864) et les rivières (les « harnacher » on disait à l'époque), pour les relier entre elles par des canaux, pour aménager les berges (décision de 1845) et les ports (notamment Gennevilliers et Bonneuil), pour approfondir le chenal et le draguer sans arrêt.

Le fer terrestre a gagné la partie de la vitesse et des grands débits au détriment du fluvial trop lent et aléatoire, condamnant aussi ses logiques territoriales, ses acteurs et les traditions de la batellerie. Plus tard, le triomphe du tout – automobile a rabaisé les cours d'eau au statut de réserve foncière et on les a desséchés et couverts pour faire passer des voies rapides et les tissus industriels et commerciaux qui les bordaient sont devenus des friches à partir des années 30.

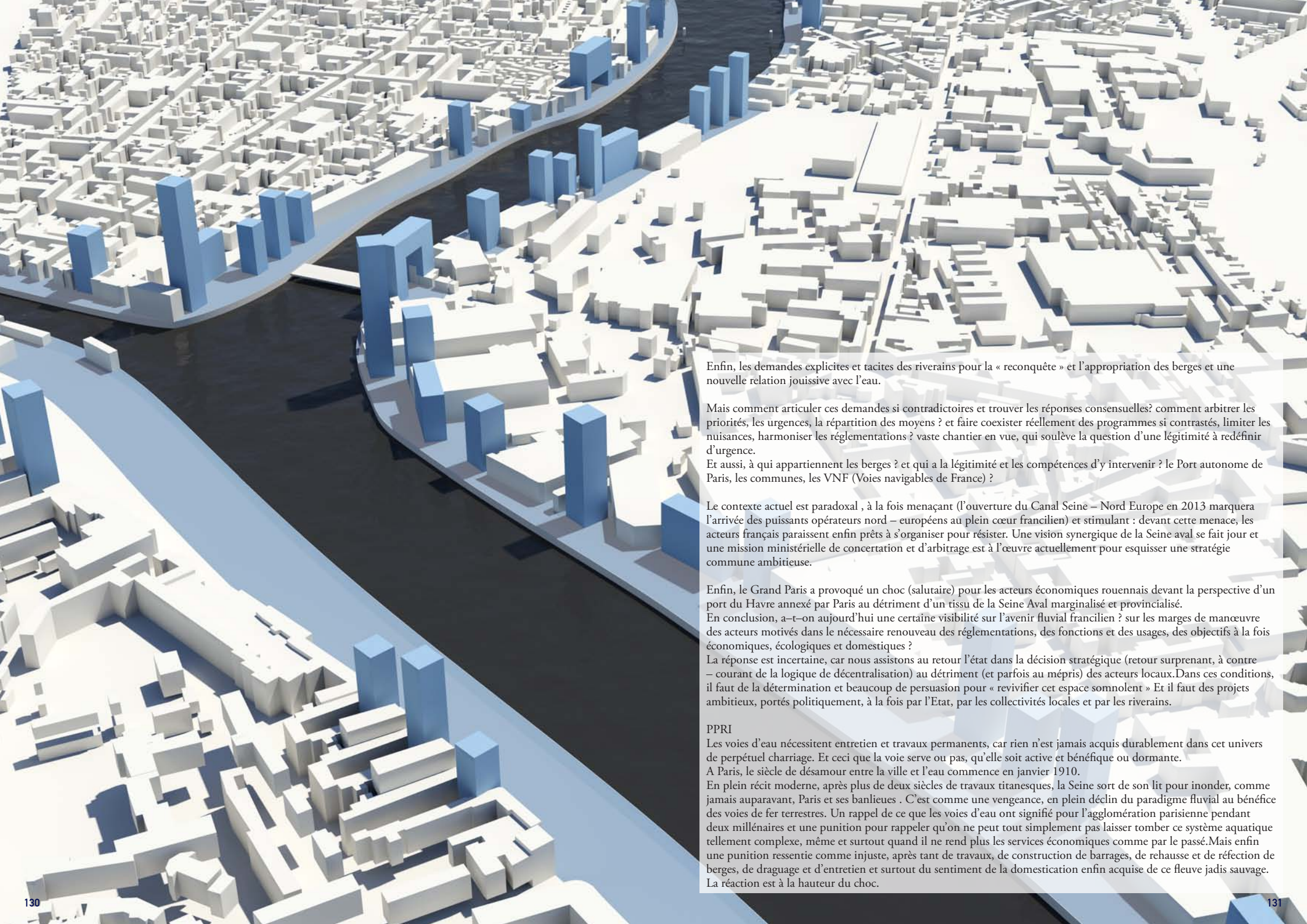
Mais il y a une histoire parallèle de l'eau en Ile-de-France, celle de la mythologie et des aménités et des jouissances aquatiques, des fêtes ancestrales et joutes moyenâgeuses, de la maîtrise royale des bassins à la française comme à Versailles et de la « machine » de Marly, des fontaines comme celle de St Cloud, des (rares) parcs à l'anglaise, et ensuite, à la fin du XIXe, dans le des sorties « dans la nature » aux bords de la Marne, avec ses guinguettes et ses « canoteurs », peints par Seurat et Renoir, et les étangs cachés de Monet et les tournants inquiétants des « fauves »... Et puis le renouveau hygiéniste et dans les années 60 du XXe siècle les aménagements paysagers et des bases de loisirs ambitieux (notamment en villes nouvelles) mais tombés si vite en désuétude.

Depuis les années 90, l'intérêt pour le renouvellement des voies d'eau et des berges est multiple. Il y a d'abord et toujours le souci étatique de la lutte contre les inondations et les phénomènes d'érosion, dont la réglementation, les acteurs et les politiques restent, presque toujours, centralisés.

Il y a ensuite les objectifs économiques, multiples et parfois contradictoires. D'abord le transport sous la pression de la mondialisation des échanges et du nécessaire développement des ports, des zones logistiques, des infrastructures, et des nœuds intermodaux. L'Ile-de-France reste un mauvais exemple d'imbrication inefficace d'acteurs aux compétences, intérêts et moyens contradictoires et d'absence de vision stratégique. Il y a les intérêts privés de la requalification industrielle des friches, hypothéquée par l'indispensable dépollution des sites. En parallèle, les objectifs écologiques de protection des sites naturels, portés par des associations de plus en plus puissantes et par une législation de plus en plus ambitieuse.

Super Seine

Cartes: ACS AAF MVRDV
Source: IAURIF 2007



Enfin, les demandes explicites et tacites des riverains pour la « reconquête » et l'appropriation des berges et une nouvelle relation jouissive avec l'eau.

Mais comment articuler ces demandes si contradictoires et trouver les réponses consensuelles? comment arbitrer les priorités, les urgences, la répartition des moyens ? et faire coexister réellement des programmes si contrastés, limiter les nuisances, harmoniser les réglementations ? vaste chantier en vue, qui soulève la question d'une légitimité à redéfinir d'urgence.

Et aussi, à qui appartiennent les berges ? et qui a la légitimité et les compétences d'y intervenir ? le Port autonome de Paris, les communes, les VNF (Voies navigables de France) ?

Le contexte actuel est paradoxal, à la fois menaçant (l'ouverture du Canal Seine – Nord Europe en 2013 marquera l'arrivée des puissants opérateurs nord – européens au plein cœur francilien) et stimulant : devant cette menace, les acteurs français paraissent enfin prêts à s'organiser pour résister. Une vision synergique de la Seine aval se fait jour et une mission ministérielle de concertation et d'arbitrage est à l'œuvre actuellement pour esquisser une stratégie commune ambitieuse.

Enfin, le Grand Paris a provoqué un choc (salutaire) pour les acteurs économiques rouennais devant la perspective d'un port du Havre annexé par Paris au détriment d'un tissu de la Seine Aval marginalisé et provincialisé.

En conclusion, a-t-on aujourd'hui une certaine visibilité sur l'avenir fluvial francilien ? sur les marges de manœuvre des acteurs motivés dans le nécessaire renouveau des réglementations, des fonctions et des usages, des objectifs à la fois économiques, écologiques et domestiques ?

La réponse est incertaine, car nous assistons au retour l'état dans la décision stratégique (retour surprenant, à contre – courant de la logique de décentralisation) au détriment (et parfois au mépris) des acteurs locaux. Dans ces conditions, il faut de la détermination et beaucoup de persuasion pour « revivifier cet espace somnolent » Et il faut des projets ambitieux, portés politiquement, à la fois par l'Etat, par les collectivités locales et par les riverains.

PPRI

Les voies d'eau nécessitent entretien et travaux permanents, car rien n'est jamais acquis durablement dans cet univers de perpétuel charriage. Et ceci que la voie serve ou pas, qu'elle soit active et bénéfique ou dormante.

A Paris, le siècle de désamour entre la ville et l'eau commence en janvier 1910.

En plein récit moderne, après plus de deux siècles de travaux titanesques, la Seine sort de son lit pour inonder, comme jamais auparavant, Paris et ses banlieues. C'est comme une vengeance, en plein déclin du paradigme fluvial au bénéfice des voies de fer terrestres. Un rappel de ce que les voies d'eau ont signifié pour l'agglomération parisienne pendant deux millénaires et une punition pour rappeler qu'on ne peut tout simplement pas laisser tomber ce système aquatique tellement complexe, même et surtout quand il ne rend plus les services économiques comme par le passé. Mais enfin une punition ressentie comme injuste, après tant de travaux, de construction de barrages, de rehausse et de réfection de berges, de dragage et d'entretien et surtout du sentiment de la domestication enfin acquise de ce fleuve jadis sauvage. La réaction est à la hauteur du choc.

Sur les bords de la Seine, de la Marne, de l'Oise et les zones inondables, il est nécessaire de magnifier les sites et assurer la mixité des usages. Changer la législation pour faire évoluer les interdits des PPRI.

Les équipements en place sont repensés pour accélérer la réponse au danger des crues. Et les berges de la Seine ont été relevées localement parfois de quelques mètres, selon les dangers calculés.

Mais ce n'est toujours pas assez. L'idée des barrages réservoirs régulateurs en amont est lancée, adopté en 1925. L'exécution attendra les années 50 (le barrage de Panessière – Chaumart sur l'Yonne) et se poursuit encore (Forêt d'Orient près de Troyes en 1966, lac du Der – Chatecop près de Saint – Dizier en 1974 et celui du Bar – sur – l'Aube en 1990...)

Mais il y a la réglementation pour assurer la défense dans la durée.

Les fameux PPRI (Périmètres de Protection aux Risques d'Inondation) se mettent progressivement en place de manière centralisée, à l'initiative et sous la responsabilité des agents de l'état (les DDE) mais avec une vision très ambiguë, trop locale et émiettée. L'attitude « opérationnelle » est frileuse et attentiste, localisée strictement sur l'emprise concernée par chaque projet. Sous cet angle, chaque projet est tenu de mettre en place des mesures compensatoires à l'aune des dangers qu'il provoque.

Cette vision légitime dans ses attendus devient complètement stérile dans sa mise en œuvre, notamment devant les dangers écologiques actuels, le réchauffement climatique et le risque de hausse régulière des niveaux des eaux continentales et maritimes.

Dans cette perspective, une autre politique est indispensable, plus globale et autrement plus ambitieuse, capable d'imaginer (ou de faire imaginer) des solutions techniques et comportementales de mutualisation territoriale des risques, des charges et des moyens d'y répondre au lieu et place des bricolages actuels sur fond d'interdictions.

Nous prôtons l'ouverture immédiate du chantier de refonte des législations de zones de protections, notamment des PPRI, non pas pour dérégulariser dans le sens d'une vision néo – libérale mais pour réglementer autrement, en accord avec les engagements d'ailleurs. Cette nouvelle législation doit être plus ouverte, participative et citoyenne, pédagogique aussi, oser affronter les risques des attitudes NIMBY et chercher les concertations aux grandes échelles, celles réellement visées par les risques aquatiques. Car ce sont seulement les solidarités consenties et actives à ces grandes échelles qui rendent les projets ambitieux viables.

Aujourd'hui, faire évoluer les contraintes des réglementations PPRI devient une nécessité, à la fois pour répondre aux urgences écologiques et climatiques mais aussi pour permettre l'éclosion de nouvelles politiques résidentielles, plus démocratique, environnementales et jouissives, plus attentives aux qualités paysagères locales, aux genii locii, plus inventives et créatives.

Le développement durable se joue à la fois sur tous ces tableaux.

Andrei Feraru

10 - Bernard Le Sueur, L'aménagement des voies de navigation en Ile-de-France, dans *Trois siècles de cartographie en Ile-de-France, Les cahiers de l'IAURIF* n° 120 1998 ;

11 - Pierre PINON : *Aujourd'hui : un double réseau pour les canaux*, dans : *Un canal, des canaux*, Caisse nationale des Monuments historiques et des sites, coordination Pierre PINON, Picard Editeur, 1986,

12 - Etude MAS, CM International, EUROTRANS : *Stratégie de positionnement de l'axe Seine – Oise dans la perspective du développement des ports du Havre et de Rouen et de l'arrivée du Canal Seine – Nord Europe*, pour la Préfecture de Haute Normandie, juin 2009

13 - Bernard Le Sueur, L'aménagement des voies de navigation en Ile-de-France, dans *Trois siècles de cartographie en Ile-de-France, Les cahiers de l'IAURIF* n° 120 1998

14 - en s'inspirant des règlements plus complexes des Pays Bas, d'Allemagne et des Pays scandinaves.





CREDITS

MANDATAIRE COMMUN

MVRDV, Winy MAAS

RECHERCHE, DESIGN, EDITION

MVRDV

Winy MAAS

Directeur MVRDV, Architecte Urbaniste

Jacob VAN RIJS

Directeur MVRDV, Architecte

Nathalie DE VRIES

Directeur MVRDV, Architecte

Jeroen ZUIDGEEST

Architecte

Bertrand SCHIPPAN

Architecte

Sabina FAVARO

Architecte

AAF

Andrei FERARU

Architecte Urbaniste

Romain BOURSIER

Architecte

TEXTES

Winy MAAS

Directeur MVRDV, Architecte Urbaniste

et

“Textes commentaires”

Andrei FERARU

AAF, Architecte Urbaniste

Monique ELEB

ACS, Professeur et directrice du Laboratoire

architecture, culture et société, XIXe - XXe siècles,

CNRS. Psychologue, Docteur en Sociologie,

Habilité à diriger des recherches, Professeur

à l'Ecole Nationale d'Architecture de Paris

Malaquais

Sabri BENDIMERAD

ACS, Architecte DPLG urbaniste, Maître

Assistant associé à l'Ecole Nationale Supérieur

d'Architecture Paris Malaquais

Philippe SIMON

ACS, Architecte DPLG urbaniste, DEA, Maître

Assistant associé à l'Ecole Nationale Supérieur

d'Architecture Paris Malaquais

Patrick CELESTE

ACS, Architecte urbaniste

VISUALISATION et 3D MODELATION

“Images applications”

MVRDV

Bertrand SCHIPPAN

Architecte

Bart MILON

Architecte

Filip TITTL

Architecte

Jonathan LOUIE

Architecte

Julian OCAMPO

Architecte

“Images conceptuelles”

WIELAND&GOUWENS

Marino GOUWENS

Eline WIELAND

DESIGN GRAPHIQUE

MVRDV

Rotterdam, 17 12 2009

Grandparis doit combiner responsabilité et ambition pour rester compétitif, maintenir et étendre ses qualités, pour continuer d'assurer le développement de ce qui fait d'elle une ville tant réputée, afin de défendre une certaine consistance voir même son existence. Grandparis doit user de tous ses moyens pour développer une cohésion qui serait une base nécessaire pour une opération qui rassemble autant qu'elle attire. Cette cohésion ouvre la voie vers une ville exemplaire, remarquable. Grandparis deviendrait la ville la plus compacte, mais aussi la ville la plus verte. Cette ville offrant densité et diversité génère une énergie et une synergie qui par conséquent réduit l'utilisation des ressources. La ville devient alors une ville offrant la meilleure qualité de vie et qui met tout en œuvre pour améliorer la situation actuelle, une ville incarnant l'innovation. La grande intensification.

La réponse de MVRDV avec ACS et AAF à la demande du Président Nicolas Sarkozy pour la consultation du Grand Pari de l'agglomération parisienne est présentée en cinq livres. La synthèse, le City Calculator©, les données, les observations et les applications.

Dans ce livre, les applications sont présentées sous forme d'images "in situ" répondant aux attentes en termes d'ambition et de responsabilité d'une métropole internationale.