Paris Projet 39
atelier parisien d'urbanisme

UNE PETITE SYNTHÈSE DU GRAND PARI(S)

DE L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE

préface de **Bertrand Delanoë**

UNE PETITE SYNTHÈSE DU GRAND PARI(S) DE L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE

A partir des propositions élaborées par les 10 équipes pluridisciplinaires dans le cadre de la consultation sur le grand pari de l'agglomération parisienne

Préface de Bertrand Delanoë

La synthèse proposée par l'Apur constitue d'abord un hommage aux dix équipes pluridisciplinaires qui ont enrichi, par leurs travaux de très haute qualité, la réflexion sur l'avenir de notre métropole. La Ville de Paris a participé à cette consultation dès son origine, notamment à travers l'engagement d'Anne Hidalgo, première adjointe, et de Pierre Mansat, adjoint chargé de *Paris Métropole*.

Voici donc un outil précieux au service d'un débat transparent, d'un échange ouvert et d'une dynamique constructive. L'enjeu qui inspire les travaux de ces équipes est clair : créer un lien nouveau entre Paris et l'ensemble de son agglomération, "faire métropole", comme l'on fait société. Pour atteindre cet objectif, le temps est venu de tisser des identités diverses pour en inventer une nouvelle : *"Paris Métropole"*, dont les contours se dessinent aujourd'hui. De Roissy à Marne-la-Vallée, de Melun et Sénart à Corbeil et Evry, d'Orly-Rungis-Seine-Amont jusqu'à Paris-Rive-Gauche, de la Vallée de la Bièvre au Plateau de Saclay et son collier urbain (Palaiseau, Massy, Vélizy, Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines), de Cergy-Pontoise à Argenteuil et au port de Gennevilliers, de la Défense au quartier central des affaires de Paris, de Plaine Commune à Paris-Nord-Est.

Paris Métropole est d'abord une démarche d'ordre politique, qui vise à surmonter les barrières édifiées par le temps, à dépasser les incompréhen-

sions installées par des décennies de monologues et à affronter ensemble les défis du siècle. Après avoir fondé la Conférence métropolitaine, nous avons lancé cette nouvelle dynamique fin 2008, sous la forme d'un syndicat mixte ouvert, qui se situe au-delà des clivages partisans, avec le citoyen pour seul souci.

Car *Paris Métropole* est un mouvement, centré sur les habitants de l'agglomération, sur leur vie quotidienne, sur leurs quartiers. Alors que la grande ville, la métropole mondiale, est trop souvent le lieu où les inégalités s'exacerbent, *Paris Métropole* doit permettre de lutter contre les injustices territoriales, sociales, culturelles et, dans le même temps, développer à une nouvelle échelle l'économie de demain, celle de la connaissance, de la création, des services et de l'excellence environnementale. C'est par cette double ambition que nous pourrons dire au monde "c'est ici qu'il faut vivre".

Les experts sollicités expriment la nécessité pour notre métropole de pratiquer un urbanisme de mutation plutôt que d'extension. Nous sommes aujourd'hui confrontés à une urgence en matière de logements, à laquelle seule la densification peut nous permettre de faire face. Les équipes consultées ont formulé des propositions novatrices sur les quartiers dits "sensibles", soulignant la gravité de leur situation, et elles suggèrent des approches pragmatiques, fondées sur l'énergie des territoires et non sur la démolition systématique. Car détruire n'est pas un but en soi. J'y trouve une convergence intéressante avec les évolutions de Paris depuis 2001, notamment avec notre projet de renouvellement urbain de la couronne : d'une part, la revitalisation de quartiers des années 70, comme la porte Pouchet dans le 17e, la cité Michelet dans le 19e arrondissement ou le quartier Saint-Blaise dans le 20e et, d'autre part, les grandes mutations foncières telles que proposées sur le site des Batignolles.

Qu'est-ce qu'un urbanisme de mutation ? C'est d'abord la mobilité, toutes les mobilités, qu'elles soient physiques – de la marche au vélo, de

la voiture électrique au bus, du tram au métro et au RER, du TGV à l'avion – ou virtuelles, celles auxquelles on accède grâce à son ordinateur ou son téléphone portable. C'est le sens d'initiatives comme Autolib', après Vélib'. C'est aussi notre démarche lorsque nous déployons les réseaux de fibre optique et d'accès au Wi-Fi.

Aujourd'hui les travaux de ces dix équipes de grand talent vont nous permettre d'approfondir une pensée métropolitaine qui commence à émerger.

Comment faire ? Le premier enjeu est de multiplier les "cœurs", lieux de vie, pour la métropole. Pour Paris, cela signifie tisser des liens entre tous ces territoires, abolir des limites territoriales désormais obsolètes, créer des quartiers écologiques à proximité des gares et des infrastructures ferroviaires et, bien sûr, couvrir le périphérique ou en aménager les abords et les franchissements.

La consultation en cours interpelle Paris, elle nous oblige à porter un regard encore plus métropolitain sur nos opérations d'aménagement situées sur la couronne : Paris-Nord-Est, Batignolles, Bercy.

Elle permet aussi de revisiter la façon dont nos grandes gares parisiennes s'insèrent dans les quartiers qui les accueillent. Grâce à nos gares TGV – Lyon, Austerlitz, gare du Nord, gare de l'Est, Montparnasse –, notre ville est ouverte sur l'Europe et forme le premier nœud mondial de la grande vitesse ferroviaire. Cette intensité de réseaux, de liens, de mobilité ne se traduit pas encore au niveau urbain. Nous devons mieux faire dialoguer nos gares et nos quartiers.

Créer la métropole, c'est aussi en définir les contours et donner à lire cette nouvelle identité. Comme y invitent les équipes de la consultation, il faut reconsidérer notre rapport avec la nature : car qu'est-ce qu'une métropole, sinon une construction humaine qui tente de trouver sa place au milieu d'une nature donnée ?

Il faudra concevoir le lien entre la ville et l'eau : la Seine, la Marne et l'Oise, les canaux Saint-Denis et de l'Ourcq. On ne peut que saluer l'attention portée par ces équipes à Seine-Amont et Seine-Aval. A l'avenir, nous devons

faire évoluer le rapport de Paris avec son fleuve. Les travaux présentés ici contribuent au débat, essentiel, sur les voies sur berges. Car la question mérite d'être posée, avec sérénité mais sans tabou : un site qui compte parmi les joyaux de l'humanité, et qui est classé au patrimoine mondial de l'Unesco, a-t-il irréversiblement vocation à être une espèce d'autoroute ?

Les propositions des équipes semblent d'ailleurs pertinentes sur le développement durable, qu'il s'agisse de la diversification des modes de déplacement mais aussi des sources d'énergie.

Paris doit accélérer sa réflexion sur l'évolution de ses toits pour y mêler couverture en zinc et panneaux solaires, pour végétaliser ses toitures-terrasses. Mais l'enjeu est plus large : faut-il permettre de "construire plus" pour financer le "construire mieux", notamment de nouveaux immeubles et quartiers écologiques ? Ce débat difficile doit être ouvert si l'on veut que le Plan Climat de la Ville de Paris et les mesures qui en découlent (notamment les 200 000 m² de panneaux photovoltaïques à installer d'ici à 2014) soient concrétisés. Ne nous interdisons pas non plus d'affronter le défi des hauteurs, qui doit venir compléter nos modes traditionnels d'intervention.

Sachons le faire en respectant ce que l'Histoire a légué de grandes perspectives à notre métropole, mais en ayant conscience du fait qu'un patrimoine ne se préserve pas seulement, il se crée, et c'est dans ce double mouvement qu'il puise son énergie réelle.

Voici donc un document qui manquait. Il est le résultat du travail des personnels de l'Apur, qui ont su consulter de nombreux spécialistes, issus notamment des services de la Ville de Paris. Chacun trouvera ici un moyen de comprendre les enjeux de *Paris Métropole*.

Nous sommes dans un temps essentiel, celui de la démocratie et de la transparence, c'est-à-dire d'une sorte de respiration nécessaire à l'arbitrage serein. Puis viendra le temps des décisions : les élus de *Paris Métropole* sont prêts à se saisir de ces projets et ils disposent de la légitimité indispensable pour poursuivre la dynamique engagée.

SOMMAIRE

04
Préface de Bertrand Delanoë

10
Avant-propos

5 THÈMES

19
Faire métropole
De Paris et sa banlieue à *Paris Métropole*

27
Métropole douce
Métropole mondiale parce que
capitale pour ses habitants

37
Vers un urbanisme de mutation, d'adaptation et de recyclage
La fin de l'urbanisme de
production et d'extension

49
Des lieux aux liens
Une ville de la mobilité et de l'accessibilité

59
La nature, partenaire de la métropole
D'une nature passive à une nature active

14 PROPOSITIONS

ISSUES DES TRAVAUX DES 10 ÉQUIPES

Pour faciliter la lecture des textes, les équipes sont désignées par le nom de famille du premier mandataire ou par celui donné à l'équipe.

70
Géographie et paysage urbain

76
Des cartes d'identités pour la métropole

80
Seine Parc 2030 - Wetlands

84
L'échelle de la nature active

88
Déréglementer le pavillonnaire

92
Les boulevards de la métropole

96
1/2 heure de trajet en moins

100
Gares, lieux d'échanges

104
Une nouvelle gare pour l'Europe

108
Péage urbain

112
Produire l'énergie localement

116
La métropole des Lumières

120
Il n'y a pas de Grand Paris sans Paris et de Paris sans Grand Paris

124
Avec les habitants
En guise de conclusion

129
Présentation des équipes

AVANT-PROPOS

La métropole attire encore les jeunes étudiants ou actifs débutants, mais elle ne sait plus retenir, non seulement ses retraités, mais aussi ses actifs de classe d'âge intermédiaire, qui préfèrent la qualité de vie des grandes villes de province.

Portzamparc, chantier 1, p. 33

Grand Paris, métropole... mais de quelle métropole parlons-nous ? Et de quelle échelle ? Car il n'existe pas d'entité reconnue comme telle. (...) Il y a l'échelle physique, de la géographie, des vallées (...). Il y a ensuite l'échelle évidente de la continuité du bâti, des infrastructures denses qui entourent une autre entité, "le cœur décisionnel, historique, prestigieux, dense".

MVRDV, chantier 1, p. 18

C'est en juin 2008 que fut lancée par le ministère de la Culture et de la Communication la consultation sur le "grand pari de l'agglomération parisienne", scindée en deux chantiers respectivement consacrés à la métropole de l'après-Kyoto et au diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne. Cette consultation s'est terminée par la présentation publique par les dix équipes retenues de leurs travaux le 17 mars 2009 au Palais de Chaillot à Paris.
"Une petite synthèse du grand pari(s) de l'agglomération parisienne", réalisée par les équipes de l'Apur - s'entourant pour ce faire de collaborations diverses, issues notamment des services de la Ville de Paris - ne se veut pas objective car toute synthèse relève de choix. Elle tente, par un regard complice, d'aider à entrer dans une production créatrice, foisonnante et contribuer ainsi au débat. C'est dans ce but que nous avons cherché 5 idées directrices, permettant une lecture transversale des travaux et 14 propositions qui nous ont paru significatives. Avant d'aborder cette synthèse des travaux, il nous a semblé nécessaire de faire deux remarques préliminaires, à propos de la démographie et du périmètre.

La démographie au service du Grand Paris

A la différence d'un Paul Delouvrier pour qui l'hypothèse d'une région parisienne de 14 millions d'habitants à l'horizon de l'an 2000 fut fondamentale pour élaborer le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de 1965 et initier la création des villes nouvelles, les dix équipes n'ont pas choisi de mettre la démographie au cœur de leur approche urbanistique du devenir de la métropole parisienne. Elles partent donc toutes des données contenues dans le projet de Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) adopté par le conseil régional d'Ile-de-France en septembre 2008.
Pour réviser le SDRIF, un groupe d'experts de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France (IAU Ile-de-France), de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) et de la Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France (DREIF) se sont livrés fin 2005 à

l'exercice de la projection démographique. Faisant intervenir les différents paramètres (mortalité, fécondité, migrations diverses), ils ont établi des variations possibles de la population de l'Ile-de-France qui allaient de 11,4 à 11,9 millions d'habitants pour 2015, de 11,4 à 12,8 millions pour 2030. Les variations s'accroissent évidemment avec le temps. Elles tiennent en premier lieu aux grandes incertitudes concernant le taux de fécondité.
Elles sont également dues aux scénarios multiples concernant les migrations internationales, qui impliquent des conséquences en termes d'espace. En effet l'Ile-de-France accueille, jusqu'à présent, un pourcentage croissant de populations étrangères venant s'installer en France.

Mais ce sont d'autres phénomènes qui retiennent l'attention des équipes du Grand Paris. La plupart d'entre elles insistent tout d'abord sur le fait que la démographie de la région parisienne est sans comparaison avec celle des métropoles des pays peu développés. Portzamparc ou l'AUC rappellent qu'une ville comme Lagos voit sa population augmenter de 1 000 habitants par jour (São Paulo, Le Caire ou Mexico ayant connu aussi de tels bouleversements il y a deux ou trois décennies).
Les problèmes démographiques de la région parisienne sont d'une autre nature. La progression de la population est, comparativement aux mégalopoles des pays émergents, relativement faible. La population régionale a atteint 11,53 millions d'habitants au 1er janvier 2006, soit 580 000 habitants de plus qu'en 1999. Le nombre d'habitants a crû en moyenne de 32 000 par an entre 1982 et 1999, soit un taux annuel de 0,5%. Il est passé à 0,7% pour la période 1999-2006 (soit une moyenne de 84 000 habitants supplémentaires chaque année). Rogers semble considérer que Paris et sa région connaissent en réalité "*une faible croissance par rapport à des capitales européennes comme Londres ou Berlin*".
Nouvel, et il n'est pas le seul à le souligner, rappelle également que c'est "*la seule région où le quart des retraités partent s'installer ailleurs*" (c'est de l'ordre de 5% pour la moyenne des régions) et, surtout, que c'est un espace géographique boudé par les 30-56 ans, "*moment où l'on a des*

enfants, pour des raisons de coût du logement, mais aussi de conditions et de qualité de vie".

Le groupe Descartes retient que, si les nouveaux Franciliens venant de province sont plutôt des trentenaires, pour beaucoup haut diplômés, les jeunes âgés de 25 à 29 ans sont de moins en moins nombreux à migrer vers l'Ile-de-France. Conclusion : le solde migratoire Ile-de-France/province se détériore quelque peu du point de vue qualitatif, ce solde étant par ailleurs négatif du point de vue quantitatif.

Mais comme ce phénomène n'est pas le seul à prendre en compte, in fine, grâce au regain de la natalité, l'Ile-de-France connaît une croissance démographique comparable à celle de l'ensemble de la France métropolitaine.

L'exploitation des chiffres les plus récents du recensement (des données annuelles sont désormais disponibles) apporte des éclairages intéressants sur les nouvelles tendances démographiques. C'est le cœur de l'agglomération qui est le moteur principal de la croissance. Pour la première fois depuis le milieu des années 50, Paris regagne des habitants.

On remarque aussi que le solde migratoire entre la capitale et les autres départements de la région s'améliore. Dans les années 90, on constatait des pertes de l'ordre de 14 800 habitants par an. Elles ne sont plus que de l'ordre de 8 000.

Mais surtout on constate des gains de population encore plus prononcés dans les trois départements de la petite couronne, alors qu'ils ne connaissaient auparavant qu'une croissance modérée (taux moyen de croissance annuel, de 1% entre 1999 et 2006 alors qu'il n'était que de 0,2% entre 1982 et 1999). La Seine-Saint-Denis est le département en plus forte expansion.

On note également un dynamisme particulièrement marqué dans l'anneau des communes limitrophes de la capitale (taux moyen de croissance annuel de 1,3%).

Les plus fortes progressions concernent Montrouge, Issy-les-Moulineaux, Aubervilliers, Levallois-Perret, Saint-Maurice, Saint-Denis, Clichy, Saint-Mandé et Montreuil.

La grande couronne progresse, elle, désormais moins vite que la zone dense (taux annuel moyen de l'ordre

de 0,7%). Elle qui bénéficiait jusqu'à présent d'un solde migratoire favorable enregistre désormais un déficit.

Un périmètre à géométrie variable

"*Grand Paris, métropole… mais de quelle métropole parlons-nous ? Et de quelle échelle ? Car il n'existe pas d'entité reconnue comme telle*". Dès le début de son étude, l'équipe MVRDV pose une question pour le moins pertinente, celle du périmètre géographique concerné par une réflexion sur la métropole parisienne. Et de poursuivre en rappelant qu'il y a "*l'échelle physique, de la géographie, des vallées (…). Il y a ensuite l'échelle évidente de la continuité du bâti, des infrastructures denses*" qui entoure une autre entité, "*le cœur, décisionnel, historique, prestigieux*".

De la ville hyperdense au Bassin parisien, voire plus largement, on peut en effet chausser des lunettes plus ou moins grossissantes. Toutes les équipes en sont conscientes. Aussi n'est-il pas étonnant que bien souvent, au sein d'un même rendu, suivant les thèmes abordés, on passe de la petite à la grande échelle. Difficile donc d'en tirer des conclusions sur un périmètre plus ou moins idéal pour ce que devrait ou pourrait être le Grand Paris.

Le partisan incontestable de la très grande échelle est Grumbach. Il pose comme préalable la "*nécessité de penser à grande échelle*" qui inclut "*le périurbain mais aussi la campagne, le dense et le diffus*". La densité n'étant pas à ses yeux une "*fatalité*", la Seine constituant une grande rue, et parce qu'il doit y avoir solidarité entre l'urbain et le rural, Paris, Rouen et Le Havre constituent une seule ville, expression déjà prononcée, paraît-il, par Napoléon. Une carte, inspirée du mode de représentation utilisé par la RATP pour le métro parisien, mais couvrant le bassin de la Seine, de Paris à la mer, symbolise cette approche un peu hors normes mais qui se justifierait par le fait que les grandes métropoles ont absolument besoin d'un port.

Castro évoque d'ailleurs lui aussi la nécessité pour une grande métropole, à l'image de New York, Londres, Tokyo ou Shanghai, d'avoir un débouché sur la mer. Mais il rappelle parallèlement

la pertinence d'un axe Paris-Lille-Bruxelles, voire de la fameuse "grande banane" qui va de Londres à Milan en incluant Rotterdam et la vallée du Rhin. La prégnance des limites administratives fait que la base première de l'analyse des équipes reste le plus souvent le contour institutionnel de l'Ile-de-France. Quitte, au fur et à mesure des exposés, à en privilégier seulement une partie, ou, au contraire, à déborder un peu des limites. C'est ainsi qu'un des "rhizomes" structurant de la métropole parisienne proposé par Portzamparc inclut Creil, qui est dans l'Oise. Même analyse pour Nouvel, pour qui la problématique du fret et de la logistique *"concerne l'ensemble de la région et même au-delà et implique, l'Oise et Le Havre"*.

Partir de la seule zone dense, ou même de la définition classique de l'agglomération, basée sur la continuité du bâti, soit 396 communes, ne semble à personne une solution vraiment pertinente.

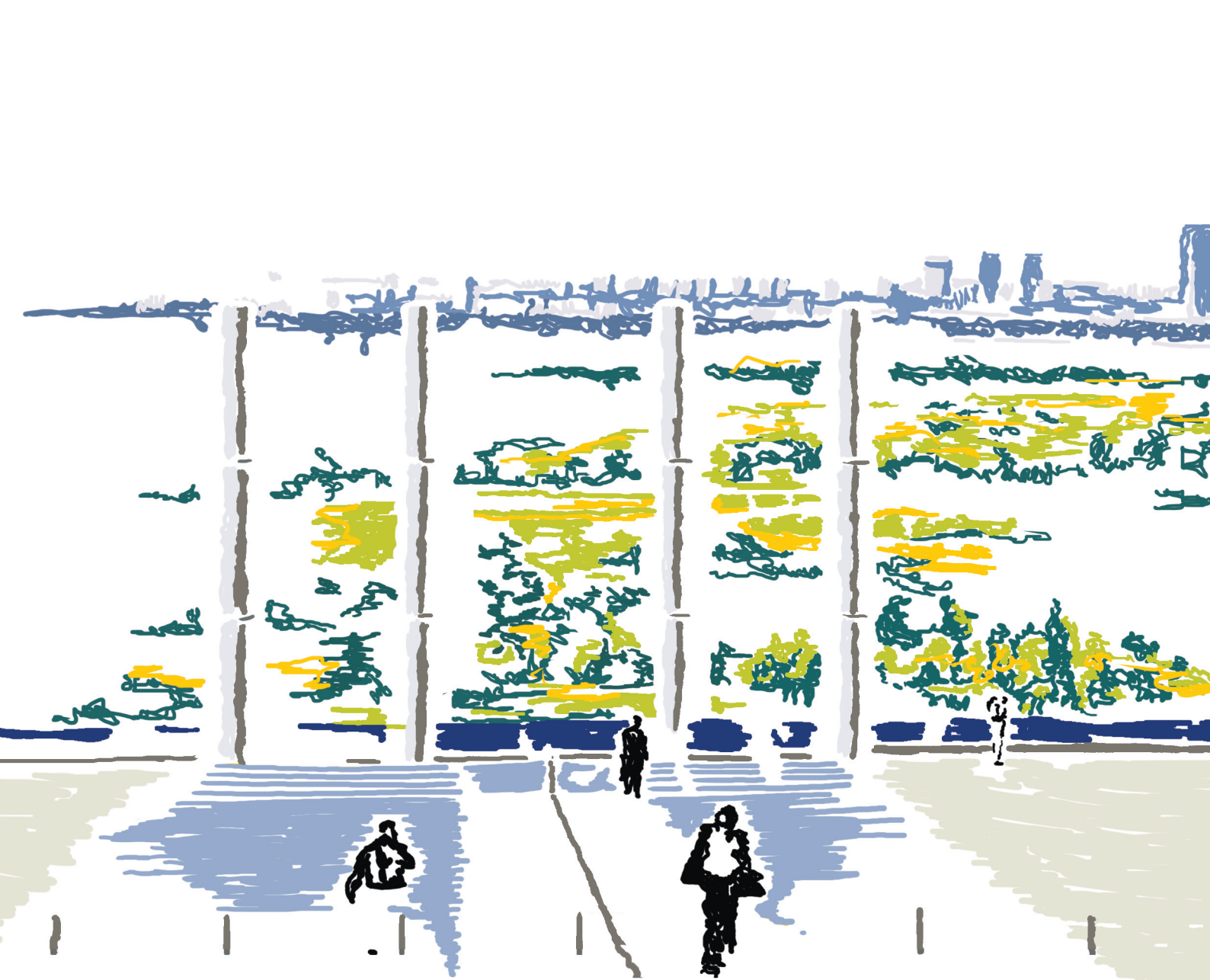
Nouvel déclare par exemple : *"A l'évidence, le cadre de la petite couronne est trop restreint"* et il propose d'inclure Orly, Roissy, les villes nouvelles... L'aire urbaine qui exclut l'est rural de la Seine-et-Marne mais intègre le sud de l'Oise pourrait passer comme compromis, à ceci près que plusieurs équipes insistent sur l'importance des espaces agricoles et celle des grandes forêts, ce qui implique d'élargir le territoire... Bref, comme l'écrit Rogers, *"le Grand Paris n'a pas de périmètre bien défini"*. S'il doit en avoir un, c'est peut-être vers les transports et les déplacements qu'il faut chercher une aide. *"Les limites d'une métropole, c'est la fin du réseau",* analyse le groupe Descartes.

A moins que la métropole ne soit pas de nature matérielle, comme l'explique Portzamparc. Car c'est "*dans le cyberspace que se constitue la métropole*", dit-il, faisant ainsi une distinction avec la notion d'agglomération, définie, elle, comme un espace qui peut être très étendu, mais qui doit rester *"en grande partie praticable selon le réseau matériel des réseaux"*.

Toujours est-il que, partant d'un espace plutôt étendu qui peut même excéder l'actuelle région Ile-de-France, les diagnostics prospectifs des différentes

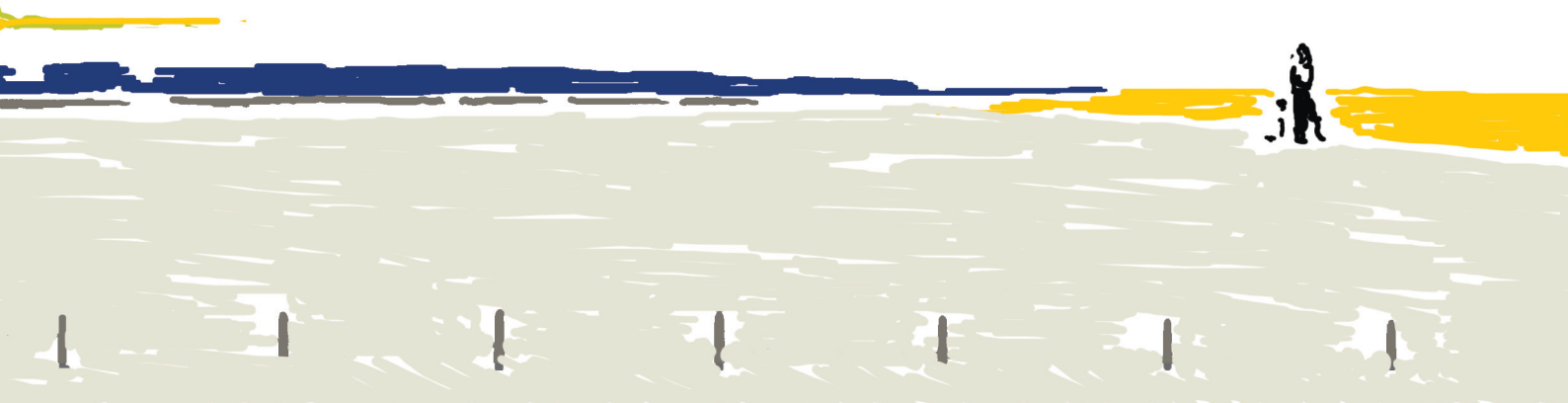
équipes ne s'intéressent généralement qu'à des territoires plus restreints.
LIN, qui préconise un modèle polycentrique de réseaux, en s'inspirant notamment de la région milanaise, propose des pôles qui restent très éparpillés sur le territoire francilien. L'AUC, qui prône le respect de la diversité des formes du tissu urbain existant, y compris le modèle pavillonnaire, reste aussi sur un concept de métropole diffuse.
Le groupe Descartes, très attaché aux entités géographiques, que ce soient les cours d'eau ou les grands espaces naturels, comme la Brie, la Beauce, le Valois ou le Vexin, se place aussi dans une vision large de la métropole. Mais, là encore, on a parfois du mal à apprécier les contours préconisés.
Portzamparc a une lecture non traditionnelle de la métropole. Il ne la voit ni concentrique, ni polycentrique, ni multipolaire. Il propose des rhizomes, vastes pôles structurant le territoire, connectés entre eux mais aussi avec le reste du monde. Son rendu comprend également toute une partie consacrée à la "grande dimension".
Castro concentre essentiellement ses propositions "poétiques" sur le pourtour de l'A86, dans une banlieue encore dense et marquée par les grands ensembles, même s'il pense aussi à un tramway pour desservir la grande couronne.
Studio 09, après avoir fait une distinction entre la ville compacte, la ville debout et la ville diffuse, adopte une cartographie très stricte qui n'implique en réalité que ce qui est dénommé "Quartier latin", à savoir un territoire distant au plus de 25 km du centre de Paris : 2 500 km² sont ainsi concernés sur une Ile-de-France qui en représente plus de 12 000. Rogers, tout en considérant le SDRIF comme la plate-forme de base, privilégie un polycentrisme très compact et suggère l'intensification du tissu urbain existant, ce qui pourrait produire une métropole presque réduite à Paris et à la petite couronne. Les villes nouvelles en tout cas n'en font pas vraiment partie, et une grande ceinture verte est appelée à jouer un rôle majeur dans l'aménagement spatial de l'Ile-de-France. A examiner le rendu des équipes, le territoire "effectif" du Grand Paris reste donc ouvert au débat. Ce n'est pas de leurs travaux que quiconque pourra en extraire le "bon" périmètre de la gouvernance.

5 THÈMES



FAIRE MÉTROPOLE

DE PARIS ET SA BANLIEUE À *PARIS MÉTROPOLE*



Là où on pense
que la ville finit,
et où en fait elle
recommence.

Pier Paolo Pasolini

Tu vois les hautes
tours s'élever
au-dessus
des maisons
seulement quand
tu as quitté la ville.

Friedrich Nietzsche

L'image de Paris et les représentations de la métropole

Le premier constat est sévère : Paris est dans la lumière et la métropole dans l'ombre. Paris est encore affublé du qualificatif de "capitale du XIXe siècle" que lui avait attribué Walter Benjamin. Paris "icône du XIXe siècle" ne laisse pas apparaître le Grand Paris. Cette grande métropole, dont Paris ne représente qu'une toute petite partie, semble, comme dit Nouvel, *"n'avoir d'autre figure que la ville qui l'a générée"*.
Paris est un modèle, une ville idéale par sa densité, ses transports en commun, son patrimoine, une capitale culturelle, elle concentre tout. Les séries de monuments qui bordent la Seine, la butte Montmartre et la tour

Paris ! Quelle ville ! Son patrimoine, son histoire, sa culture, son tourisme, ses parcs, son urbanisme. Que voulons-nous de plus ? Cette ville est l'une des plus denses, des plus vertes, des plus structurées et des plus reconnues au monde. Cependant, la qualité de vie est relativement faible dans le classement mondial.
MVRDV, chantier 1, p. 118

...les habitants du Grand Paris sont pénalisés de devoir vivre et travailler dans une ville qui est organisée autour d'un centre unique.
La majorité du Grand Paris manque de caractère par rapport au centre.
Rogers, chantier 1, ch. 2, p. 5

La dynamique métropolitaine génère une surconsommation des ressources, aggrave les inégalités territoriales et sociales.(...)
Une "ségrégation dissociée" où les pôles de développement voisinent, sans lien, avec les poches de pauvreté. La métropole concentre les richesses et les opportunités mais les rend de moins en moins accessibles à tous.(...)
Attractive car elle est identifiée par tous comme le lieu de création de richesses, répulsive car elle ne garantit plus le bien-vivre.
Portzamparc, chantier 1, p. 30

Eiffel, l'homogénéité et l'ampleur du paysage de la ville haussmannienne, mais aussi la concentration extrême des institutions, des universités et des ensembles culturels, l'intensité de sa vie urbaine, la très grande performance du métro éclipsent l'ensemble de la métropole, encore considérée comme la "banlieue" et fait toujours de Châtelet le centre unique.
Paris est un "modèle" mais la métropole est marquée par des inégalités fortes et des écarts sociaux et spatiaux qui se creusent, une répartition des richesses très inégalitaire ; des territoires dans lesquels se concentrent pauvreté, chômage, cités de logements dégradés, absence de transports en commun et grande difficulté de mobilité... On est loin d'y retrouver cependant certains stigmates des grandes mégalopoles qui excluent les pauvres toujours plus loin et concentrent les richesses dans des territoires protégés, comme à Mexico ou à Jakarta, qui voient affluer plusieurs centaines de milliers d'habitants supplémentaires par an.
Pour tous, il faut d'abord prendre acte qu'il y a crise de représentation dans le modèle parisien *; "admettre que la métropole est sans échelle ni limite, irreprésentable,* dit Nouvel, *qu'elle n'a pas la structure définie et claire de Paris, comprendre que la représentation mentale des Parisiens est encore marquée par l'histoire de Paris intra-muros et de ses extensions radioconcentriques successives".*
Ensuite, par d'autres moyens, il faut appréhender et décrire cette métropole invisible pour tenter de la définir, de la faire apparaître et, pour cela, il faut la regarder autrement. *"Renverser le regard, considérer l'agglomération comme une nappe riche de potentiels"* dit Nouvel ; *"arpenter le territoire",* dit Studio 09.
Il est alors possible, comme le souligne l'AUC, de saisir une réalité métropolitaine, de montrer que la métropole existe déjà pour qui sait la décrypter, reconnaître des situations métropolitaines, une géographie, des paysages, des territoires qui ne sont pas seulement urbains mais aussi naturels, agricoles... de repérer des manières de vivre qui s'inscrivent dans cet espace métropolitain, qu'il s'agisse de pratiques culturelles, sociales, de modes de déplacement

Le danger du Grand Paris serait d'aligner sur un fond de carte des grands projets donnant la part belle à quelques sites choisis et de faire l'impasse sur des questions moins fondamentales.
l'AUC, chantier 2, p. 122

Le Grand Paris n'est pas la ville que les touristes viennent visiter, n'est pas même la ville qu'on trouve dans les images mentales de beaucoup de Parisiens.
Studio 09, chantier 1, p. 5

A l'extérieur de la zone centrale, le Grand Paris révèle moins une structure définie qu'une relation organique et dispersée entre espaces bâtis et libres, laissant des bandes vertes pénétrer la masse urbaine dont les limitations se perdent dans la région Ile-de-France.
Rogers, chantier 1, p. 63

...un paysage fragmentaire qui nous surprend par sa variété apparemment déstructurée, en même temps que par la richesse des situations qu'il construit.
Studio 09, chantier 1, p. 15

Pour les 10 millions de résidents de l'agglomération parisienne qui ne sont pas parisiens, la capitale, Paris, est une banlieue, guère fréquentable, ni même désirable.
Nouvel, chantier 1, p. 35

La vitalité, l'inventivité et la contemporanéité sont à la marge, tandis que sclérose et saturation frappent le centre.
Nouvel, chantier 1, p. 35

ou d'identification à des lieux, des monuments, des espaces qui font sens pour qui les habite. Reconnaître que la métropole existe déjà tout en comprenant qu'elle est invisible permet de se mettre en situation de prendre des initiatives pour "faire métropole".
Mais, aujourd'hui, "faire métropole" suppose de penser à la fois la métropole mondialisée et la métropole de l'après-Kyoto. Il faut donc ajouter à l'inversion du regard sur le territoire métropolitain un renversement total de la pensée sur la ville pour intégrer les enjeux écologiques, climatiques et énergétiques. Une question générique est ainsi posée à toutes les équipes : comment et sur quoi agir entre compétition mondiale et bien-être des habitants ? A cette question s'en ajoute immédiatement une autre : quelle sera la carte mentale du Grand Paris et de quoi sera-t-elle faite ?

La responsabilité et la conscience

Contrecarrer la tendance naturelle à la ségrégation sociale et spatiale est une nécessité affirmée par toutes les équipes. Il s'agit bien de répondre à la concurrence mondiale par la solidarité et le mieux-vivre ensemble.
Portzamparc exprime clairement cette nécessité de reconnaître l'existence de la métropole et ses maux pour œuvrer à un changement de perspective.
Studio 09 situe clairement son intervention dans la perspective d'améliorer de manière substantielle le cadre de vie pour attirer des activités innovantes à l'échelle mondiale. Pour Castro, le Grand Paris est un horizon possible et désirable... le chemin du vivre ensemble, du métissage, de la mondialisation heureuse.
Ce qui fera métropole, c'est d'abord la responsabilité vis-à-vis des générations futures et la conscience partagée. Rogers l'écrit comme un postulat de base de toute action : *"La métropole responsable est celle qui a conscience de son impact carbone global... Elle peut faire baisser ses émissions de CO_2 de 6% par an."* Nous devons prendre la mesure des enjeux et du rôle primordial des villes dans cette prise de conscience car les changements qui se profilent affecteront tous les aspects de notre vie. Aujourd'hui ce sont les villes

On ne peut plus penser la ville à partir de modèles spatiaux parfaits, cohérents et finis, on ne peut la concevoir que comme le collage de fragments, de modèles inachevés.
l'AUC, chantier 1, p. 5

Pour qu'ils s'assument en tant que métropolitains, il faut qu'ils aient conscience d'une condition partagée, par-delà l'état de chacun.
Nouvel, chantier 1, p. 31

Construire une vision est d'ailleurs la chose la plus importante si on veut donner une direction efficace à la gouvernance.
Studio 09, chantier 1, p. 4

Aujourd'hui, que peut signifier "faire métropole" pour l'agglomération parisienne ? (...) la ville, la métropole, n'est pas un mal nécessaire qu'il nous faut accepter ; c'est l'expression intégrée, sur notre territoire, de notre société, telle que nous en héritons et telle que nous voulons la construire, globalement et localement. Et c'est donc nécessairement une construction collective.
l'AUC, chantier 2, p. 27

qui portent d'abord cette responsabilité, car elles concentrent population et richesses mais elles sont, en même temps, les premières consommatrices d'énergie et productrices de gaz à effet de serre... C'est cette conscience d'une solidarité nécessaire et d'une responsabilité partagée qui "fera métropole".

L'identité et la lisibilité du territoire

La métropole a besoin de signes, de repères identitaires, de lisibilité. Aujourd'hui invisible, elle doit pouvoir se reconnaître dans un territoire, reconnaître sa place par rapport à d'autres, son échelle, son rôle.
Grumbach compte sur le changement d'échelle, Paris-Le Havre, pour forger cette identité de métropole et sur le rôle de grand port européen maritime et fluvial pour consolider son statut dans l'économie mondialisée et fonder une nouvelle économie productive.
Plusieurs équipes proposent, au sein du territoire existant, de mettre en valeur certains sites pour incarner la métropole. Pour Castro, c'est l'inscription dans le territoire des grands programmes institutionnels qui fondera l'identité métropolitaine par la valorisation des lieux méconnus, déshérités et isolés.
Pour d'autres, comme Rogers, le groupe Descartes, Portzamparc, il s'agit d'insister sur des segments ou armatures métropolitaines, comme les faisceaux ferroviaires et les voies rapides. Nouvel, quant à lui, définit les "hauts lieux" de la métropole. Pour LIN, pour Rogers, pour Studio 09, c'est l'activité humaine, le rôle actif de chacun dans la construction d'une métropole solidaire et écologiquement responsable qui révèleront l'identité métropolitaine. Cette lisibilité du territoire peut prendre aussi la forme d'images singulières et "suggestives" dans l'imaginaire collectif. Il en est ainsi du plan du réseau de transports entre Paris et Le Havre de Grumbach dessiné comme un plan de métro.

Repères et balises

Repères et balises sont mis en place pour donner à voir la métropole, pour reconnaître son territoire et se

Passer du stade de capitale nationale à celui de métropole mondiale nécessite pour Paris d'investir le procès de la circulation globale. Et donc de s'imposer comme l'une des grandes interfaces entre l'Europe et la mondialisation…
Grumbach, chantier 1, p. 12

Il faut absolument que le territoire métropolitain se pare d'une ou deux "tours Eiffel" contemporaines si l'on veut faire émerger le Grand Paris comme une entité symbolique tournée vers le futur dans l'espace mondialisé.
Castro, chantier 1, p. 170

L'objectif est d'étudier les possibilités de restaurer de la lisibilité, de la visibilité, de grands repères au loin pour de grands territoires… Lacs, clairières, parcs, terrasses, belvédères, tours signaux et balises sont des réponses.
Portzamparc, chantier 1, p. 69

La ville-territoire du XXIe siècle (…) trouve son expression spatiale dans cette articulation de la ville autour de son axe de référence géographique et historique, la vallée de la Seine.
Grumbach, chantier 2, p. 13

C'est la Seine et sa plaine qui resteront pour les habitants du Grand Paris un des symboles de l'identité parisienne.
LIN, chantier 1, p. 85

reconnaître au sein de ce territoire. Par la reconnaissance et le réinvestissement de lieux qui permettent d'embrasser d'un seul regard le grand paysage et les repères construits ou naturels qui le jalonnent, la métropole devient lisible.
Porter un regard nouveau sur des objets architecturaux et des sites naturels participe de leur reconnaissance comme autant de monuments qui racontent une histoire.
De Paris au Havre pour Grumbach, *"une histoire industrielle faite de centrales, de déchetteries, de fronts de carrière, du fleuve et de l'autoroute."* Une histoire d'eau et de plaine alluviale inondable pour LIN et Studio 09, autour de la Seine, monument premier de la métropole ; une histoire de mises en lumière qui montrent ou dévoilent pour Rogers et, en cela, contribuent à forger une identité neuve.

Actes symboliques et symboles

Les actes symboliques et les symboles comptent aussi pour fabriquer une identité métropolitaine.
Castro parle ainsi de *"la nécessité d'une symbolique extraordinaire"* par des monuments et produit des images qui s'entrechoquent pour créer du sens, tel l'Opéra de Sydney transporté au bord de l'eau dans le port de Gennevilliers. Grumbach, quant à lui, parle d'événement fédérateur, telle une exposition universelle, capable de mobiliser et de raviver le sentiment d'appartenance à la vallée de la Seine.

Nouvel, de projet culturel synchronisé capable de nourrir un Grand Paris culturel. Mais il s'agit aussi pour MVRDV d'éviter les représentations simplistes de la métropole, tels les projets de densification du skyline par une collection de tours pour montrer sa force économique comme n'importe quelle mégalopole.

Le paysage et la géographie

Le paysage et la géographie sont les fondements premiers de l'identité métropolitaine. Central Park est appelé à la rescousse pour montrer le rôle identitaire que pourrait jouer demain le parc de La Courneuve ou le bois de Vincennes, ainsi que la Seine, mais

Quels sont ces idéaux ? Comment une ville, et plus particulièrement une ville qui veut être modèle et leader, doit-elle se comporter ? Cette ville doit être extrêmement ambitieuse et responsable. (...) une ville idéale basée sur l'équilibre parfait entre l'économie, l'écologie et la société va changer selon les contextes et le temps.

MVRDV, chantier 1, p. 62 et 63

...si les villes n'arrivent pas à intégrer soit les chômeurs, soit les populations immigrantes dans le monde des activités et la vie municipale, alors un quart-monde permanent peut commencer à prendre racine et par là même à saper les forces et le charme d'une ville.

Rogers, chantier 1, p. 121

Le Grand Paris manque de gouvernance stratégique.(...) le cloisonnement politique (...) semble se traduire par une inertie et une approche décousue de l'échelle métropolitaine. Un aménagement stratégique, notamment dans certains domaines critiques, nécessite d'appréhender la ville dans son intégralité...

Rogers, chantier 2, p. 5

aussi la nature sous ses différentes formes. La forêt, les grandes vallées, les fleuves, les paysages de toutes sortes doivent désormais, en jouant un rôle actif, multifonctionnel, identitaire et économique mais aussi énergétique et écologique, participer pleinement à la cohésion métropolitaine.
Grumbach va ainsi jusqu'à parler de ville-paysage, en y incluant l'océan, pour insister sur son rôle fondateur de l'identité métropolitaine.

La vertu environnementale et sociale

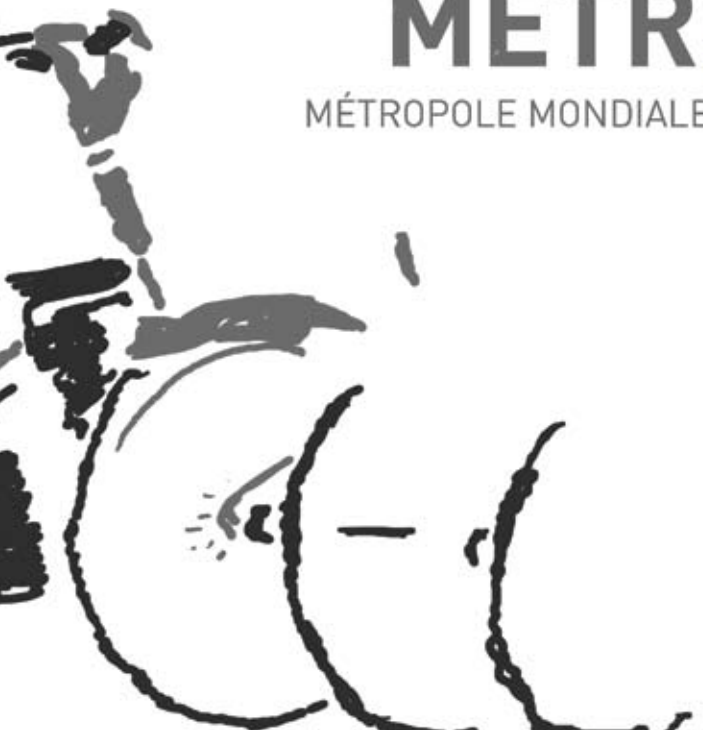
Compétition métropolitaine opposée à qualité de la vie, les équipes ont choisi de dépasser cette contradiction apparente par une obligation pour la métropole de l'après-Kyoto d'être vertueuse, d'inventer de nouvelles façons d'habiter la ville qui épousent haute qualité de vie et conscience environnementale, et de faire de cette vertu environnementale un atout dans la compétition internationale des métropoles.
MVRDV parle ainsi de tendre *"vers la métropole des idéaux", "perméable à tous",* ajoute Studio 09, *"consciente de son rôle primordial en ce qui concerne ses empreintes environnementales avec des seuils d'émission et d'exploitation clairement définis"*, complète LIN.
Rogers, enfin, s'attache à rappeler qu'une métropole, pour tenir sa place et continuer d'attirer, se doit d'être intégratrice et porteuse de cohésion sociale.

La gouvernance

Pas de métropole sans gouvernance métropolitaine ! Rogers est sans nul doute celui qui l'exprime le plus clairement et sans complexes en s'appuyant sur l'expérience londonienne de la Greater London Authority.
Portzamparc ne dit pas autre chose lorsqu'il constate que la métropole n'est pas un tout, n'a pas de nom, n'a pas de représentation ; on n'en construit pas une image mentale, elle n'a pas d'entité politique.

MÉTROPOLE DOUCE

MÉTROPOLE MONDIALE PARCE QUE CAPITALE POUR SES HABITANTS



Une ville où personne n'habite est un endroit où il fait froid.

Efua Theodora Sutherland

L’air de la ville rend libre.

Proverbe allemand du XVe siècle

Ces pôles intenses, d'une densité urbaine élevée, seront très économes en énergie. (...) Cette ville légère est flexible, de faible densité et très paysagère. On y trouve des logements, des entreprises de taille moyenne, des écoles et lieux de recherche, de l'agriculture urbaine ainsi qu'un réseau léger mais continu de services, de commerces et de micro-mobilité.
LIN, chantier 2, p. 9-10

Paris métropole a de très gros avantages : son patrimoine, son cadre urbain animé et sa culture. Cependant Paris métropole doit faire face à ses faiblesses : son réseau incomplet de transports en commun dans sa banlieue, ses problèmes d'exclusion sociale et ethnique, ses disparités en dehors du centre-ville...
De plus en plus les villes doivent non seulement être des lieux offrant un accès au travail mais aussi une grande qualité de vie dans le cadre de leur stratégie économique.
Rogers, chantier 2, p. 18

"Métropole mosaïque", "ville patchwork", "tressage des mobilités", "matrice ouverte", "ville poreuse"..., autant d'images rapportées par les différentes équipes qui convergent vers l'idée d'une métropole douce, diverse, accessible à tous, dont le territoire doit être conçu d'abord pour ceux qui l'habitent. "Paris métropole douce", expression de LIN, tend à s'opposer à la figure de la métropole compétitive, difficile à vivre, qui s'adresse plus au monde lointain qu'aux habitants, comme l'expression "circulations douces" – marche à pied, vélo – s'oppose à la figure agressive, bruyante et polluante de l'automobile. Une telle conception de la métropole marque une rupture franche et consommée avec tout ce qui a fait l'urbanisme de l'après-guerre : la violence les infrastructures routières et autoroutières qui ont fait naître des coupures infranchissables et des territoires en déshérence, les nappes sans fin de pavillonnaire sans services ni commerces, le zonage qui a fabriqué les cités de logements sociaux enclavées et les zones d'activités peu à peu désertées, les politiques de transports en commun qui ne répondent pas aux mobilités réelles des populations dès que l'on n'est plus dans Paris intra-muros... Plus de destructions, plus de table rase ! Faciliter la vie quotidienne, rendre aux gens leur liberté et leur mobilité, les aider à vivre, trouver une épicerie au coin de la rue, le journal dans la gare, un Vélib' pour aller dans la forêt proche, un tramway ou un métro pour aller travailler... voilà l'idéal métropolitain qui recrée de la richesse par le bien-vivre. En finir avec la fonction unique, la planification centralisée, c'est repartir du terrain, de ses acteurs, comprendre les territoires tels qu'ils sont pour les transformer, pour mettre en place un urbanisme sensible, durable parce que proche des réalités quotidiennes.
La "métropole douce" est un idéal, une revendication, un guide pour penser la ville selon de nouveaux principes :

- celui de l'accessibilité aux services de proximité et aux réseaux de la culture partagée ;
- celui du bien-être, de la solidarité et de l'entraide, du sentiment d'appartenance à une communauté d'intérêts si ce n'est de mode de vie : le "mieux vivre ensemble" ;

Dans toutes les métropoles, le trait le plus visible et généralement mis en avant est la montée des inégalités sociales et spatiales (...) Mais la panne métropolitaine s'exprime par un autre phénomène nous semble-t-il tout aussi alarmant : la métropole n'est plus attractive.
Portzamparc, chantier 1, p. 33

Paris doit donner l'exemple.
Elle doit s'affirmer comme la première ville à refuser le désastreux système de planification et de réglementation urbaine qui conduit à juxtaposer des "zones" monofonctionnelles et à additionner des constructions qui s'ignorent les unes les autres.
Nouvel, chantier 2, avant-propos p. 3

Le recyclage urbain ouvre un champ nouveau qui est celui de l'intéressement des populations, qu'elles soient résidentes ou non (...) à la transformation de la ville et de la métropole, et conditionne des modalités nouvelles de faire projet parce que négociées et ouvertes.
l'AUC, chantier 1, p. 78

- celui de la gestion individuelle et collective des ressources, du respect de la nature et de la biodiversité ;
- celui de la mobilité à petite échelle, des déplacements libres, individuels ou collectifs, multidirectionnels, faciles et économiques ;
- celui, généreux, qui diffuse le plaisir de l'expérience urbaine quotidienne, de la poésie des paysages, des lieux et des choses.

Trois mots, omniprésents chez toutes les équipes, résument la nouvelle manière de penser la métropole : intensification, mixité, mobilité. S'y ajoutent le recyclage, celui des tissus urbains, des infrastructures lourdes, de la Seine, des forêts..., et le mélange, celui des fonctions, des populations et des classes sociales, de la ville et de la campagne, de la grande échelle des relations planétaires et de la petite échelle de la vie quotidienne. C'est en s'appuyant sur ces qualités que la métropole peut contribuer à l'attrait de la région capitale, participer à la croissance et fournir les atouts décisifs à la concurrence mondiale. En cela la "métropole douce" est compétitive car, comme le souligne Nouvel, *"pour séduire des investisseurs de pointe, il est nécessaire de leur proposer des attraits et des charmes, une qualité de vie"*. Si tous expriment la nécessité d'une nouvelle pensée urbaine, deux écoles peuvent cependant être distinguées : une école de la ville compacte, expression empruntée à Rogers, qui s'intéresse essentiellement au processus "d'intensification urbaine" que l'on pourrait définir schématiquement comme l'addition de la densification des tissus urbains et de l'insertion de la mixité des fonctions ; une école de la ville du contraste, ville dense/ville légère, expression employée par LIN, qui plaide pour la complémentarité entre des lieux de grande densité et la ville de faible densité, qu'il faut certes équiper et transformer, mais sans la densifier.

L'accessibilité aux services de proximité et aux réseaux de la culture partagée

La simplification de la vie quotidienne et la richesse culturelle, qui font l'attrait d'une ville dense et équipée, doivent être étendues à l'ensemble de la

Mieux vivre l'espace métropolitain suppose de le rendre performant en termes de ressources, suppose l'optimisation des artefacts techniques qui le font fonctionner, qui assurent sa distribution, ses mobilités, son marché du travail, de l'habitat, son offre d'enseignement.
Portzamparc, chantier 1, p. 8

Les supérettes des zones de chalandise asiatiques représentent des prototypes de ce développement :
Les très grandes surfaces de vente ne sont plus déterminantes pour le succès du commerce de détail dans un marché saturé, mais plutôt le mariage et le maillage intelligents de petites surfaces. Les épiceries modernes permettent plus qu'un approvisionnement en produits du quotidien à proximité du lieu d'habitation et de travail. Elles servent de portails pour de nouvelles offres de prestation de services tels l'envoi de colis, le chargement de batteries ou l'emprunt de livres, et sont fournies en marchandises par les producteurs locaux. Dans l'agglomération du Grand Paris, les nouveaux microcentres assument une fonction clé en tant que lieux d'accueil pour le développement de solutions de transport innovantes.
LIN, chantier 2, p. 59

métropole mais d'une façon nouvelle, adaptée aux lieux et à leur rôle.
Améliorer la vie de chaque jour, c'est d'abord *"offrir aux habitants le droit d'être à proximité de toutes les choses nécessaires à la vie quotidienne"* (Rogers), ou, autrement dit, rendre la ville accessible à chacun. Cela passe par la mise en place d'un réseau d'équipements et de services de proximité en matière d'approvisionnement en énergie, en biens et en transports partout, mais, en premier lieu, là où aujourd'hui ils n'existent pas. A ville légère, réseau léger ! Dans cette ville légère, il faut intégrer des offres diverses dans un même lieu pour donner naissance à des centralités qui font cruellement défaut dans le paysage urbain diffus qui s'étend au-delà des centres-villes. Elles peuvent être les points d'ancrage de nouveaux voisinages. LIN y répond par la mise en place d'un réseau continu de services urbains et de commerces de petite taille, installé le long des voies principales dans les secteurs peu denses. L'équipe fait l'éloge de la "supérette" opposée au centre commercial et plaide en même temps pour sa transformation en lieu de concentration des nouveaux services. Ainsi, un parking multi-services créé à partir d'un parking-silo pourrait devenir aussi une cantine, un équipement sportif, un *convenience store* ou un centre de formation.
Pour cette desserte locale, Grumbach propose la création de lieux d'échange et de transfert modal : parking relais, conciergerie, station multimodale, intégrant des services de proximité, véritables stations-service de la vie quotidienne.
Ces propositions renvoient toutes à la nécessité de recréer du lien social, de la proximité, voire de la convivialité et de l'intimité, dans une distance entre habitations et services parcourue à pied ou à vélo. La forme urbaine joue un rôle essentiel dans cette proximité. Le groupe Descartes plaide pour la "ville passante", celle des rues organisées en réseau et non celle des lotissements fermés et des enclos qu'il faut contourner. Studio 09 pointe avec la "ville poreuse" la nécessité d'une trame fine de rues et de ruelles pour desservir le territoire métropolitain au plus près des besoins des habitants.

Au lieu d'une concentration des marchandises sur un site qui impose des déplacements, les supérettes offrent des petits sites maillés à proximité immédiate du lieu d'habitation. Il naît ainsi des voisinages clairement définis qui se focalisent sur un magasin.
LIN, chantier 1, p. 52

Le droit d'être à proximité de toutes les choses nécessaires à la vie quotidienne :
L'épicerie du coin à 200 m,
L'école primaire à 200 m,
Le médecin à 200 m,
La poste à 500 m,
Un bar à 500 m…
Le droit de ne pas perdre sa journée en déplacements, le droit de vivre dans une ville soutenant des activités économiques, sociales et culturelles vivantes.
Rogers, chantier 2, p. 82

On peut transformer le trépied mairie-église-MJC/centre culturel en énergumène à quatre pattes en y ajoutant un pôle pour les initiatives partant des gens. Pas une "maison des associations", simple complexe de salles mises à disposition pour les réunions.
LIN, chantier 2, p. 43

Mais cette accessibilité passe aussi par l'effacement des coupures – voies rapides, infrastructures ferroviaires, canaux et fleuve… – qui ont fortement contribué depuis cinquante ans à renforcer les divisions sociales, à enclaver et reléguer des pans importants du territoire. Rogers propose de passer au-dessus des infrastructures, le groupe Descartes de transformer les voies autoroutières en boulevards urbains, Studio 09 de se rapprocher des rives du fleuve en construisant sur pilotis jusqu'au bord de l'eau…
Sortir de la relégation, donner leur chance à des territoires aujourd'hui dévalorisés, réduire les inégalités sociales, cela nécessite des actes forts et symboliques. Comment favoriser la fréquentation des lieux attractifs par des publics divers ? Rogers rappelle à ce titre l'effet d'entraînement créé par le musée Guggenheim à Bilbao édifié dans un quartier ouvrier en détresse.

La mixité et le mélange

La "métropole douce" n'exclut personne, elle est intégratrice et s'attelle à la transformation des "quartiers en panne", à la lutte contre les exclusions, les ségrégations.
De l'insertion, de l'intensification, de nouveaux programmes dans les cités de logements sociaux plutôt que des démolitions ! Tous le disent.
Les grands ensembles seront réintégrés dans la ville car ils y joueront un nouveau rôle. Studio 09 nous montre ainsi des méthodes de recyclage des cités dans lesquelles les nouvelles constructions, insérées entre les immeubles existants, viennent apporter des locaux de travail, des équipements, des maisons individuelles… Dans le même temps, des panneaux solaires, des éoliennes et des centrales de production d'énergie renouvelable répondent à la consommation locale. L'AUC s'appuie sur Clichy, sur les Courtilières à Pantin et Le Chaperon vert à Gentilly et Arcueil pour montrer comment peuvent être créées des micro-polarités faites de programmes simples et très proches de la vie quotidienne des habitants. Ne pas exclure, c'est assurer une mixité sociale de proximité. Rogers l'explique en prenant l'exemple de Londres où l'obligation de produire

Il ne s'agit pas seulement (...) de rendre le Grand Paris plus attrayant et accueillant par des opérations ponctuelles qui concernent les espaces publics et le bâti, bien que ces actions soient importantes, mais, à la base, de rendre la métropole perméable à tous, d'en augmenter la biodiversité écologique et sociale.
Studio 09, chantier 1, p. 11

La mixité doit faire l'objet d'une stratégie ciblée, mélange d'activités, d'emplois, de logements, de loisirs, (...) intensification et insertion.
Rogers, chantier 2, p. 115

Grands ensembles
Il faut favoriser d'autres systèmes de production : coopératives d'habitants, création d'emplois et d'entreprises liées à la rénovation urbaine ; d'autres systèmes de construction : préfabrication, livraison de logements bruts à finir.
Nouvel, chantier 2, p. 7/20

50% de logements abordables dans tout développement de grande envergure empêche la stigmatisation par l'adresse alors que, à Paris, venir du "9-3" est déjà un handicap.
Rééquilibrer la métropole pour enrayer la ségrégation sociale, c'est aussi rééquilibrer l'économie régionale. Parmi les mesures nécessaires, l'innovation économique tient une place importante au côté de l'éducation, de la qualité de la vie, des transports en commun. La concentration actuelle de la recherche et des industries à haute valeur ajoutée, à l'ouest, est analysée comme une faiblesse par Rogers. Il propose un programme d'investissement et de soutien pour de nouvelles technologies, industries de l'énergie, du transport et de la construction, pour générer croissance et emploi sur la totalité de la ville, en particulier dans les zones plus nécessiteuses. A partir de cette idée de synergie du développement, Rogers présente également un plan d'action pour La Défense, destiné à renforcer la mixité, à provoquer la rencontre et la connexion du centre d'affaires avec ses alentours. Une des premières actions pourrait être l'introduction de l'habitat au cœur de La Défense par la transformation des immeubles de bureaux obsolètes en logements. A cette mixité habitat/travail, riches/pauvres, viennent s'en ajouter d'autres, plus inattendues mais également prometteuses. Ainsi Nouvel imagine associer l'activité du grand marché de Rungis et celle de la plate-forme aéroportuaire d'Orly au travers de lieux de rencontre entre ces deux grands pôles économiques, voisins mais étrangers l'un à l'autre. Il fait de même aux lisières de la ville et de la campagne en créant des espaces qui fédèrent le monde urbain et le monde rural, porteurs de vie sociale, d'échanges, de services et de cultures.

Une gestion responsable des ressources énergétiques, de la nature et de la mobilité

La "métropole douce" produit, autant qu'elle le peut, des énergies renouvelables, au plus près des consommateurs, en diversifiant ses sources énergétiques et en gérant, à l'échelle locale, voire individuelle, la réduction

Créer un lieu de croisement convivial fonctionnant nuit et jour grâce aux rythmes cumulés de l'activité du marché de Rungis et de l'aéroport d'Orly situé à proximité. Donner à voir l'animation du marché et le mouvement des avions depuis un lieu protégé et animé.
Nouvel, chantier 2, p. 7/22

Ces populations (des quartiers d'habitat social) subissent l'allongement des temps de transport entre domicile et lieu de travail. Elles sont en effet les moins à même de sélectionner la localisation de leur emploi et encore moins le lieu de leur résidence, au vu de la tension du marché du logement. Ainsi, ceux qui ont le plus besoin de transports publics dans le Grand Paris sont ceux qui pâtissent d'un service rendu moins performant. C'est à cette injustice sociale et urbaine que notre projet veut répondre.
Castro, chantier 2, p. 91

Ils sont constitués de trois lignes de tramways, "des maréchaux", " métropolitain", "du Grand Paris", et du réseau de transport fluvial par Batobus. Les transports poétiques constituent les vecteurs privilégiés du renouvellement urbain, embellissent la ville et permettent d'accéder facilement au réseau à grande vitesse.
Ces trois lignes circulaires jouent un rôle de recomposition des tissus urbains.
Castro, chantier 2, p. 64

de l'empreinte environnementale des bâtiments.
Ce qui doit se mettre en place est un processus concerté de transformation du cadre bâti qui associe un mécanisme d'isolation performante des constructions pour réduire la consommation d'énergie, un processus de diversification des sources énergétiques par la production décentralisée, grâce à des systèmes de générateurs locaux de petite taille, et un processus de densification du cadre bâti – extension et surélévation des pavillons et des immeubles d'habitation, superposition de logements à des bâtiments d'activités… – qui optimisent l'utilisation du sol tout en permettant de dégager des financements pour réaliser l'isolation et la diversification énergétique. De même, la nature devient "multifonctionnelle", à la fois productrice de biodiversité, source énergétique (biomasse), source de produits alimentaires, régulatrice des températures, par la forêt et les toits-terrasses plantés, lieu de loisirs…
Surtout, il faut redonner à la Seine, infrastructure fondatrice de la métropole, sa force et sa santé après les mauvais traitements que lui ont fait subir les grands sites industriels installés sur ses rives depuis un siècle. La régulation des crues par des zones humides, la création de nouveaux moyens de transports…, peuvent y contribuer. Enfin, par ses nouveaux modes de transports, la "métropole douce" est prometteuse en matière de déplacement : les innovations ont déjà commencé avec Vélib', salué par tous, et se poursuivront avec Autolib'.
La mobilité est l'enjeu majeur de développement d'une métropole respectueuse de ses habitants, de leur citoyenneté et de leurs droits, car *"la première et la plus forte des exclusions est bien l'immobilité qui confine à l'assignation"* (Nouvel). "Tout à moins de 20 minutes", "réduire les temps de transports à une demi-heure", de nombreuses formules désignent à la fois l'objectif et l'urgence d'une politique de transports cohérente et équitable, à l'échelle de la métropole. S'il faut se déplacer vite et pouvoir le faire en tous sens, il faut aussi fixer des exigences de qualité aux nouveaux modes de transports, des exigences de service et de plaisir pour les usagers.

Le souci de la mobilité durable encourage les déplacements de courte distance pour les activités quotidiennes (école, achats, loisirs...) car ils sont les moins consommateurs d'énergie et les plus compatibles avec les modes doux : vélo et marche à pied. Cette mobilité sera aussi favorisée par des compositions urbaines assurant la mixité des fonctions.

Grumbach, chantier 2, avancement p. 28

La voiture électrique offre, surtout en milieu urbain et périurbain, des perspectives d'évolution dans les rapports avec l'objet comme dans l'aménagement du territoire. Certaines grandes infrastructures routières, comme le périphérique parisien, retrouveraient l'aménité des espaces humanisés, et l'agglomération effacerait les profondes balafres que lui ont imposées ses infrastructures autoroutières.

l'AUC, chantier 2, p. 62

Les équipes plébiscitent le tramway comme moyen de transport car il permet de repenser les espaces publics, de les transformer pour réduire la place de la voiture et accueillir plus de piétons et de vélos. A travers les fenêtres du tramway défilent le paysage, les lieux et les usagers. On peut ainsi redécouvrir son territoire et connaître celui des autres. Chez Castro, le tramway lui-même devient multifonctionnel, transportant des gens le jour et des marchandises la nuit. Le groupe Descartes fait de la transformation des axes autoroutiers en boulevards urbains, accessibles, à la vitesse limitée, un des changements majeurs des conditions de vie dans la métropole. Elle permet de supprimer les marges d'isolement le long de ces voies, de les bâtir et de réconcilier ainsi des parties de territoire aujourd'hui séparées. Rogers promet la création d'une voiture adaptée à cette métropole, compacte et propre. Les inventions techniques créeront la rue de demain.

La métropole des aménités, des lieux et des choses

"Le Grand Paris est-il cool ?", "la ville PLUS, être plus, *be more*", "la ville folle", "la vie en boucle"... pour désigner le plaisir de la ville. Toutes les équipes conviennent, suivant un vocabulaire qui leur est propre, de l'importance de ce plaisir issu de l'identité d'un territoire reconnu par ses habitants, au quotidien.

Quelles aménités pour le Grand Paris ? Chaque ville a les siennes. L'AUC évoque Londres et ses nombreux jardins qui instaurent *"l'homme métropolitain comme jardinier voyageur"*. A propos de Portland, l'équipe pointe l'ambiance créative du *"funky urban neighborhood"*. En s'appuyant sur l'exemple des grands boulevards parisiens, symboles de la ville haussmannienne et de la Belle Epoque, le groupe Descartes dessine la transformation possible des routes nationales en "lieux de fête, de promenade, de distractions". Castro revendique pour sa part *"une attention d'ordre poétique aux gens, aux situations, aux mobilités, aux paysages, aux formes urbaines et architecturales"* sans quoi l'homme n'habite pas vraiment.

VERS UN URBANISME DE MUTATION, D'ADAPTATION, DE RECYCLAGE

LA FIN DE L'URBANISME DE PRODUCTION ET D'EXTENSION

Ce n’est pas parce que les choses sont difficiles que nous n’osons pas, c’est parce que nous n’osons pas qu’elles sont difficiles.

Sénèque

Epigraphe du SDAURP de 1965

Il y a un autre monde mais il est dans celui-ci.

Paul Eluard

Epigraphe du SDRIF de 2008

J'ai une position globale : il ne faut pas y aller. Un dispositif dans lequel le chef de l'Etat dit "il faut faire le Grand Paris", où l'on demande à des artistes de produire de grands gestes, me paraît complètement décalé.
C'est l'architecture toute-puissante de l'après-guerre qui sème des catastrophes en voulant faire le bien d'autrui (...). L'urgence n'est pas de ressortir les crayons de couleur....
Laurent Davezies, *Le Nouvel Observateur,* janvier 2008

La planification spatiale des années 60 en Ile-de-France incarnée par les schémas directeurs de 1965 et de 1976 etait basée sur des hypothèses de croissance importante et un rejet de la banlieue "ordinaire". Elle se traduisait par une politique volontariste grande consommatrice d'espaces agricoles ou forestiers. Les schémas directeurs de 1994 et de 2008 marquent, eux, une certaine retenue quant aux extensions urbaines, avec un intérêt nouveau porté à la reconversion des territoires frappés par la désindustrialisation.
Qu'en est-il de la consultation sur le "grand pari de l'agglomération parisienne" ?
Quelle attitude ont adoptée les équipes sur cette question de la consommation foncière ?
Quelles sont les méthodes de projet préconisées ?
La prédiction de Laurent Davezies sur le retour des architectes démiurges avec leur boîte de crayons de couleur se concrétise-t-elle ?
Pour répondre à ces questions, plusieurs points doivent être traités : le rapport des équipes à la planification spatiale et au SDRIF, leur considération sur l'étendue actuelle du territoire métropolitain. A la suite de cette approche plus générale, on pourra examiner leur rapport à la consommation d'espace, les lieux de projets choisis et les méthodes préconisées.

Après avoir examiné le SDRIF plus en détail, nous pensons qu'il constitue un document important.(...) Nous espérons le compléter.
Rogers, chantier 2, p. 7

Nous n'avons pas abordé l'exercice demandé de "diagnostic prospectif" comme un exercice d'élaboration de schéma d'aménagement. Dès l'origine, il a été clair pour nous qu'il ne s'agissait en aucune façon de "refaire le SDRIF". (...) Nous n'en avions ni la volonté, ni les moyens, ni la légitimité.
Portzamparc, chantier 2, p. 3

Nous estimons que la ville compacte est un élément essentiel. Un des défis consiste par conséquent à accueillir une croissance de population future (le SDRIF fait état d'environ 1,5 million de nouveaux logements à l'horizon 2030) au sein de l'emprise existante de la ville. Par l'insertion, la transformation l'intensification du tissu urbain.
Rogers, chantier 2, p. 4

Le projet du Grand Paris d'aujourd'hui est l'occasion de franchir une nouvelle étape, non pas extensive cette fois, mais intensive.
Castro, chantier 2, p. 4

La métropole multipolaire se construit en renforçant les centres anciens et solides des villes constituées mais aussi les agglomérations moyennes (...). Chaque ville, chaque village peut s'étoffer, en évitant autant la densité parisienne que l'étalement périphérique.
Grumbach, chantier 1, p. 9-11

Planification spatiale

Compte tenu du temps imparti à la consultation (neuf mois) et du contenu de son cahier des charges, "focalisé sur les dimensions spatiales", la plupart des équipes n'ont pas élaboré de nouvelles prévisions démographiques. Elles se sont adossées aux prévisions du SDRIF (Schéma directeur de la région Ile-de-France).
Ainsi, les 60 000 logements à produire annuellement sont fréquemment cités dans les enjeux en termes de construction.
Certaines équipes comme Rogers, Portzamparc ou Studio 09 le considèrent comme un document exemplaire à compléter ou à enrichir par des éclairages différents.

Les considérations générales du SDRIF sur la ville compacte ou sur le besoin d'échapper au développement radio-concentrique sont partagées tout comme le diagnostic sur les mobilités impliquant de réaliser des infrastructures de transports en commun de rocade.

La fin de l'urbanisme de production

L'une des différences fondamentales entre les propositions des équipes et le SDRIF, c'est que, en s'inscrivant dans la métropole de l'après-Kyoto, pratiquement aucune des équipes ne propose de nouvelles extensions urbaines en dehors de la zone déjà agglomérée, alors que le SDRIF en permet de nouvelles en nombre limité tout comme l'Etat qui porte l'Opération d'Intérêt National du plateau de Saclay par exemple.
Ce refus de l'extension urbaine n'est pas une attitude négative mais traduit un changement de paradigme. L'ère de la planification spatiale traditionnelle, se traduisant par une consommation du sol périurbain et par un manque de souplesse dans le temps, semble révolue pour les équipes.
Cette attitude radicale adoptée par toutes les équipes est justifiée par les considérations sur l'après-Kyoto. Le foncier non bâti, agricole ou forestier, est une ressource épuisable et rare qu'il s'agit de protéger et de valoriser.
Même l'équipe Grumbach, avec sa thèse d'une métropole parisienne s'étendant jusqu'au Havre, poursuit

La confiance que nous avons eue dans le Progrès, il faut la réinventer dans de nouvelles attitudes. Porter un regard, c'est déjà agir et proposer un projet : une "vision". Et à partir de là, ce qui est le plus important, c'est de libérer : libérer et non pas enfermer dans des normes.
l'AUC, chantier 1, p. 19

La métropole du XXIe siècle de l'après-Kyoto, et a fortiori, l'occidentale, est déjà là. Il s'agit aujourd'hui d'agir plus sur ce qui existe que d'étendre l'urbanisation sur des terrains vierges. Nous ne sommes plus dans un urbanisme de l'extension mais dans un urbanisme du recyclage.
l'AUC, chantier 1, p. 77

Il s'agit de construire la ville sur la ville. Cette ville que nous aimons est dense. La densité ne doit pas faire peur, c'est une question de savoir-faire urbain.
Castro, chantier 2, p. 11

l'idée qu'elle défend depuis près de trente ans de "la ville sur la ville", en limitant les extensions urbaines périphériques non contrôlées.
Ainsi, au-delà des différences générationnelles et culturelles, toutes les équipes portent l'idée de la ville compacte, intense, ramassée… même si, comme le dit l'AUC, *"il ne s'agit pas d'opposer cette ville dite vertueuse à la ville diffuse qui existe aussi dans l'agglomération parisienne"*.
L'ère de l'urbanisme de production, qui se traduit par des extensions urbaines et résulte d'une planification volontariste, est révolue. La métropole de l'après-Kyoto sera économe en ressources (cf. chapitre "Métropole douce"), donc en foncier. Toutes les équipes considèrent que cette métropole est déjà là en grande partie et que, plutôt que de l'étendre, il s'agit de la rendre plus riche, plus complexe, parfois plus dense….
Pour décrire cette mutation dans les modes opératoires, les équipes utilisent toutes des termes qui font image : *"urbanisme de recyclage"* (l'AUC), "*ville sur la ville*" (Castro et Grumbach), "*métropole douce*" et "*transformation radicale de l'existant*" (LIN), "*urbanisme sensible*" et "*mutation*" (Nouvel), "*optimisation*" (Portzamparc et groupe Descartes).
La force des mots utilisés laisse clairement comprendre que cette attitude n'est pas simpliste ou défaitiste, mais qu'au contraire elle implique un changement dans les modes de faire et de penser la ville.

Une ville multi-échelle

Contrairement à de nombreux schémas directeurs qui entrent peu dans la complexité des territoires ou, plutôt, qui considèrent les parties du territoire en relation et en comparaison avec le territoire global, les équipes "zooment" et "dézooment" sans cesse, passant assez aisément d'une échelle territoriale à une échelle locale, sans toujours chercher l'articulation qui permet de passer d'une échelle à l'autre.
Les équipes comme Nouvel, l'AUC, Studio 09 ou LIN revendiquent cette approche multi-échelle, car elle évite les écueils de la simplification d'un discours s'appuyant uniquement sur le niveau métropolitain. La complexité des territoires (et leurs différences)

L'objectif est celui d'une transformation radicale à partir de l'existant. (...)
N'est pas nécessairement radical celui qui prétend faire du nouveau à partir de la table rase.
LIN, chantier 1, p. 14

Ce constat et ces nécessités conduisent à l'idée de mutation.(...) La mutation est un grand changement, à partir de et sur un état initial. Son expression ne peut passer que par des scénarios.
Nouvel, chantier 1, p. 25

Il s'agit ainsi de substituer à l'utopie (qui implique une organisation et une forme à atteindre) la capacité d'adaptation à la pluralité, la complexité et l'évolutivité du réel, à en mesurer les multiples dimensions sans en exclure aucune, (...) plutôt qu'à les évacuer ou qu'à les figer dans des solutions formelles.
Nouvel, chantier 1, p. 25

(...) On agit dans des conditions de plus en plus déterminées par ce qui existe déjà, donc de plus en plus complexes, contradictoires, difficiles à articuler – mais aussi tellement plus riches et tellement plus stimulantes.
l'AUC, chantier 1, p. 6

est assumée. Les équipes estiment que c'est en tenant compte de cette réalité multiple que l'on peut intervenir de manière juste et précise. Cette manière de considérer la ville est évidemment assez éloignée de la démarche statistique, parfois simpliste et volontairement réductrice, de l'urbanisme moderne.
Cette attitude est poussée à son paroxysme par l'AUC et Nouvel qui pensent que l'approche globale est forcément univoque, dangereuse et qui préfèrent étudier le territoire uniquement à partir de territoires précis. Afin d'échapper aux pièges que la représentation cartographique peut produire, l'AUC décide de ne présenter aucune carte globale.
L'équipe Nouvel concède que l'étude approfondie d'un territoire, "d'une situation", peut servir à l'examen d'un sujet plus globalement. On part du local pour aller vers le global, et non l'inverse. Il faut toutefois noter que seule l'équipe MVRDV a développé une approche volontairement détachée du territoire.
Si, comme celle des autres équipes, son approche vise à identifier et cartographier des lieux mutables dont les emprises peuvent être considérables (de l'ordre de 50% du territoire régional), MVRDV repère ces territoires uniquement à partir d'un travail à grande échelle, sans vérification sur des échantillons ciblés de tissus urbains. Ainsi, sur la même carte, les zones industrielles, cimetières, aérodromes, réseaux, zones d'activités, emprises militaires, zones sportives, zones hospitalières, zones commerciales..., forment un seul territoire de projet. L'intégration des données, provenant des bases et du système d'informations géographiques fournis par l'IAU-IDF en début de consultation, dans le logiciel City Plus Maker, est en mesure, pour MVRDV, de répondre selon différents scénarios à toutes les attentes portant sur le Grand Paris.

Une ville par parties, un urbanisme de l'expérimentation

Le regard multi-échelle implique que la ville est multiple et difficilement simplifiable. Le territoire n'est pas isotrope, il est différencié, conditionné

La "ville intense", compacte et pérenne, et la "ville légère", ouverte et paysagère, se complètent, se conditionnent et s'alimentent réciproquement. Les paysages naturels seront présents sous des formes très variées.
LIN, chantier 1, p. 12

Les territoires ne sont plus des terres vierges à conquérir, ni des palimpsestes à récrire. Comme les ressources, ils sont en quantité finie. Il faut les préserver. Les préserver, ce n'est pas nécessairement les conserver. C'est comprendre ce qu'ils sont et ce qu'ils portent, ce qu'ils ont de particulier et d'irremplaçable, ce qu'ils nous disent eux-mêmes et par eux-mêmes. C'est ensuite se demander comment ils pourraient évoluer.
Nouvel, chantier 1, p. 25

A la suite de ce premier travail de schématisation du territoire francilien, nous nous sommes confrontés à des échelles plus fines afin d'esquisser un paysage projeté. Ce dernier ne doit pas être regardé comme une proposition achevée mais comme un état intermédiaire de notre étude.
Descartes, chantier 1, p. 89

par sa géographie, son sous-sol, son histoire, sa démographie, ses infrastructures, son positionnement dans l'agglomération, etc.
Cette ville, ou cette métropole "par parties" , résulte pour l'essentiel d'une histoire sédimentaire, même dans les quartiers pavillonnaires du début du XXe siècle. Pour évaluer le potentiel d'évolution de ces parties de ville, la seule véritable méthode que proposent de nombreuses équipes est de "tester" des projets, des scénarios, de se livrer à des exercices. C'est par exemple le cas de Studio 09, qui effectue des exercices de mutation de tissus urbains caractéristiques, ou du groupe Descartes, qui teste des terrains mutables improbables comme les délaissés d'autoroutes.

Les différentes formes urbaines de l'agglomération – tissu parisien dense homogène ou faubourien, pavillonnaire structuré du cœur d'agglomération ou diffus, villes nouvelles, grands ensembles – sont étudiées chacune avec sa spécificité et son potentiel de mutation.

La fin du zoning, la mixité à tout prix

Comme nous l'avons vu précédemment, si l'on peut considérer que les équipes s'inscrivent de manière bien-pensante dans les objectifs, partagés par tous les urbanistes et tous les politiques, de la ville compacte et mixte, elles le font de manière radicale : pas d'extension urbaine et la mixité à tout prix. A la logique de "zoning", qui s'applique de manière assez indifférenciée sur le territoire ou qui conforte les méthodes existantes (zonage des PLU), elles répondent en testant les bonnes manières de densifier et de mélanger les fonctions. La volonté de mixité induit des travaux spécifiques sur les formes urbaines.
En contrepoint, les espaces non bâtis ne sont plus considérés comme "libres", suivant la terminologie de l'urbanisme, opposant ville et campagne ou proposant des constructions disposées librement dans un espace isotrope, mais comme des espaces productifs, complémentaires et utiles au fonctionnement de la métropole. Ces espaces ont donc un usage potentiel. Les ouvrages techniques, com-

Comment pouvoir mesurer nos ambitions et nos responsabilités ?
Comment quantifier les aspects qualitatifs ?
MVRDV, chantier 1, p. 96

Nous ne prétendons pas épuiser le sujet (...) mais nous proposons, à travers la spécificité de notre démarche, d'ouvrir quelques brèches dans le bloc sclérosé des représentations, des réflexes et des modes de production de la métropole parisienne : provoquer pour faire réagir.
l'AUC, chantier 2, p. 3

Depuis toujours les responsables de l'équipe défendent une conception de l'urbanisme opposée point par point au "zonage". Pour accéder au statut de ville et non de simple "lieu-dit", une ville doit être assez variée dans chacune de ses parties (...) caractère qui échappe à l'urbanisme technique fondé sur une idéologie de la normalisation et de la séparation impliquant une ségrégation des formes et des fonctions urbaines qui s'exprime dans le zonage.
Castro, chantier 1, p. 163

me les autoroutes, les voies ferrées (Rogers) ou les routes nationales, sont aussi étudiés non plus seulement pour leur efficacité technique mais aussi en vue de leur éventuelle mutation vers des "espaces publics", ou pouvant se combiner avec d'autres fonctions.
De ce point de vue, les intentions du groupe Descartes semblent prometteuses.
Le regard porté sur la ville à partir de ses infrastructures et la volonté de mieux articuler ces objets extraterritoriaux déconnectés avec les territoires traversés induisent de fortes potentialités de projet. L'équipe parle de "foncier invisible".
Ainsi, les équipes vont tester les capacités de mutation de différents tissus urbains monofonctionnels : grands ensembles (Rogers, Portzamparc, Castro), secteurs pavillonnaires (Studio 09), zones d'activités (Studio 09) ou quartier de la Défense (Rogers).
L'objectif dans chacun des cas est de pouvoir aboutir à une réelle mixité fonctionnelle, voire sociale dans le cas des grands ensembles.

La "castroïsation" des grands ensembles

Imaginés avant la planification spatiale des schémas directeurs des années 60, les grands ensembles, pourtant construits peu de temps avant les villes nouvelles, reviennent en force dans les problématiques développées par les équipes. Ils sont souvent le symbole d'une ghettoïsation, d'une forme de pauvreté et d'enclavement physique.
Les événements de novembre 2005 sont encore dans les esprits. Quand les grands ensembles s'embrasent, vu des Etats-Unis, c'est la guerre civile à Paris.
Les images de référence sont souvent les mêmes : opérations de Roland Castro en France (qui se cite lui-même) ou bien de Lacaton-Vassal dans le 17e arrondissement de Paris.
Les équipes visent toutes à les "réinsérer" dans la métropole, en traitant particulièrement la question de leurs liens avec les transports en commun (Castro les relie par un tramway et détourne les tracés des rocades ou des tangentielles pour les desservir). Leur faible densité réelle est une opportunité pour y apporter de la

L'homme a créé la technique. Elle est son principe de maîtrise et d'affranchissement vis-à-vis des limites et contraintes données par la nature. Or la technique n'est pas seulement un outil. Elle est une culture, elle induit des logiques, des modes de pensée qui dépassent toujours largement le champ délimité où elle agit.(...) C'est une segmentation de la réalité en champs de compétences et de performances.
Portzamparc, chantier 1, p. 42

L'isolement physique de certaines de ces cités reflète directement le sentiment de séparation avec le reste de la société française.(...) Des stratégies sont nécessaires pour s'assurer de la mixité sociale au niveau local.
Rogers, chantier 2, p. 24

Remodeler, c'est aller plus loin que de simples opérations de réhabilitation, sans recourir non plus à la table rase. Le remodelage envoie, de plus, un message positif de respect des habitants et de la mémoire des lieux.
Castro, chantier 2, p. 26

Les zones pavillonnaires, le diffus, ce n'est pas politiquement correct, mais c'est là, ça existe bel et bien aux limites de la ville dense et même au sein de la ville dense. Quel devenir doit-on engager sur ces espaces ?
l'AUC, chantier 1, p. 33

mixité, permettant souvent de mieux hiérarchiser les espaces publics ou semi-privés extérieurs aux logements.

Mutation de la ville "ordinaire"

Détestés de Le Corbusier, honnis des urbanistes modernes, oubliés par Paul Delouvrier, les quartiers pavillonnaires d'avant-guerre sont considérés par de nombreuses équipes comme des lieux importants de la métropole parisienne. Ils en occupent une très large partie, notamment en proche couronne, dans des zones encore bien desservies en transports en commun.
De ce fait, LIN envisage le pavillonnaire en Ile-de-France comme le *"ciment"* de la métropole. Ce tissu urbain est un territoire de projet dont la superficie se révèle considérable à l'échelle de la première couronne.
Sans aucun a priori, les équipes les étudient dans leur potentiel de mutation.
Ainsi Studio 09, qui se livre à plusieurs exercices de densification des quartiers pavillonnaires par petites touches (un étage de plus, construction en mitoyenneté ou en fond de parcelle), en conclut que si l'on était plus ouvert à leur densification, on pourrait y réaliser 45% des 1 500 000 logements à construire d'ici à 2030 selon le SDRIF. L'AUC, à travers l'une de ses *"simulations métropolitaines"*, projet sur une forme urbaine précise mais non localisée, propose une densification du pavillonnaire par redécoupage en micro-parcelles, à l'image des processus de densification et de sédimentation en cours à Tokyo.

Processus contre règlement

A la lecture des contributions des 10 équipes, on décèle une formidable volonté de mettre la métropole en mouvement. Pas seulement à travers les projets importants à réaliser sur les lieux d'échanges de la métropole, mais aussi dans les tissus ordinaires.
Pour cela, les équipes notent qu'il faudra surmonter les difficultés administratives et réglementaires.
Illustrant une certaine stabilité sociale, les tissus pavillonnaires sont souvent figés dans leur état actuel, les COS

Entre les pôles se trouvent des tissus urbains flexibles de très faible densité. Ces endroits du “sprawl” ne sont pas dénués de qualités, notamment dans les potentiels de leurs espaces ouverts.
LIN, chantier 2, p. 10

Greffer sur l’existant, densifier les zones pavillonnaires. Ajouter des espaces de travail aux lieux de vie. Jetées bâties, pontons habités : inventer une constructibilité des zones inondables, ou comment créer du foncier bon marché, qui libère la capacité d’investir dans la qualité de l’architecture.
Grumbach, chantier 1, p. 9-11

Les habitants de la ville diffuse sont impuissants devant la crise. La distance et l’espacement créés autrefois sont devenus une entrave à toute forme de révolte. Puis, petit à petit, une nouvelle forme d’organisation se met en place. Des individus vendent des bouts de parcelle, donnant lieu à une nouvelle occupation territoriale. Des micro-maisons s’installent dans ces nouveaux interstices. (…) Le processus d’espacement s’est inversé.
l'AUC, chantier 1, p. 108

étant fréquemment très faibles et les règles de prospect très contraignantes. Studio 09 propose de conditionner leur extension, surélévation, lotissement, au respect des prescriptions thermiques les plus strictes.
La métropole pourrait ainsi devenir à la fois plus vertueuse, plus dense et plus complexe. Elle pourrait répondre aux besoins de nouveaux logements induits par le fort taux de natalité, la décohabitation des jeunes, les divorces, le vieillissement ou l’arrivée de nouvelles populations dans le quartier (étudiants, célibataires, jeunes couples, retraités…).
Au même titre, le groupe Descartes suggère de revoir l’amendement Dupont qui réglemente la construction en bordure des infrastructures routières.

De ce fait, le travail des équipes dans le cadre de la consultation sur le "grand pari de l’agglomération parisienne", leurs propositions, les idées qu’elles portent – quel qu’en soit le degré de réalisme ou d’utopie, de suivi des tendances existantes ou de volontarisme – semblent démontrer qu’une mutation est en cours dans les manières de considérer et de produire la ville.
La ville est appréhendée dans sa complexité et dans une logique de projet qui vise à la transformer et à l’améliorer partout où cela est possible.
A travers la recherche de "foncier invisible", aux abords des infrastructures, dans les zones de bruit ou d’expansion des crues, les équipes réinterrogent les cadres réglementaires qui effacent du territoire métropolitain, au foncier pourtant rare, des emprises pourvues d’un potentiel de développement.
De la même manière, les réflexions sur les mutations possibles du tissu pavillonnaire, par exemple, interpellent tant les urbanistes que les politiques sur des secteurs qui sont devenus des lieux figés par une "patrimonialisation ordinaire". Les équipes réinterrogent donc les méthodes de projet. Elles se positionnent clairement, au-delà de certaines volontés démiurgiques, pour un urbanisme de projet qui interpelle nos manières de penser l’urbanisme. Elles proposent de dépasser l’approche réglementaire au profit d’un processus permanent, dynamique et créatif.
En ce sens, cet urbanisme de projet vise à faciliter un développement plus qu’à le produire directement,

Aujourd'hui, l'accumulation de normes et de règlements participe de l'inertie des projets et des retards dans l'application des innovations. La politique à conduire dans le Grand Paris est l'occasion de décorporatiser, de dénormer tout ce qui peut l'être et de faire que chaque action soit le fruit d'une décision politique et non d'une accumulation de contraintes techniques qui organise des non-choix politiques.
Castro, chantier 2, p. 10

à le stimuler plus qu'à le réguler. La métropole doit favoriser les initiatives. Si l'objectif est bien de construire la métropole de l'après-Kyoto, les moyens pour y aboutir doivent rester ouverts. L'évaluation permanente et les réajustements de projets imposent flexibilité et négociation, et donc une réactivité importante des élus et des services chargés de la planification.
Force est de constater que l'époque des crayons de couleur semble révolue.

Ce droit à la densification ne serait concédé qu'en échange d'améliorations énergétiques des constructions existantes ainsi que de leurs surélévations, afin d'atteindre les prescriptions de la classe A (50 kWh/m^2).
Studio 09, chantier 1, p. 76

Proposition 1 000 projets. Nous voulons mettre de côté le monumental "Grand Projet". Au lieu de cela, nous croyons que le Grand Paris doit être transformé par une multitude de projets qui transforment la ville de l'intérieur.
Rogers, chantier 2, p. 12

DES LIEUX AUX LIENS

UNE VILLE DE LA MOBILITÉ ET DE L'ACCESSIBILITÉ

La maison est un appareil à transporter avec soi, et la ville est une machine sur laquelle on vient se brancher.

Peter Cook

Peut-être le bonheur n'est-il que dans les gares ?

Georges Perec

L'agglomération parisienne, hier...

L'histoire de la Région parisienne est d'abord celle d'une urbanisation portée par ses routes et ses réseaux et leur inscription dans le relief du Bassin parisien. Elle s'accélère au XIXe siècle, avec l'essor des transports ferroviaires, puis en 1950 avec les voies rapides et l'engouement pour l'automobile.
La planification étatique des grands ensembles échappe ensuite à toute logique de desserte, mais le SDAURP (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne) de 1965 renoue avec les réseaux en installant ses villes nouvelles à l'extrémité des lignes régionales.
Depuis, les dissymétries existant sur ce grand territoire n'ont cessé de se

La désacralisation de l'image de Paris par l'introduction du marketing et de la culture de masse est d'ailleurs activement exploitée par la ville. Et pourtant certains objets emblématiques tendent à un renforcement perpétuel de l'image.
l'AUC, chantier 2, p. 178

C'est le tout-voiture qui rend compte de cette homogénéité territoriale métropolitaine, avec tous les problèmes que pose cette approche. Actuellement il n'y a pas de forme urbaine crédible qui se dégage sur ces bases dans le grand territoire.
MVRDV, chantier 1, p. 155

Quelle forme d'urbanité dans une surface métropolitaine saturée de faible densité ?
l'AUC, chantier 2, p. 209

La métropole a besoin de flexibilité, de perméabilité et de mouvement.
Rogers, chantier 2, p. 115

renforcer. La croissance des centres de banlieue, des villes nouvelles, l'essor des grandes polarités régionales (aéroports, centres commerciaux, pôles de bureaux) ont dessiné une agglomération éclatée, multipolaire… La fibre optique et la globalisation ont fait entrer la métropole dans une nouvelle ère : celle de l'immatériel et des réseaux de communication, des grands hubs internationaux, qui dictent désormais les logiques de redéploiement économique.
Si la croissance de l'agglomération parisienne a été exponentielle, le réseau de transports, lui, n'a pas suivi.
Les limites du système en transports en commun sont largement connues : passage obligé par la ville centre, desserte insuffisante de la banlieue, congestion dans la zone dense… Autant d'éléments qui rendent la vie quotidienne difficile pour les Franciliens, et que le maillage routier, peu dense et mal hiérarchisé, est incapable d'améliorer.

… et aujourd'hui

Les architectes du Grand Paris placent l'architecture des flux au cœur de leurs projets et réinterrogent la notion de proximité. L'accent est mis sur les centralités autour des points d'accès au réseau métropolitain, les nouvelles infrastructures en banlieue, les connexions avec des systèmes de mobilité innovants, mais aussi d'autres conceptions des services rendus à l'usager. Loin du Paris historique, des dynamiques urbaines sont apparues et devenues incontournables.
Gares, aéroports, centres commerciaux, multiplexes, parfois réunis, répondent à de nouvelles pratiques métropolitaines. Paris est devenu une banlieue infréquentable (infréquentée) par les Franciliens, rappelle Nouvel.
Mais l'héritage a laissé une primeur extrêmement forte à la centralité parisienne.
Le fait est admis par toutes les équipes mais différemment intégré. Lorsque Studio 09, LIN ou le groupe Descartes y font à peine référence, Nouvel l'investit en tant que tel avec ses cartes des parcours et des verticalités, et MVRDV développe des stratégies provocatrices

Car le Paris métropolitain n'est pas seulement du bâti aggloméré dans le temps ; c'est aussi l'ensemble des relations que les habitants, les institutions, les différents acteurs tissent entre eux. C'est autant la ville territoire des flux et des liens que la ville des lieux.
Descartes, chantier 2, p. 67

Un polycentrisme compact qui concentre la croissance sur la base des nœuds qui existent au sein de la petite couronne, les centres historiques et les lieux de transport.
Rogers, chantier 1, p. 9

Multipolaire de préférence à polycentrique, il se compose de polarités de différents types et à différentes échelles qui existent ou sont à créer.
Castro, chantier 1, p. 21

pour l'hyper- centre, avec la tour Super Sorbonne, ou son extension théorique avec la répétition d'une ville régulière extra-muros.
Portzamparc rattache, lui, toute dynamique à Paris avec sa figure du rhizome, tandis que Castro déplace les lieux de pouvoir institutionnel et culturel dans la tentative de s'affranchir du centre.
Comme l'annonce l'AUC, l'image hégémonique de Paris perdurera, même à travers sa désacralisation.
Le poids de Paris impose aussi d'agir sur les limites physiques : celles du territoire conçu dans la géographie du Bassin parisien (voire de son débouché maritime pour Grumbach), celles des infrastructures avec l'A86 ou le périphérique comme lieux de passage, mais aussi la sémantique des lieux et des liens pour faire identité.

L'ambition d'une métropole polycentrique ou multipolaire

L'organisation du territoire métropolitain est pensée autour de deux systèmes étroitement articulés :
- les lieux : centres historiques et à venir, la Seine ou les espaces verts ;
- les liens et les déplacements sous la forme de flux : TGV européens, liens régionaux, liens virtuels, Vélib'...

Cette identification conduit à définir des concepts et à élaborer des figures moins contradictoires que complémentaires. "Polycentrique", "polynucléaire", "multipolaire", l'avenir est dans le rééquilibrage entre les territoires de la banlieue et ceux de Paris pour MVRDV.
La vision polycentrique ou polynucléaire de Rogers, LIN ou Castro tendrait à privilégier des centralités urbaines mixtes. Mais alors que Rogers travaille à un polycentrisme compact, affirmé autour des centres de petite couronne, les autres multiplient à l'inverse les interventions pour "faire métropole partout", dans un paysage compact et contrasté, alternant vides et points d'intensité. LIN associe de manière théorique la "ville intense" des centralités métropolitaines et la "ville légère" moins dense, plus flexible et paysagère.
Studio 09 dénonce, comme plusieurs équipes, le danger de la force ségrégative des pôles, mais seule cette équipe

Par la nature souterraine, invisible de ses enchaînements, le rhizome décrit les relations à l'ère des hyperliens immatériels qui viennent se superposer aux liens classiques (...). Dans la vie des grandes métropoles, Tokyo, Osaka, New York sont des exemples immédiats.
Portzamparc, chantier 1, p. 57

L'isotropie n'est pas non plus un concept utopique. Nos analyses montrent que le Grand Paris est peut-être beaucoup plus isotropique qu'on ne le pense. Le Grand Paris (...) est une vaste région urbanisée dans laquelle les trois icônes contemporaines des villes compacte, debout et dispersée se rencontrent et se mêlent.
Studio 09, chantier 2, p. 141

Le projet annulaire (de métro rapide) sur le périphérique, projet de transport rapide, est également un projet de transformation urbaine, en particulier à partir du traitement des "Portes" qu'il reliera.
Portzamparc, chantier 1, p. 16

choisit de s'opposer clairement à une vision polycentrique du territoire.
Son concept d'isotropie des territoires est porté par un maillage dense et hiérarchisé des mobilités, faisant valeur en tout lieu. Deux équipes se démarquent du débat. Grumbach, en proposant une métropole qui s'étend de Paris au Havre, opère un changement d'échelle. La vallée de la Seine devient le territoire d'une métropole linéaire et polycentrique, le support unique d'inter-territorialité et de développement économique.
A partir d'un constat sur les évolutions conjoncturelles et tendancielles, Portzamparc recherche des modes opératoires plus flexibles.
Il propose la figure du "rhizome", empruntée à Deleuze et Guattari, pour accompagner l'émergence de quelques centres, reprenant les Opérations d'Intérêt National d'Ile-de-France, comme La Défense.

Pour une accessibilité généralisée

Si la notion de maillage est partout mise en avant, les propositions cachent en réalité des approches très différentes liées à leurs visions de l'agglomération de demain.
Toutes les équipes reprennent les projets du SDRIF comme base de travail. LIN s'en contente, Castro, Rogers ou Portzamparc le complètent par de nouvelles rocades et voies TGV, alors que Nouvel et Studio 09 le bouleversent en passant du schéma radioconcentrique à un véritable tramage du territoire.
Les visions polycentriques de Rogers et de Castro sont portées par la proposition de voies de rocade qui achèvent le schéma radioconcentrique. Nouvel et Studio 09 prennent au contraire pour référence le métro parisien et recouvrent l'agglomération d'un réseau de transports à l'efficacité et à la densité similaires. Il s'agit de créer de la rente foncière dans le cœur d'agglomération, de donner une accessibilité égale à tous les territoires, mais aussi de multiplier les centralités de quartier autour des interconnexions. Studio 09 appuie ainsi son agglomération isotrope sur une trame de tramways, soit 600 km de lignes à créer, quand Nouvel propose un maillage

La deuxième couche est celle des tramways et des RER. C'est le projet le plus important et le plus ambitieux, celui qui peut modifier radicalement la façon de pratiquer et d'habiter le Grand Paris. Il s'agit d'ajouter de très nombreuses lignes pour arriver à une densité comparable à celle d'autres villes moyennes en Europe ; d'augmenter les cadences sur les lignes existantes.
Studio 09, chantier 2, p. 139

Ce que Fulgence Bienvenüe a instauré dans le Paris du début du XXe siècle, il faut le mettre en place dans le Grand Paris du XXIe siècle.
Nouvel, chantier 2, p. 73

La question qui se pose à l'échelle des grandes métropoles en dehors de leurs entrées est celle de la construction de cette carte mentale, de cet outil de représentation permettant de rendre lisibles des territoires pour les rendre familiers à tous, et donc habitables pour tous. (...) La métropole post-Kyoto se développera si elle réussit à intégrer, d'un côté la proximité et de l'autre la globalité.
LIN, chantier 1, p. 35

dense par un réseau régional du Grand Paris, également utilisé par les voies rapides. Le métro automatique en viaduc de l'A86 de Castro, le "rang de perles" de Rogers ou le métro-périphérique de Portzamparc et de MVRDV s'inscrivent comme des grands projets d'infrastructure, symboliques de la naissance du Grand Paris.
Si les propositions recyclent des infrastructures existantes et valorisent des délaissés fonciers, il reste à démontrer la capacité de ces superstructures à rassembler des territoires aujourd'hui séparés.
Dans une vision plus pragmatique et une mise en tension des territoires, le groupe Descartes se démarque par la combinaison de modes de déplacement autour des voies rapides transformées en boulevards et de segments stratégiques de transports en commun à réaliser. L'équipe développe ainsi quelques territoires à fort potentiel.
Le travail sur la hiérarchie du réseau est également au cœur des propositions, dans un schéma complémentaire à plusieurs niveaux : la métropole internationale avec sa boucle aéroportuaire à grande vitesse, la ville globale au métro rapide et la ville de cabotage du tramway et des transports en site propre.
Ce schéma est encore complété par le système riche et diversifié des mobilités "vertes" individuelles (taxi-navette, voiture intelligente, scooter électrique), qui rayonnent à partir des polarités de la ville diffuse. Les équipes considèrent par ailleurs l'accessibilité comme un droit pour tous, en référence aux grands ensembles et aux tissus pavillonnaires isolés.

Centralités métropolitaines versus micro-polarités

Pour tous, la métropole du XXIe siècle se construit hors de Paris. La question des centralités s'affirme comme un enjeu majeur du Grand Paris, capable de forger des images symboliques fortes, de lui donner cohérence et identité.
Les lieux qui font centre relèvent d'abord de grands pôles bien identifiés, au potentiel parfois sous-estimé : les centralités historiques (Louvre, tour Eiffel, Versailles), les

Les micro-polarités : du *convenience store* à la machine à clopes.
l'AUC, chantier 2, p. 209

Dans le Grand Paris, tous les lieux sont potentiellement fécondables.
Castro, chantier 1, p. 21

Dans l'agglomération dense, peuplée, se trouvent quelques lieux dont la charge poétique est très vive (...). Ils ménagent de grandes poches paysagères et singulières, à la fois actives et tranquilles... Ces sites exceptionnels ont une grande profondeur de sens avec leur histoire, une belle profondeur sensible avec leurs caractéristiques.
Nouvel, chantier 2, p. 6/6

Parmi ces hubs, six d'entre eux expriment les nouvelles portes du Grand Paris à l'échelle européenne.(...) Six autres hubs comme Gennevilliers, les Ardoines, Le Vert de Maisons, Saint-Denis, Val-de-Fontenay et Vélizy sont au cœur des projets de transformation urbaine et de développement des quartiers.
Nouvel, chantier 2, p. 74

secteurs économiques, touristiques et aéroportuaires (La Défense, Roissy, Saint-Denis, Marne-la-Vallée). Les grands parcs et les forêts sont aussi cités par la plupart comme centres potentiels. Certaines équipes densifient leurs rives et intensifient les programmes, suivant le modèle de Central Park, le groupe Descartes y réintroduit même de l'agriculture avec la référence aux agroparcs. Et les Courtilières de Pantin et le parc de La Courneuve deviennent des lieux hautement fréquentés.
Dans un exercice théorique, MVRDV imagine des points de haute densité, des buttes, à la croisée des réseaux de transports, pour donner cohésion à la ville. Nouvel propose quant à lui la notion de "hauts lieux" sur le port de Gennevilliers ou l'aérodrome de Villacoublay, pour désigner des sites sur lesquels il s'agit de construire en hauteur, dans une forme à inventer.
L'AUC développe le concept de collecteur métropolitain, ou de commutateur chez Portzamparc, autour de lieux métropolitains existants comme un Très Très Grand Louvre sur les Halles.
Les équipes se répartissent ensuite, en exagérant le trait, en deux approches.
Lorsque Castro et Portzamparc privilégient quelques centres extraordinaires pour donner figure au Grand Paris, grâce à huit lieux placés à l'interface des petite et grande couronnes ou une gare Nord Europe sur le périphérique, les autres équipes préfèrent une multitude d'interventions.
L'AUC, le groupe Descartes, Nouvel ou Studio 09 reconnaissent les lieux usuels de l'agglomération comme centres potentiels à intensifier : gares régionales, centres commerciaux ou lieux culturels deviennent des concentrés hybrides de transport, d'équipement et de service, mais aussi d'espace public. "Comment faire centre et identité dans la ville diffuse?" Cette question se trouve simultanément au cœur des préoccupations et des investigations des équipes. L'agglomération parisienne est considérée avec un changement radical d'approche, dans ce qu'elle a d'intime et de quotidien, mais aussi de fragile et de poétique.
Les centres de la métropole viable (car il s'agit bien de cela) se retrouvent entre les pôles, dans les tissus flexibles et aujourd'hui peu denses : tissus pavillonnaires,

L'objectif est de répondre à ces distances parfois relativement grandes avec un maximum de vingt minutes par trajet pour conserver une bonne qualité de vie.
Grumbach, chantier 2, p. 121

L'A86, un ring pour recomposer la première couronne et apporter l'accessibilité aux quartiers.
Castro, chantier 1, p. 28

Ce tram (sur le périphérique) pourra aussi desservir un système de "Park and Ride" lié à un Paris progressivement moins encombré de voitures (aux limites de la zone "verte" du centre...) ou alors liant des postes de voitures libre-service ou des postes de stationnement servant à la recharge des voitures électriques ou hybrides.
Rogers, chantier 2, p. 90

centres de recherche, grands ensembles. Nombreux se réfèrent ainsi aux centres de services et de commerces que sont les *convenience stores* japonais fonctionnant 24h/24h, ou à des lieux polyvalents, inventifs et ouverts. La "super" MJC de LIN illustre ces plates-formes de création et de services ouvertes aux initiatives de quartier.

Les gares, lieux d'intermodalité, de commerces et de services

Plusieurs équipes, en particulier l'AUC, invitent à construire le Grand Paris autour des gares conçues comme des lieux multifonctionnels et intenses.
Ces points nodaux sont en même temps des lieux de vie et de passage. Les lieux de transports en commun, ordinaires et extraordinaires, forment des espaces métropolitains par excellence. De la grande gare de l'Europe, au centre ou à la périphérie de Paris (MVRDV, Portzamparc) à la répartition de grands hubs (Nouvel, Grumbach), ils forment les portes internationales de la métropole, des lieux phares de renaissance des quartiers. Dans la ville diffuse, les gares constituent les points d'articulation entre des petits centres multifonctionnels et les systèmes de micro-mobilités individuelles.
Les gares articulent l'échelle globale et l'échelle du quotidien, donnent corps à la métropole et à son territoire. A leur contact, l'habitant acquiert une (re) connaissance du Grand Paris, l'AUC parle à leur propos d'aménités.

L'espace public des boulevards de la métropole

Le pari des nouvelles mobilités individuelles questionne pour beaucoup l'avenir de la rue et la pratique de l'espace public. Portzamparc se réfère ainsi à une dialectique rue/bâti, Hestia/Hermès, qu'il s'agirait de réconcilier. Rogers propose des boulevards tranquilles et rappelle que les innovations techniques continueront à fabriquer la rue parisienne.
Rogers, Portzamparc, Nouvel ou le groupe Descartes retravaillent les infrastructures ferroviaires et routières pour en faire des dispositifs qui font lien, que ce soit sous forme de mégastructures ou de continuités paysagères. Pour le groupe Descartes, il

La ville-nature discontinue et polycentrique appelle à renouveler la représentation liée à la rue, thème central dans le développement d'une ville de la proximité. Pour passer de la route à la rue, les frottements, les riverainetés contribuent à qualifier et à animer la voie, à la rendre plus attractive.
Grumbach, chantier 2, p. 125

Les nouveaux boulevards métropolitains contribueraient non seulement à l'amélioration des liaisons physiques, mais aussi à la construction d'un paysage urbain conjonctif et transitif.
Descartes, chantier 2, p. 15

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 (...) des grands axes : l'axe CDG, l'axe Disneyland Resort Paris, l'axe des Forêts, l'axe Orly...
MVRDV, chantier 2, p. 246

faut réinventer les boulevards de la métropole par une série de mesures (suppression de l'amendement Dupont pour la construction des abords, vitesses à 50 ou 70 km/h) permettant de retourner la ville sur ses autoroutes, fabriquer ses segments d'intensité urbaine. Rogers propose une suppression progressive des véhicules à hydrocarbures.

Les liens virtuels et la mobilité pour faire métropole

La multiplication des moyens de déplacement et de communication a créé une architecture de flux qui façonne l'agglomération. La métropole y forme un assemblage de morceaux urbains qui cohabitent, moins géographiquement que par le maillage des réseaux, matériels et virtuels. Un des grands apports de la consultation réside dans le regard porté sur cet ensemble flexible et mouvant, sur ses usages et ses temporalités.
La question des temps de déplacement devient dès lors prédominante pour une politique de transports efficace. Une demi-heure de trajet en moins par jour pour le groupe Descartes, rejoindre tout point du réseau en moins d'une demi-heure avec deux changements maximum pour Nouvel, la ville à 20 minutes pour Grumbach.
Ces objectifs parlent d'une réalité vécue dans les transports, d'une manière d'agir par des actions sur le service plus que par l'infrastructure.
L'identité des liens apparaît comme un autre mode opératoire pour rendre tangible l'unité territoriale du Grand Paris. Le travail sur la sémantique des réseaux, par l'éclairage, le mobilier, la signalétique, contribue au traitement unitaire, à l'égalité de service, comme la tarification intégrée ou unifiée.
Plusieurs équipes privilégient enfin les transports en commun de surface, car ils donnent à voir et à lire l'agglomération. Le vocabulaire des réseaux de Nouvel, les "songlines" de la métropole de l'AUC invitent dès lors à de nouveaux parcours. Les liens se font fenêtres de la métropole et deviennent lieux de vie.

LA NATURE PARTENAIRE DE LA MÉTROPOLE

D'UNE NATURE PASSIVE À UNE NATURE ACTIVE

On ne peut vaincre la nature qu'en lui obéissant.

Francis Bacon

C'est en pleine ville qu'on écrit les plus belles pages sur la campagne.

Jules Renard

La métropole de l'après-Kyoto se doit de redéfinir la relation entre la ville et la nature. Alors qu'historiquement la ville était célébrée comme la victoire de l'homme sur les diverses contraintes posées par la nature, un urbanisme abouti doit s'engager à embrasser la nature comme un élément essentiel de la ville proprement dite et à permettre la création d'un écosystème urbain.

Rogers, chantier 1, p. 91

Aujourd'hui des nouvelles pratiques résultent de l'alliance entre la ville et le vivant.
La question urbaine se pose de manière nouvelle et interpelle notre rapport à la nature, après avoir nourri l'imaginaire de l'humanité, la nature a conquis, ces dernières années, une centralité inattendue devenant un acteur à part entière.

Grumbach, chantier 1, p. 24

Le rapport des villes à la nature pourrait se lire dans l'Histoire comme une confrontation permanente entre "soumission et domination". Pendant longtemps les villes se sont créées en étroite relation avec leur environnement naturel, leur localisation illustrant la prise en compte des atouts et contraintes de la géographie des sites. Puis, avec la révolution industrielle, l'histoire de la ville moderne témoigne de la volonté de l'homme de s'affranchir de la nature.
Les conséquences en sont bien connues. La campagne de proximité perd sa fonction de potager de la métropole et devient terrain à bâtir. L'urbain qui se déplace plus vite peut venir s'y installer. Pendant les Trente Glorieuses, l'agglomération parisienne s'étend d'abord sur les terres maraîchères puis sur les forêts et les plateaux céréaliers en limite d'agglomération.
Si, dès les années 60, la prise de conscience écologique apparaît en France, il faudra attendre le SDAURIF de 1976 pour que la protection des espaces ouverts en limite d'agglomération soit promulguée. Avec le SDRIF de 1994, les politiques de planification reconnaissent un statut aux espaces agricoles, forestiers et naturels.
Depuis, la prise de conscience environnementale a progressé. Le protocole de Kyoto, les lois sur l'eau et l'air et le Grenelle de l'environnement en France ont chacun contribué à faire avancer le débat. Le SDRIF de 2008 relève le défi du changement

Il apparaît de plus en plus clairement que la gestion du développement urbain et la valorisation de l'espace rural sont les deux volets complémentaires d'une même politique. On ne peut plus concevoir la forme urbaine sans mettre les rapports délicats entre villes et campagnes au centre des préoccupations.
Nouvel, chantier 1, p. 100

Ecologiser une question, un objet, une donnée, ce n'est pas le remettre dans son contexte, lui créer un écosystème, c'est l'opposer, terme à terme, à une autre activité, poursuivie depuis trois siècles, et que l'on appelle, faute d'un meilleur terme, modernisation. On définit la modernité comme la double tâche de la domination et de l'émancipation.
l'AUC, chantier 1, p. 15

Dans le Grand Paris, le fond de scène devient le territoire de la région entière, avec ses plateaux, ses coteaux, ses vallées, ses parcs et ses forêts ; un territoire qui est lui-même un grand monument.
Studio 09, chantier 2, p. 15

climatique et du renchérissement des énergies fossiles.
La consultation du "grand pari de l'agglomération parisienne" s'inscrit dans cette démarche en proposant comme premier chantier "la métropole de l'après-Kyoto", précédant "le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne". La question environnementale est donc l'une des questions majeures posées aux équipes ayant répondu à la consultation.
Globalement, leurs contributions en appellent à une nouvelle relation entre ville et nature. Mais les points de vue et les approches sont différents. Ils illustrent les débats et les courants de pensée existant dans les milieux professionnels européens.
Les équipes étrangères (Rogers, LIN et Studio 09), mais aussi le groupe Descartes, Nouvel et Grumbach se situent ouvertement dans une approche environnementale, inspirée par les théories organisées autour du développement durable, les perspectives du réchauffement climatique et la question du vivant.
Le diagnostic est sans appel. Les conséquences du réchauffement climatiques sont nombreuses : assèchement des nappes phréatiques et incendies de forêts en été, inondations importantes en hiver. Pour la santé des hommes, la pollution de l'air entraîne des maladies respiratoires. Le groupe Descartes souligne que si rien n'est fait pour inverser la tendance, en 2100, la région parisienne aura le climat de Cordoue, avec de forts impacts sur la faune et la flore.
De nombreuses équipes affirment que la prise de conscience environnementale, l'urgence et la gravité des questions impliquent de revoir notre modèle de développement. Longtemps fondé sur le progrès technique et la modernisation, ce dernier implique "domination et émancipation" par rapport au milieu naturel, comme le rappelle l'AUC.
Si Rogers ou LIN indiquent qu'il est nécessaire de bouleverser nos modes de production d'énergie, de faire baisser nos consommations en changeant nos pratiques, la plupart des équipes proposent des modèles qui associeraient plus la ville et la nature pour relever le défi de la métropole de l'après-Kyoto. Elles soulignent que ces enjeux se résolvent à des échelles différentes : l'échelle du grand paysage, où sont

Le relief est le premier substrat du paysage. (...) Les entités paysagères qui nous permettent de nommer et de localiser les différentes parties du paysage urbain se définissent en tout premier lieu par un trait de relief, auquel on ajoute ensuite un mode d'occupation.
Castro, chantier 2, p. 33

Le changement climatique engagé modifiera inévitablement les conditions hygrothermiques d'Ile-de-France. Le travail à grande échelle sur les paysages d'Ile-de-France est une première mesure. Celle-ci est nécessaire pour enrayer les phénomènes d'îlots de chaleur (forêts, lacs, etc.). Cependant, une action complémentaire à l'échelle de la ville et du quartier s'impose afin d'assurer les résultats de la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur. Pour rappel, le phénomène d'îlot de chaleur urbain, communément appelé l'ICU, est une augmentation de température des espaces extérieurs en milieu urbain.
Descartes, chantier 1, p. 101

L'intervention sur le grand paysage a aussi des finalités autres que climatiques : elle participe à l'atténuation du réchauffement climatique (la forêt piège le carbone et fournit une énergie "propre") et révèle le potentiel du paysage francilien, en l'ouvrant à de nouveaux usages.
Enfin, une telle action doit être complétée par une attention particulière portée au traitement des micros-paysages et des espaces publics.
Descartes, chantier 2, p. 253

évoqués l'agriculture, la forêt, la vallée de la Seine et les couloirs écologiques ; l'échelle locale, qui permet de structurer l'agglomération, ses villes et ses quartiers.

La géographie, fondement de la métropole

Pour toutes les équipes, la géographie, en tant que socle topographique du Grand Paris, est "le monument" de la métropole. On trouve des phrases assez lyriques sur ce thème dans toutes les contributions. Elles témoignent de la spécificité du site parisien subtil et fragile, composé de la cuvette de la Seine à Paris, de la vallée de la Seine et de ses affluents, de plateaux, de coteaux et de buttes. Associée aux grands paysages, cette géographie permet de construire un discours riche sur les grands paysages, leurs composantes et leur utilité dans une optique de développement durable.

La Seine comme monument

La Seine, avec sa large plaine alluviale, est le berceau de Paris. Au-delà du rôle symbolique du fleuve, Studio 09 et LIN soulignent son manque de caractère fluvial. Entièrement canalisé dans Paris, le lit de la Seine ne retrouve un état fluctuant que plus loin en amont et en aval. Les deux équipes en appellent à une reconquête du fleuve, pour mieux prendre en compte sa fluvialité, c'est-à-dire son caractère naturel et imprévisible. Prenant le contre-pied des politiques d'urbanisme en vigueur, les deux équipes préconisent de venir s'installer de nouveau sur ses rives tout en tenant mieux compte des possibles inondations.
Elles imaginent des bâtiments sur pilotis en bord de fleuve ou le quartier des Gondoles de Choisy-le-Roi en partie protégé par des digues, tandis que le parc départemental voisin pourrait voir son caractère aquatique renforcé. Les habitants doivent se réapproprier le bassin de la Seine. Pour le groupe Descartes ou LIN, cet objectif passe par sa reconquête en lieu de baignade et d'agrément. Quant à Grumbach, le regroupement autour d'un seul port entre Paris-Rouen-Le Havre permet de relan-

Il y a des entités géographiques. (...)
Il y a des compositions, des axes historiques (...), des figures enveloppantes (la ligne des Forts), la Seine et la Marne, les canaux. (...)
Ces éléments sont fondamentaux car ils sont porteurs d'identité pour le Grand Paris.
Ils en constituent l'assiette topographique et géographique.
Il y a aussi des paysages artificiels, étranges, créés par l'homme pour les besoins de ses activités.
l'AUC, chantier 2, p. 136

Le paysage n'est ni une réserve foncière, ni un musée.
Descartes, chantier 2, p. 55

Les paysages naturels lieront en même temps le Grand Paris sous des formes très variées : nature sauvage, forêts et grands plateaux d'agriculture aux limites, étendues paysagères et agriculture urbaine caractériseront la ville légère comme c'est le cas avec les parcs et jardins de proximité dans les pôles intenses. Les paysages seront des lieux de récréation, de ressourcement et de contemplation, de production alimentaire aussi. Comme élément de purification de l'air et de l'eau, ils seront également des régulateurs climatiques.
LIN, chantier 2, p. 110

cer le fret sur la Seine et de concurrencer la principale porte fluviale actuelle d'Ile-de-France, le port d'Anvers. La proposition permet de transformer la logistique et le transport de marchandises en atouts pour le développement économique du Bassin parisien.

Des forêts puits de carbone

Longtemps grignotée par l'urbanisation, notamment par les lotissements pavillonnaires ou les golfs, la forêt regagne aujourd'hui des hectares en Ile-de-France, loin de l'agglomération.
Castro et le groupe Descartes notent que la forêt marque dans l'imaginaire des Parisiens la fin de l'agglomération bâtie. Nouvel rappelle quant à lui qu'il fut un temps où les Parisiens sortaient facilement prendre l'air dans les forêts de la métropole. Si Rogers, Nouvel, MVRDV, LIN ou le groupe Descartes s'entendent sur la nécessité de préserver les forêts, et de les étendre pour réduire l'empreinte écologique du Grand Paris, seules les deux dernières équipes insistent sur le rôle important que peuvent jouer les forêts dans la lutte contre le réchauffement climatique. La forêt constitue le principal refroidisseur d'air sur la planète. Le groupe Descartes propose ainsi de l'étendre d'au moins 30% en Ile-de-France pour répondre à l'impératif climatique, mais aussi pour développer la filière du bois de construction, en augmentant sa production d'environ 50%. MVRDV et Rogers suggèrent de planter une grande forêt dans le cône de bruit de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. Rogers indique que cette forêt, estimée à 1 million d'arbres, permettrait de séquestrer environ 13 tonnes de carbone par an, soit 1/100 de l'impact actuel officiel de la production d'énergie liée à la consommation et aux déchets de la Ville de Paris.

Friches et corridors écologiques

Au-delà de la question de la nature comme ressource, les équipes développent leurs réflexions sur la faune, la flore et la biodiversité.
Or le patrimoine naturel régional, que ce soient les parcs, les jardins ou la grande agriculture céréalière des pla-

La Seine est l'un des plus importants monuments du territoire parisien, élément symbolique et identitaire de la ville, comme la Tamise à Londres, ou le Tibre à Rome; plus que la Spree à Berlin.
Studio 09, chantier 2, p. 67

La Seine et sa plaine alluviale jouent un rôle majeur dans le concept Paris métropole douce. La Seine est étroitement liée à l'image que le monde entier se fait du Grand Paris.
(...) Nous prônons un paysage multifonctionnel, fondé sur la fluvialité (terme qui met l'accent sur l'idée d'eau vive). Nous parviendrons à cette multifonctionnalité grâce à un train de mesures adéquates, c'est-à-dire en combinant et en superposant plusieurs fonctions socio-écologiques : régénération naturelle, loisirs, habitat, traitement des eaux usées, auto-purification et production énergétique.
LIN, chantier 2, p. 52

Vivre avec l'eau implique donc, en premier lieu, de prévenir les effets des crues, de réintroduire dans le territoire métropolitain 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 implique que tous les acteurs doivent intégrer ce facteur. (...) L'eau est aussi une ressource pour une amélioration de l'environnement. (...) L'eau enfin est une infrastructure importante pour le transport.
Studio 09, chantier 2, p. 15-16

teaux, est pauvre en biodiversité. L'accent est donc mis sur la richesse que représentent les forêts ou les friches urbaines comme conservatoires de la biodiversité. Pour permettre la migration ou le déplacement des espèces, Rogers, le groupe Descartes ou Nouvel imaginent le développement de couloirs écologiques, le long des infrastructures, faisceaux ferroviaires ou talus autoroutiers.
Le paysage naturel donne ainsi des limites claires à la ville. Sous forme de corridors verts (les grandes pénétrantes agricoles de Nouvel ou les corridors écologiques de Studio 09), de grands ensembles naturels (les six espaces naturels du groupe Descartes) ou, au contraire, de patchwork ou de mosaïque interstitielle (Castro et LIN), la ruralité donne corps à la métropole. Son intensification paysagère participe au contraste du territoire métropolitain. La nature va ensuite s'immiscer jusqu'à l'intérieur des quartiers, dans une dialectique d'articulation des échelles locale et globale que l'on retrouve de manière récurrente dans la consultation.

L'agriculture comme patrimoine métropolitain

Nouvel, Grumbach, le groupe Descartes, LIN soulignent l'importance du patrimoine agricole dans la géographie et l'économie du Bassin parisien, dominé par la production céréalière. Pour Nouvel, *"l'Ile-de-France est un grand jardin"*, une région à 80% naturelle composée de 840 communes rurales. Considérées jusque-là comme réserve foncière en attente de valeur ou objet de patrimonialisation excessive, les terres agricoles sont soumises à une approche nouvelle dans le rendu de la consultation. Le rapport ville/campagne ne se conçoit plus seulement en termes de spéculation foncière, mais dans un contexte d'étalement urbain. Dans la métropole parisienne de l'après-Kyoto, le monde rural se voit lui aussi doté d'un projet à long terme qui contribue au projet métropolitain.
La plupart des équipes confirment la valeur de la rente foncière des champs et autres parcelles cultivables, dans une démarche résolument écologique. Les propositions de faire la ville avec

La place occupée par les bois et forêts est non négligeable tant en termes de surface que de localisation. On peut en effet considérer que les forêts de Fontainebleau, de Rambouillet, de Senlis, etc. composent une limite mentale du Bassin parisien. Au-delà, ce n'est plus Paris, c'est l'ailleurs.
Descartes, chantier 1, p. 59

L'emprise du Grand Paris s'appuie également sur l'analyse des cohérences géographiques de l'Ile-de-France et sur la position des forêts qui constituent déjà une limite mentale pour les habitants de la métropole.
Castro, cahier 2, p. 37

Les friches urbaines d'un grand nombre de métropoles possèdent une diversité végétale qui compte parmi les plus élevées comparée aux autres types de sols.
LIN, chantier 2, p. 44

l'agriculture traduisent le passage d'un mode passif, dit *"champ de betterave"*, à une gestion active qui participe du projet de société. Or le rythme excessif de consommation des terres agricoles en Ile-de-France, du fait de l'étalement urbain, conduira à leur disparition à l'horizon 2050 selon Nouvel, *"tandis que le secteur agricole forme une source importante de pollution"*, rappelle Studio 09.
Les nouveaux documents d'urbanisme doivent dès lors donner aux terrains agricoles un statut foncier aussi solide qu'aux espaces verts. Pour le groupe Descartes ou Nouvel, il faut permettre un investissement rural de qualité sur le long terme, selon une démarche de projet aux marges de la ville. L'agriculture, comme la géographie ou le paysage, devient constitutive du paysage urbain. Elle est citée par tous comme un élément physique essentiel qui structure le territoire et organise son développement. Pour Studio 09, *"les étendues des terrains agricoles sont les matériaux fondamentaux de la grande région habitée du Grand Paris"*.

Une agriculture de proximité ?

Le territoire de grande échelle trouve donc son pendant dans l'idée d'une agriculture de proximité. Pour Castro, qui refuse les éco-quartiers comme mode opératoire de l'urbanisme, l'agriculture urbaine interstitielle à label "biologique" a pour fonction d'alimenter les marchés. Nouvel cite l'exemple des fermes verticales existant au Japon, qui introduisent des lieux de production en centre-ville. Avec des éco-quartiers en référence, Studio 09 met en place des systèmes écologiques et de loisirs sur les friches et les lieux résiduels, mais aussi sur les arrières de parcelle, dont on imagine qu'ils accueilleront culture maraîchère, verger, compost dans une visée à la fois récréative et dans une démarche citoyenne.
"Il n'est plus question que la ville aille à la campagne, mais que chacun reste à sa place" pour Nouvel, comme pour le groupe Descartes, qui vante l'*"effet barbecue"* de la banlieue, capable de trouver sur place des lieux de ressourcement. Pendant ce temps, les Parisiens traversent la France, voire

La ville-nature de l'après-Kyoto est traversée par des corridors écologiques, qui assurent la conservation de la biodiversité de son territoire.
Grumbach, chantier 1, p. 26

Parallèlement, on pourrait assister à une dégradation et à une fragmentation des habitats sous l'effet des changements climatiques conjugués aux autres pressions environnementales. En créant des couloirs de migration naturels et en aidant certaines espèces à migrer, cela pourrait exercer une action positive sur les écosystèmes franciliens.
Nouvel, chantier 1, p. 138

L'agriculture est aux portes de la ville mais nous lui tournons le dos.
Descartes, chantier 2, p. 233

des continents, pour se ressourcer. L'agriculture urbaine, même de petite échelle, semble vertueuse à l'ensemble des équipes : cueillettes à la ferme, ventes directes sur les marchés forains, associations producteurs-consommateurs, filière bio…
Elle représente un lieu de contact avec la nature dans une démarche pédagogique pour les citadins.
L'enjeu est alors économique et écologique : il s'agit de rapprocher les lieux de production pour minimiser les transports de marchandises. Pour Rogers, elle permet de créer un secteur d'emploi favorable à l'insertion sociale. Pour LIN, la visée d'une agriculture urbaine reste *"économiquement négligeable"* ; elle est avant tout sociale et pédagogique, à valeur symbolique fondamentale. Seules deux équipes, Grumbach et le groupe Descartes, replacent la question de l'agriculture du Grand Paris dans une dimension économique productive.
Grumbach, déclare que nature et ville doivent être réconciliées dans une association étroite, pas seulement spatialement mais aussi dans la gestion de l'économie métropolitaine, à l'échelle du bâti comme du territoire. C'est la seule équipe qui reconnaît véritablement la filière agricole comme filière économique essentielle au Grand Paris.
Grumbach propose dès lors de dépasser l'utopie d'une communauté autosuffisante, en développant une industrie agricole de grande échelle, autre que céréalière. Plus vertueuse, elle permettrait la reconstitution des sols (jachères, pratiques biologiques, réparation des sols pollués par des plantations appropriées), la production de biomasse, le stockage du carbone par gestion sylvicole…
A une échelle moins étendue que Paris-Le Havre, le groupe Descartes propose 6 agroparcs (le Valois, la Brie, la Beauce, le Gâtinais, le Mantois et le Vexin) correspondant aux grandes entités agricoles de l'Ile-de-France.
Inspirés du parc de Llobregat à Barcelone, ces espaces seraient à la fois des poumons verts et des espaces de production agricole labellisés, portés par un projet agricole commun aux politiques et aux agriculteurs. Alors que la plupart des équipes croient

La ville-territoire négocie ses limites en créant des lisières urbaines, lieux intermédiaires entre la ville et les terrains agricoles, et des espaces publics pour rendre la campagne accessible dans le respect des activités des paysans et des usagers de la ville.
Grumbach, chantier 1, p.26

Les lisières, franges, interférences, proposent des serres horticoles, du maraîchage, jardins familiaux, de la végétation afin d'éviter que les secteurs pavillonnaires et la campagne se tournent le dos.
Nouvel, chantier 2, chap. 1, p. 5

La nature est restée présente dans nos villes à travers les jardins et à travers les herbes folles – l'artifice ou le parasite.
LIN, chantier 1, p. 17

peu en l'autosuffisance du Grand Paris, l'objectif du groupe Descartes est de promouvoir une agriculture *"locale"* pour alimenter la métropole.

La nature pour structurer la ville

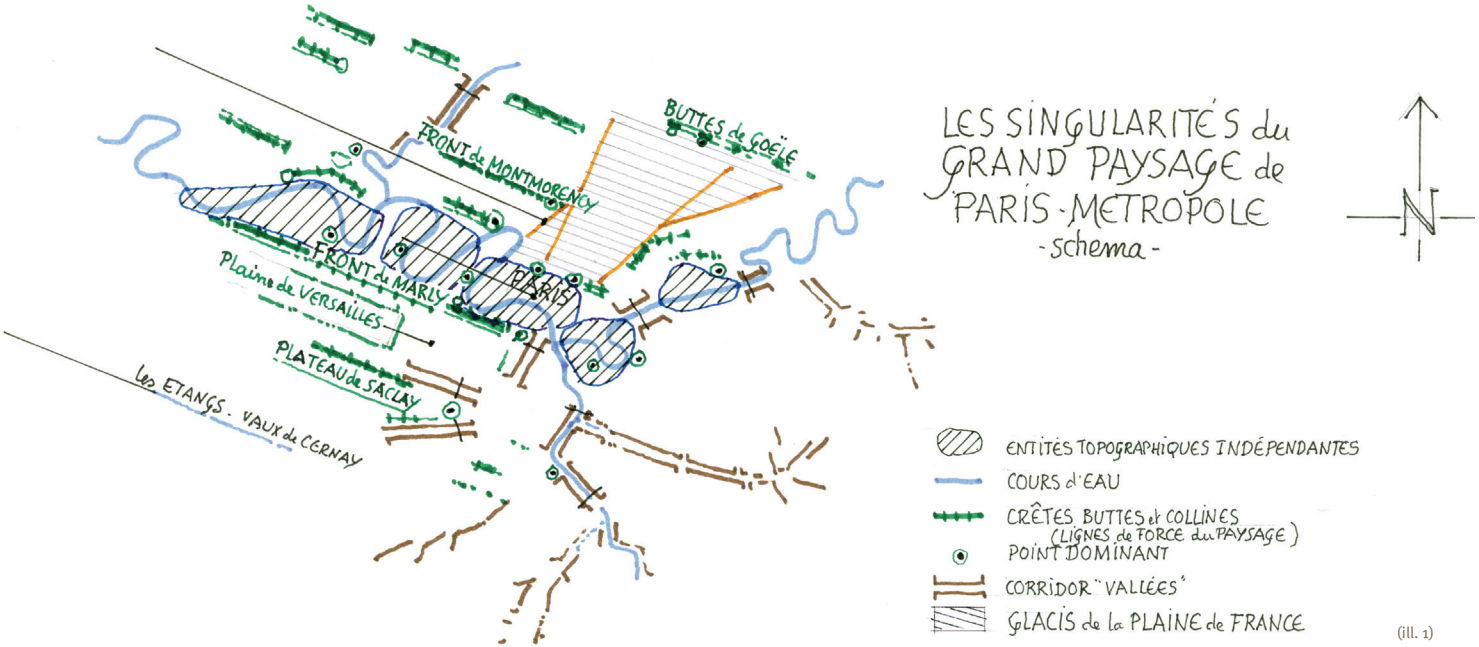
La question environnementale est transversale et se décline à toutes les échelles. La nature, qui répond à grande échelle aux questions climatiques et de biodiviersité, permet localement de structurer la ville et ses quartiers. Rogers identifie ainsi cinq échelles d'intervention complémentaires : *"l'espace métropolitain, l'espace municipal et l'espace vert de proximité, la végétalisation des surfaces minérales et l'agriculture urbaine"*.

A un niveau local, la nature ouverte sur la ville offre le complément à une densification nécessaire de l'espace de l'agglomération. La référence la plus usitée est Central Park à New York : on la retrouve à La Courneuve, autour du bois de Vincennes, comme autour d'autres forêts d'Ile-de-France.
Les franges de l'agglomération, où se juxtaposent zones pavillonnaires, espaces agricoles et forestiers, sont appelées à devenir autant de "lisières" qui permettront un dialogue entre la ville et la nature.
Nouvel propose que 1 000 km de lisières soient recomposés dans le Grand Paris. Le groupe Descartes préconise le doublement de la population des villes nouvelles en s'appuyant sur une redéfinition de la zone tampon entre l'espace urbain et les espaces ouverts environnants. Les équipes énoncent enfin des principes de végétalisation du bâti et des espaces publics afin de lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur urbaine.
La conclusion revient à LIN, pour qui la nature domestiquée, sauvage ou résiduelle tend à offrir à chaque citadin de l'espace naturel près de chez lui. Dans une forme apparemment renouvelée de la vie citadine, la ville cesse de tourner le dos au monde rural, aux espaces naturels ou à la Seine.

14 PROPOSITIONS

ISSUES DES TRAVAUX DES 10 ÉQUIPES

GÉOGRAPHIE ET PAYSAGE URBAIN



(ill. 1)

(ill. 2)

Toute ville s'exprime au travers d'un paysage

Paris, c'est tout d'abord la Seine, ses berges, ses îles. Les masses bâties ont mis en évidence l'espace du chenal avec son triple étagement de berges, de quais et d'immeubles. Les esplanades, les allées et boulevards plantés ont été supports de multiples monuments qui coiffent l'horizontalité des toitures de la ville. Parmi ces signes émergents figurent la tour Eiffel, le Panthéon et le Sacré-Cœur au sommet de la butte Montmartre. Quelques tours disséminées bousculent mais ne "marquent" pas l'imaginaire parisien.

Perception, repères et structure géographique

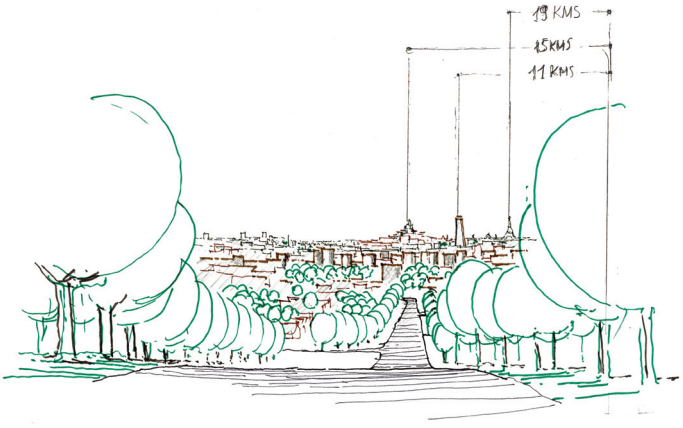
La "cuvette de Paris" mérite bien son nom. C'est l'un des rares méandres de la Seine installé dans un pli large du paysage, comme si les coteaux étaient inexistants. On se situe, cependant, dans un "creux" limité par un horizon qui enferme la ville sur elle-même. L'espace géographique parisien stricto sensu n'est pas celui du Paris intra-muros. Ce sont les buttes (Montmartre, Chaumont) et l'extrémité du "front" de Marly (depuis Meudon jusqu'aux flancs arrière du Panthéon) qui constituent l'horizon de Paris au nord et au sud. Ce sont les coteaux de la Marne, ceux du mont Valérien et maintenant de La Défense qui, d'est en ouest, ferment le

paysage parisien (ill. 1 et 2). Autrement dit, lorsqu'on est dans Paris, on ne saisit pas qu'il y a "autre chose derrière".
Cette périphérie – non visible – fait partie intégrante de la métropole parisienne. Inversement, vu de l'extérieur, ne sont perceptibles que la tour Eiffel et le Sacré-Cœur perché sur sa butte (ill. 3). Les nouveaux repères – comme la tour Pleyel dans l'orbite de Saint-Denis – commencent à s'affirmer sur les contreforts de Paris, à une nouvelle échelle des territoires. De même qu'à Paris l'élégante simplicité des lignes a conduit à un juste rapport entre les formes urbaines et le site, la délicatesse du paysage – avec ses quelques mamelons – mérite une attention d'autant plus grande que la nécessité de faire émerger des points signifiants et symboliques mettra en valeur la structure géographique de la métropole. La Seine continue d'y jouer un rôle majeur dans un cadre plus large, caractérisé par quelques observations d'évidence à partir des cartes en relief.

Axes et étagements du relief

D'abord, un axe général sud-est/nord-ouest exploité, comme on le sait, avec force dans l'Histoire (chaussée Jules-César, Champs-Elysées, jardins de Versailles) et un axe secondaire, perpendiculaire, qui fait séparation entre les pays. Le grand plateau de Brie se distinguerait ainsi de l'Hurepoix, du Mantois, du Vexin, du Parisis, de la Goële et du Valois, qui sont traversés par les lignes de force dictées par les phénomènes géologiques. Ensuite, un triple étagement de niveaux :

- le lit des vallées importantes (Seine, Marne, Oise) aux cotes de 25 à 27 m au-dessus du niveau de la mer ;
- les larges terrasses des plateaux qui constituent le niveau médian, les cotes moyennes étant de 60 à 80 m au-dessus des cours d'eau, c'est-à-dire la hauteur d'un immeuble d'environ 20 niveaux (ill. 4) ;
- les buttes et les collines qui culminent à 180 m (exceptionnellement à 200 m), ce qui reviendrait à dire qu'un immeuble de 50 niveaux (150 m environ), sur les bords d'un cours d'eau, serait plus élevé que les "monuments naturels topographiques " de la métropole.

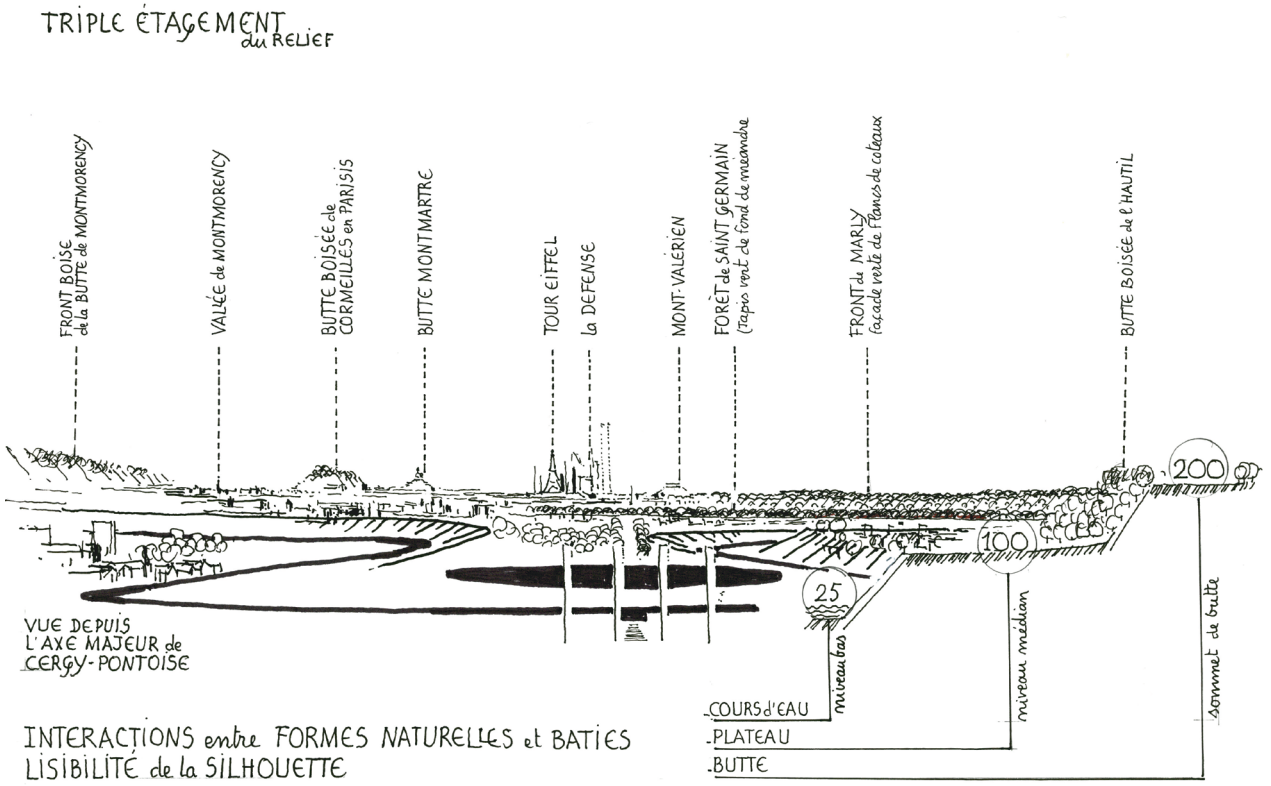


(ill. 3)

C'est déjà le cas avec la tour Eiffel, les tours de La Défense, et c'est très bien ainsi : en effet, leur positionnement dans le site accompagne et ponctue les lignes directrices du paysage. Et, pour être plus explicite, ce ne serait pas le cas d'opérations de type La Défense si celles-ci venaient fermer la trouée entre Montmartre et les Buttes-Chaumont.
Ce serait aussi occulter la grande Plaine de France qui est un espace singulier de la géographie de la métropole puisque c'est un vaste "glacis" qui descend progressivement depuis les buttes de la Goële jusqu'à l'entité parisienne.
La lisibilité doit être préservée et exploitée, en particulier, le triple étagement du site, de manière que la métropole "fasse image". Les fronts urbains, comme celui de Marly qui va de Mantes-la-Jolie jusqu'à Meudon, et les contreforts de la Bièvre doivent être considérés comme "monuments nationaux". Il en est de même de nombreuses buttes. Ce sont les garants des limites d'emprise de l'agglomération.

Plateaux et vallées resserrées

La description et la recommandation qui précèdent doivent être complétées. En premier lieu, pour le cas particulier de la Brie dont le très vaste plateau dégage des horizons plats. Ceux-ci ne sont contraints que par les réseaux fonctionnels, les forêts, les espaces agricoles de fort rendement et la multitude de petits vallons et vallées qui entaillent cette surface plate et qui sont des lieux attractifs pour l'habitat. La Brie appelle plutôt à une coopération – à la bonne échelle – entre l'urbain et le rural.
En second lieu, outre les grands méandres de la Seine – dont les entités communiquent entre elles – des "couloirs" particuliers existent dont l'exploitation à des fins urbaines est évidemment différente de celle du site métropolitain dans son ensemble, puisque l'échelle est locale. Ainsi en est-il de certaines parties de la Seine en amont, de la Marne et de l'Oise dans des resserrements singuliers. Et tel est le cas de petites rivières comme la Bièvre, l'Yvette, l'Orge, l'Yerres, la Viosne, etc. Les points de vue, les vallons, dans ce cas de figure, sont alors dans les axes de certains de ces couloirs.


TRIPLE ÉTAGEMENT du RELIEF
FRONT BOISÉ de la BUTTE de MONTMORENCY
VALLÉE de MONTMORENCY
BUTTE BOISÉE de CORMEILLES en PARISIS
BUTTE MONTMARTRE
TOUR EIFFEL
la DEFENSE
MONT-VALÉRIEN
FORÊT de SAINT GERMAIN (Tapis vert de fond de vallée)
FRONT de MARLY façade verte de flancs de coteaux
BUTTE BOISÉE de l HAUTIL
200
100
25
VUE DEPUIS L'AXE MAJEUR de CERGY-PONTOISE
niveau bas
niveau médian
sommet de butte
COURS d'EAU
PLATEAU
BUTTE
INTERACTIONS entre FORMES NATURELLES et BATIES
LISIBILITÉ de la SILHOUETTE

(ill. 4)

Ordre géographique, entités urbaines et continuité de l'Histoire

L'ordre géographique du territoire métropolitain devrait donc être respecté. C'est le cadre des cohérences entre masses bâties anciennes et nouvelles. Et même s'il s'impose avec subtilité, il faut toutefois le considérer attentivement.
Il doit être prédominant dans le jalonnement de l'espace urbain. Les nouveaux pôles ne peuvent pas être laissés au hasard des carrefours issus des réseaux fonctionnels des différentes infrastructures.
Leur visibilité prendra, assurément, une dimension symbolique. Les entités urbaines de la métropole offrent des occasions – en s'appuyant sur les reliefs et les espaces boisés – de créer des discontinuités entre espaces bâtis et non bâtis. Elles viennent conforter les "ceintures vertes" unanimement recherchées.
L'Histoire montre que la qualité et les traits essentiels du paysage parisien et de ses environs ont été le fait, non du hasard, mais d'une volonté constamment affirmée à travers les projets successifs. Même si l'accélération de cette histoire, particulièrement au XXe siècle, a conduit à des altérations inopportunes.
La majorité des équipes se sont emparées de cette question en s'interrogeant, chacune à sa manière, sur la "continuité de l'Histoire" : leurs réflexions ont porté tant sur les géographies "naturelles" et "artificielles" héritées que sur le rôle des grandes infrastructures routières, ferrées ou fluviales. Les enjeux environnementaux propres à la métropole du XXIe siècle de l'après-Kyoto placent enfin les paysages au cœur de leurs réflexions.
Ils imposent davantage de moyens pour empêcher les interventions préjudiciables.

DES CARTES D'IDENTITÉS POUR LA MÉTROPOLE

La métropole a cessé d'être un lieu que l'on peut dessiner, pour devenir une condition que l'on peut décrire. Comment appréhender, analyser et agir sur cet archipel métropolitain qui n'est plus une forme (identifiable par sa limite) mais un ensemble (ou une addition) de situations ?
l'AUC, chantier 2, p. 29

"Timeline" et matrice

Postulant la difficulté, voire l'impossibilité de dessiner la globalité *"d'une métropole devenue multipolaire et hybride et ce jusqu'à la schizophrénie et l'autisme, à force d'accumuler une chose et son contraire, chaque chose étant aveugle à l'autre et cherchant à s'en protéger, à s'en écarter"*, l'AUC a tenté de la décrire pour mieux la projeter. La métropole parisienne est une "métropole héritée" et doit être lue à travers le prisme de son histoire.
La lecture diachronique du "Timeline", ou frise chronologique de la fin du XVIIIe siècle à nos jours, permet d'isoler des thèmes ou des objets caractéristiques. Révélateur des complexités de la métropole, le Timeline est un outil pour connaître et comprendre. Il permet de considérer que le moment présent actualise un passé et un futur et que les formes urbaines doivent faire l'objet d'une réactualisation et d'un changement de sens. Il s'agit de passer d'une "histoire de solidarités oubliées" à "une métropole apaisée car solidaire". Cet outil alimente "la matrice" qui se substitue aux cartes et plans. *"Cette 'carte d'identité' de la métropole, faite de 18 'situations précises et singulières', est plus apte que le plan à saisir la dimension subjective qui conditionne largement les potentialités d'un territoire et les possibilités d'action sur ce territoires."* En "dénichant" ces lieux "par le bas", en partant du terrain, l'approche souligne la relativité des échelles et des enjeux métropolitains et pose la question du sens au territoire, aux habitants et aux usagers, aux techniciens et surtout aux décideurs politiques. Le regard de l'AUC est ouvert, "sans a priori" et incisif, appelant selon les cas à assumer par le haut son destin métropolitain (Bobigny, Issy…) ou à sortir d'une sous-métropolisation (Roissy, les Halles, les gares du Nord et de l'Est…).

Situations métropolitaines

Ce parcours dans une métropole par parties ouvre à la caractérisation de situations donnant des projets où se mêlent "stimulation et hybridation" : "ville héritée" du tissu compact au périurbain, "ville à haute valeur ajoutée" des clusters de La Défense, Roissy…,

"collecteurs métropolitains" du Louvre à Versailles, de la Seine au grand Stade, les *"songlines"* ou lignes de déplacement traversant les situations urbaines au-delà des rapports centre/périphérie, "la géographie comme aménité", qu'elle soit "naturelle" ou artificielle...
Plaidant pour "une nouvelle climatologie métropolitaine parisienne" des lieux et des projets possibles, l'AUC cherche à rendre "la métropole publique", à construire des finalités, une "culture urbaine". Passant de la matrice à une autre manière de concevoir, l'équipe ne propose pas que des outils. Elle tente de "stimuler" et d'"établir des liens" entre les échelles, du "moi" au collectif, *"de la ville à la métropole pour donner le goût de l'agglomération."*

Le projet est producteur de connaissances

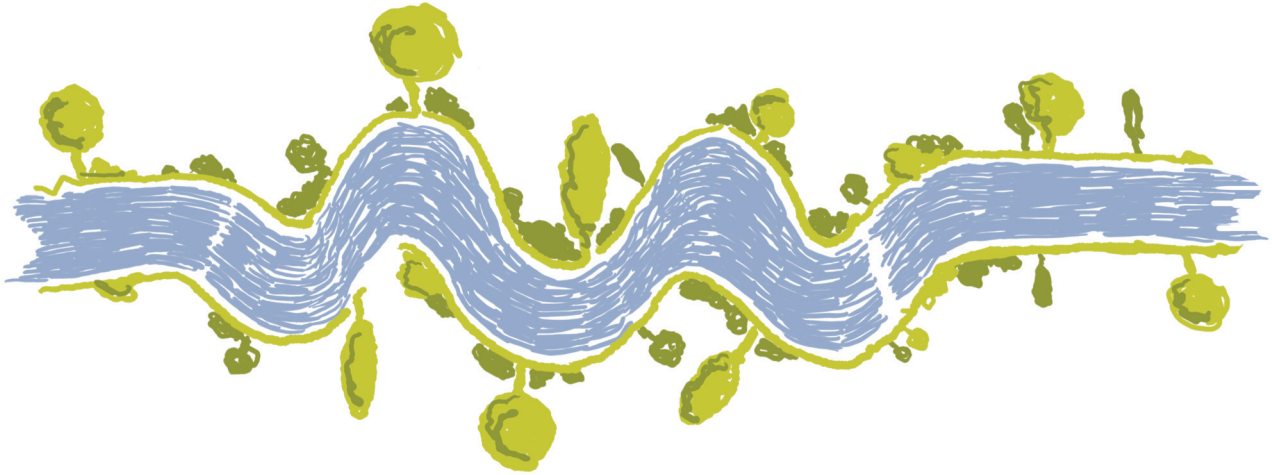
Parmi les équipes qui ont cherché à faire sens par leur méthode de projet, il faut souligner la proposition de Studio 09, fondée sur une forte expérience tant en matière de recherche que de projet urbain opérationnel.
Le projet *"n'est jamais la seule application d'une série de principes ; au contraire, il est toujours producteur de nouvelles connaissances"*. Il se traduit par l'expression claire d'une pensée qui propose les *"lignes fondamentales d'une nouvelle perspective"* pour l'après-Kyoto. Il se fonde sur un travail de description permettant d'échapper aux catégories courantes en révélant l'identité des lieux, des situations, des usages. Enfin, il construit des scénarios problématisés permettant de tester, par simulation, différentes hypothèses de transformation du territoire.
Le projet explore donc des objectifs et des dispositifs clairement énoncés et surtout les associe dans une approche intégrée. *"Les éléments (...) ne doivent pas être considérés séparément. Au contraire, ils doivent être dans un seul projet au travers duquel se définit une seule vision de l'avenir de la métropole parisienne."*
Il s'agit d'éviter tant la vision unique, propre aux années 60, que la vision sectorialisée des projets actuels.

La carte comme support, le dessin comme qualité

Le concept de "ville poreuse" peut ainsi être cartographié sur un carré de 50 km de côté. Il devient un nouveau support qui intègre *"la topographie devenue topologie, les 'monuments' diffus, la biodiversité et les eaux, les nouvelles formes d'habitat, la nouvelle structure de transport en commun."* La recherche d'intégration que traduit le projet s'exprime toujours à plusieurs échelles, du grand territoire à l'architecture, et avec une grande diversité de données et d'outils (approche quantitative et spatiale, graphiques, cartes, axonométries...). La représentation de la métropole en coupes allant de 30 m à 50 km de long, cristallise les futurs possibles et explore les scénarios dans l'épaisseur spatiale et temporelle de la ville. Ces représentations posent aussi bien la question du "comment vivre ensemble" que la manière de dépasser *"une délimitation des territoires et des compétences qui ne répond plus aux situations et problèmes actuels comme du futur."*

Ces équipes ont exploré sur le terrain et grâce à des outils spécifiques ce que MVRDV a recherché par le haut, avec une version actualisée de l'approche quantitative, le *"city calculator"*, qui identifie la masse métropolitaine à résoudre plus que la capacité des territoires à la résorber. Comme le rappelle Rogers, le potentiel d'une redécouverte des lieux et de leurs devenirs possibles ne pourra pleinement se construire qu'en investissant dans "un dessin de qualité." *"Des espaces publics bien conçus et bien entretenus devraient être au cœur de toute communauté. Ils forment les fondations de l'interaction publique et de l'intégration sociale et donnent ce sentiment d'attachement à un lieu indispensable à la fierté civique."* Après l'art urbain, il doit y avoir un art métropolitain.

SEINE PARC 2030
WETLANDS



Depuis des millions d'années, grâce à la photosynthèse, les plantes fixent le CO_2. Planter des forêts sur d'anciennes terres agricoles, développer les prairies, favoriser le développement des zones humides et des marécages pour la formation de tourbières dans les plaines inondables contribuerait à accroître le potentiel naturel de séquestration permanente du carbone de l'atmosphère. Ensemble la reforestation et la réhumidification des espaces peuvent entraîner une réduction supplémentaire de carbone et conduire à la neutralité carbone dans le Grand Paris.

LIN, chantier 2, p. 32

Pour contrôler le risque hydrogéologique, on a prévu la création de nouvelles zones humides (les wetlands) qui peuvent garantir tout au long de l'année plus d'espace pour l'eau et les conditions d'une bio-diversité... Dans les environs immédiats de la zone humide, des logements et des petits équipements sur pilotis libèrent leur rez-de-chaussée pour des loisirs et des activités de plein air, laissant l'éventualité d'une crue maximale.

Studio 09, chantier 2, p. 77

La Seine est étroitement liée à l'image que le monde entier se fait du Grand Paris. D'ailleurs, la crue de 1910 est restée dans tous les esprits. Elle illustre la vulnérabilité de la vallée de la Seine par rapport aux inondations. Or, d'ici à la fin du XXIe siècle, le climat va se transformer, les températures de type méditerranéen vont se généraliser, les précipitations vont diminuer en été (-30% de pluie) et augmenter en hiver (+20% de pluie) ; sécheresses estivales et inondations hivernales vont se multiplier. Les températures vont monter de 1° à 3° au cours des quarante prochaines années et de 4° à 6° d'ici à la fin du siècle.

Ainsi, en été, la présence de l'eau dans le sol va se réduire et les nappes phréatiques vont baisser, amenant une réduction des rendements agricoles, de la disponibilité en eau potable, un assèchement des zones humides et un risque d'incendie accru. Les espèces animales et végétales incapables de s'adapter vont disparaître. En revanche, en hiver, l'accroissement des précipitations va exposer les habitations et les industries implantées dans des zones inondables à des crues répétées. Ainsi en est-il des berges de la Seine, dont la majeure partie n'est pas protégée par des digues.

Seine Parc 2030

Le projet "Seine Parc", de LIN, a pour objectif de tirer parti du bouleversement climatique pour retrouver un

meilleur rapport à la nature et à l'eau. Leur proposition donne à la Seine et à ses affluents un rôle actif dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la purification des eaux, le respect de la biodiversité par la protection de la faune et de la flore, pour offrir aux populations un accès à l'eau.
Il s'agit de redonner à la Seine et à ses affluents de multiples fonctions, ce que LIN appelle *"le paysage multifonctionnel"*.
Tout d'abord en dessinant un nouveau paysage de zones humides, par un profilage et un nivellement appropriés des berges, capables de retenir temporairement les eaux de crue en hiver et de constituer des réservoirs pour l'irrigation en été. En créant des zones inondées peu profondes, des marécages et des tourbières qui permettent de retrouver un habitat quasi naturel pour la faune et la flore lacustres et qui participent à l'autopurification des eaux de ruissellement. Ce dispositif paysager est complété par les gravières et sablières existantes qui seront reliées au fleuve pour prendre part à la régulation des crues.
Puis en offrant, dans ce nouveau paysage, des lieux de promenade insolites au bord de l'eau, sur des pistes et chemins sur pilotis pour piétons et cyclistes, suivant les méandres, et des plages naturelles pour des lieux de baignade (LIN donne pour objectif de rendre la baignade possible dans la Seine en 2030). En trouvant aussi une nouvelle façon d'habiter les bords du fleuve, sur pilotis, et d'y travailler dans des immeubles conçus pour admettre l'inondation de leur rez-de-chaussée.
Enfin, en fabriquant de nouvelles sources d'énergie renouvelable, par la culture des roseaux utilisables sous forme de biogaz ou de biocarburant, mais aussi par l'immersion de turbines dans les lieux de courants forts, pour produire de l'énergie hydroélectrique sans barrage.

Wetlands

LIN n'est pas seule à insister sur le rôle de l'eau et du réseau fluvial dans l'équilibre écologique de la métropole. Ainsi, Studio 09 appuie sa réflexion sur la consolidation des couloirs écologiques constitués par le fleuve et les petites

rivières, l'opportunité des méandres pour le développement du transport fluvial des marchandises au plus près des utilisateurs, la nécessité d'élargir la section des rivières, d'utiliser les espaces résiduels et de développer des stratégies de coexistence avec l'eau à travers la réalisation et l'intégration des zones humides, les "wetlands".
Cette analyse conduit Studio 09 à présenter toutes sortes de stratégies d'installation sur ces zones inondables et à mettre en œuvre des dispositifs de protection différents selon les hauteurs d'eau : murets, talus, dénivellement, travail de sol pour les terres submergées par moins de 30 cm d'eau, rez-de-chaussée des immeubles vides pour les zones submergées par 30 cm à 1 mètre d'eau et, au-delà de 1 mètre, réduction des activités humaines et notamment de l'habitat, création de levées, de digues et de bassins de laminage.
Ce sont de nouvelles zones humides : creuser et modeler pour maintenir 50 cm d'eau en permanence pour supporter des végétations émergentes sur les pentes régulières des rives avec un objectif simple, limiter les dégâts en cas d'inondation.

La Seine, espace majeur de la métropole

Ainsi, la plupart des équipes, LIN, Studio 09, Rogers... insistent sur le rôle central de la Seine dans le développement de la métropole du XXIe siècle. Une fois de plus, la grande visibilité de la Seine dans Paris est donnée comme une évidence, un modèle.
Nouvel, Rogers et le groupe Descartes, évoquent la transformation de la voie express rive droite au cœur de Paris.
Rogers propose sa disparition progressive et sa métamorphose en promenade piétonne. Nouvel suggère d'enfouir la circulation devant le jardin des Tuileries pour qu'il "retrouve" la Seine.
Enfin, pour le groupe Descartes, la voie express deviendrait une avenue. Sur les quais entre le 12e arrondissement et Charenton-le-Pont et, sur le quai bas élargi, des activités festives seraient installées, comme la Foire du trône. Cette proposition rappelle certaines expositions universelles.

L'ÉCHELLE DE LA NATURE ACTIVE

Créer un Parc ville nature de la vallée de la Seine : L'ambition est de renouveler les formes urbaines et leurs interactions avec la campagne, avec les modes d'exploitation agricole, les rives des cours d'eau, les lisières forestières.
Grumbach, chantier 2, p. 98

Grumbach propose de créer un parc naturel d'un nouveau type, dénommé "Parc nature habitée de la Seine", qui rapproche la nature en ville et à la campagne dans une même dynamique, qui intègre le développement économique dans la protection des paysages.
Les nouveaux parcs naturels doivent jouer un rôle stratégique pour créer, préserver et gérer des structures de protection de la nature, capables de contribuer au développement économique local.
Il s'agit, par une transgression des frontières entre rural et urbain, de réconcilier les objectifs de productivité des agriculteurs avec les objectifs esthétiques, des habitants et des édiles urbains qui valorisent certaines formes d'agriculture au détriment d'autres. Ainsi, les paysages protégés ne doivent plus apparaître comme des contraintes pour les projets de développement, et à l'inverse les villes doivent être appréhendées comme des réservoirs potentiels de biodiversité, voire des zones refuge, pour la faune et la flore.
Dans un tel "Parc nature habitée", c'est le développement d'une agriculture de proximité, à grande échelle sur l'ensemble du territoire, de Paris au Havre, qui va donner réellement son sens à l'alliance ville/nature.
L'agriculture devient alors un élément du projet urbain. Le monde urbain, le monde paysan et l'écologie peuvent vraiment dialoguer et se compléter dans une perspective de développement économique qui intègre, par exemple, cultures maraîchères des coteaux et jardins familiaux urbains dans un même projet de territoire.

Gestion partenariale ville-nature-agriculture

Au-delà du bilan carbone favorable qu'elle permet, l'agriculture donne pleinement son sens à l'alliance ville/nature. La proximité des zones urbanisées représente une menace pour un foncier agricole convoité par l'urbanisation et mal armé pour s'en défendre. Dès lors, Grumbach présente des plans de protection, en particulier autour de trames vertes et de chartes agricoles destinées à améliorer la rentabilité des

cultures maraîchères, jardins partagés et autres ateliers agricoles citoyens. Il préconise la gestion partenariale de projets comme les parcs agraires, le développement du tourisme agricole, l'organisation de circuits courts de découverte et prend appui sur le succès des AMAP (Association pour le maintien d'une agriculture paysanne) qui témoigne du récent engouement des urbains pour les associations de producteurs maraîchers. La proposition a le mérite de poser la question de la juste échelle pour mettre en place une agriculture biologique et raisonnée.
Doit-elle se faire à une échelle de proximité immédiate ou dans un territoire proche élargi ? Ainsi abordé, le projet métropolitain intègre l'agriculture comme un élément du projet urbain. "Seine métropole" a pour vocation d'être un outil de dialogue entre le monde paysan, le monde urbain et l'écologie, trois cultures qui ont encore souvent du mal à se comprendre.

Une agriculture de proximité pour nourrir 16 millions d'habitants

Cette question d'une nature active est largement développée par plusieurs équipes, rappelant ainsi qu'une des grandes richesses de la métropole parisienne reste celle de sa géographie, d'un territoire naturel qui couvre 75% de la superficie de l'Ile-de-France dont près de 50% de surfaces cultivées et 23% de surfaces boisées. Contrairement à Grumbach qui s'inscrit dans un territoire très vaste, le groupe Descartes tente de démontrer que les espaces de l'Ile-de-France suffisent pour nourrir 16 millions d'habitants avec une agriculture raisonnée.
Leur objectif est de promouvoir et d'organiser l'agriculture locale pour alimenter la métropole parisienne.
En Ile-de-France, un consommateur se fournissant auprès d'une AMAP en produits frais tels que fruits, légumes, fromage, viande et céréales aurait besoin d'une surface agricole de 250 m² en moyenne.
Le groupe Descartes, partant de l'hypothèse qu'il restera en 2030, dans un rayon de 60 km autour de Paris, 11 608 km² de surface strictement agricole et que 4 108 km² de cette surface seront consacrés à l'agriculture urbai-

ne, en déduit que plus de 16 millions de Franciliens pourront alors être des localiers ! Cette proposition nécessite une maîtrise foncière des sols agricoles et la limitation de l'étalement urbain qui devraient être confiées, selon le groupe Descartes, à la SAFER en relation avec l'Agence des espaces verts.
L'équipe propose ainsi dans les PLU des "zones d'activités agricoles" et des "zones de logistiques agroforestières" situées à proximité de la Francilienne, favorisant les circuits courts.
Le groupe s'appuie sur les travaux du Grenelle de l'environnement, le concept d'agriculture raisonnée, le réseau FARRE, et l'encouragement à la conversion des exploitations à l'agriculture biologique. Il s'agit de promouvoir en métropole la découverte de l'agriculture et de ses territoires, à l'aide notamment de cheminements et d'activités de loisirs. Dépassant la stricte logique agricole, le groupe Descartes indique qu'il est nécessaire d'affirmer "*une interdépendance entre le monde rural et le monde urbain et que l'agriculture urbaine en est la construction sociale majeure*".

Epaissir les lisières

Prolongeant cette thématique du rapport ville/nature ou ville/campagne par des questions de paysage et de pratiques urbaines, Nouvel suggère d'investir le territoire des franges entre le monde rural et le monde urbain, ces lisières de la métropole, où se croisent à la périphérie de la périphérie, des terres agricoles, remembrées pour autoriser une exploitation toujours plus mécanisée, et des zones pavillonnaires, commerciales, d'activités, qui tournent le dos au monde agricole et sont dans l'éloignement du monde urbain.
Ces rives, à "l'allure d'une catastrophe ordinaire", doivent à la fois faire appel aux pratiques et aux techniques empruntées au monde de l'agriculture, et pallier aux déficits de la périphérie urbaine. Le premier point suggère vergers, potagers, hortillonnages, maraîchages, jardins familiaux... Le second appelle chemins et pratiques publiques.

DÉRÉGLEMENTER LE PAVILLONNAIRE

La métropole de l'après-Kyoto sera le résultat d'une forte restructuration de la métropole existante. Mais comment utiliser cette occasion pour construire une métropole écologique qui soit en même temps plus démocratique ?
Studio 09, chantier 2, p. 13

Petit à petit, une nouvelle forme d'organisation se met en place. Des individus vendent des bouts de parcelle, donnant lieu à une nouvelle occupation territoriale. Des micro-maisons s'installent dans ces nouveaux interstices. Une autre forme d'architecture fait son apparition ; une architecture plus fragile et moins ostentatoire, nourrie d'un contexte dense et de situations de proximité inédites.
l'AUC, chantier 1, p. 108

S'éloignant du focus habituel sur la ville historique – les grands ensembles ou les grands secteurs stratégiques –, les équipes nous rappellent que le Grand Paris se fera aussi dans son tissu le plus banal, grâce à la capacité d'évolution des tissus pavillonnaires qui recouvrent une grande partie de son territoire.
Crise du pavillonnaire, recyclage et urbanisme, liberté d'entreprendre, des thèmes récurrents pour Studio 09 et l'AUC. Alors que le SDRIF engage à créer 60 000 logements par an pour faire face à l'urgence de la crise, les deux équipes interrogent l'attractivité de la première couronne comme les outils d'urbanisme à mettre en place, en complément des grands projets urbains réalisés ex nihilo. Elles expérimentent une mutation douce des quartiers pavillonnaires, selon un processus souple et progressif, pour répondre à la fois aux exigences écologiques de la ville post-Kyoto et aux besoins spécifiques de ses habitants.

Donner un droit à construire en échange de performances énergétiques

Décloisonnement des ménages, décohabitation des jeunes, mais aussi perte de valeur immobilière…, l'évolution des modes de vie et le vieillissement du parc pavillonnaire de la première couronne obligent à trouver des réponses. Or les caractéristiques de ce tissu, aux parcelles profondes et peu utilisées, offrent une réelle flexibilité que Studio 09 investit.
Au travers des modes opératoires et des schémas très explicites, Studio 09 montre comment des adaptations successives et des redistributions parcellaires fines permettent de satisfaire 45% des besoins en logements préconisés par le SDRIF à l'horizon 2030, tout en améliorant les performances énergétiques de l'habitat. Par des extensions ponctuelles, des constructions en mitoyenneté ou en fond de parcelle, la surélévation de l'existant…, Studio 09 offre un éventail de solutions pour répondre aux besoins individuels.
Avec un gain des surfaces habitables et l'amélioration des logements anciens, les quartiers pavillonnaires re-

trouvent de l'attractivité dans une plus grande densité. Un processus intelligent de redécoupage foncier permet par ailleurs de mutualiser les intérieurs d'îlots, d'aménager des espaces publics, d'installer des équipements de proximité et des commerces dans des quartiers aujourd'hui exclusivement résidentiels.
De nouvelles rues traversent l'îlot, quelques passages sont rendus possibles dans l'idée de rendre publics les ensembles pavillonnaires.
Le droit à construire, laissé à la libre initiative des habitants, reste soumis à une exigence de performances technologiques en matière d'isolation, d'enveloppe thermique ou de système de chauffage... La transformation du tissu pavillonnaire se traduit par une réduction de la consommation énergétique, en cohérence avec les objectifs fixés en application du protocole de Kyoto et du Grenelle de l'environnement.

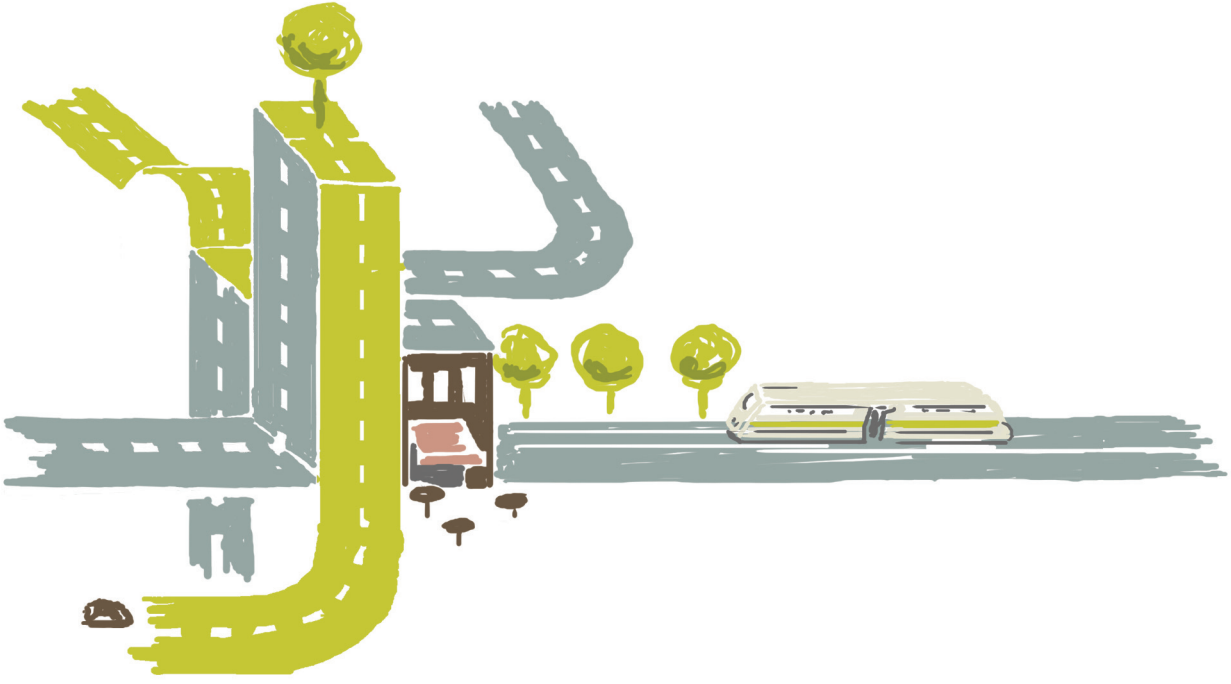
La micro-échelle de la ville sédimentée

La stratification progressive des espaces interstitiels et des bâtiments permet un enrichissement des tissus urbains.
La valorisation foncière s'opère avec l'amélioration du parc de logements et l'introduction de la mixité, dans une densification, une complexification progressives des tissus.
La ville pavillonnaire gagne en attractivité, pour tendre petit à petit vers les qualités intrinsèques de la ville historique. La banlieue continue ainsi sa propre histoire urbaine sous une forme de sédimentation et devient un lieu privilégié d'expression de la métropole moderne.
L'AUC rappelle ainsi que l'essentiel de la métropole de Tokyo est constitué de tissus résidentiels bas à la forte plasticité urbaine. Avec une densité de 93 hab/ha et des parcelles de 100 m², ces maisons bonsaïs de deux niveaux forment un territoire en mutation permanente.
L'équipe plaide pour une banlieue qui soit la somme de ces micro-situations architecturales, où les contraintes contextuelles dessinent une autre forme d'architecture moins ostentatoire, où les fenêtres de la maison s'ouvrent sur la métropole.

Un urbanisme de recyclage où le projet urbain devient exception

L'histoire récente de l'agglomération parisienne a été marquée par les grandes opérations de rénovation urbaine et autres projets urbains réalisés ex nihilo, affranchis de tout contexte. Dans les quartiers déjà constitués, comme les tissus pavillonnaires, les règlements d'urbanisme cherchent à l'inverse à préserver une homogénéité, à figer un état hors du temps.
Or cet urbanisme de la table rase et la tendance excessive à la patrimonialisation des centres historiques ou des faubourgs relèvent d'une même conception conservatrice de la manière de faire la ville. Un atavisme français, selon MVRDV, qui traduit un manque de confiance dans la capacité des tissus à évoluer dans le temps, dans l'expression et l'entreprise individuelle, ainsi que dans la survalorisation de la forme urbaine. Studio 09 rappelle encore que les grandes évolutions en matière de réglementation du paysage urbain parisien ont toujours suivi les innovations technologiques du secteur de la construction.
Perte de valorisation foncière ou au contraire danger d'une démolition-reconstruction massive de la première couronne, ce délicat équilibre entre un état diffus, perçu comme non contrôlé, et une planification raisonnée trouve difficilement à s'établir dans les règlements d'urbanisme.
Plusieurs équipes, dont Studio 09, l'AUC, LIN ou Nouvel, plaident pour une adaptation voire une déréglementation des PLU. Il s'agit d'imaginer de nouveaux outils, à la fois plus flexibles et incitatifs, pour s'inscrire davantage dans un processus de production.
La question du renouvellement urbain sort ainsi des champs des procédures d'urbanisme et des projets d'exception. La notion de recyclage urbain apparaît, ouvre un champ nouveau dans l'histoire de la fabrication des villes ou, plutôt, renoue avec la manière ancienne de faire grandir sa maison.

LES BOULEVARDS DE LA MÉTROPOLE



Des boulevards métropolitains contribueraient non seulement à l'amélioration des liaisons physiques, mais aussi à la construction d'un paysage urbain conjonctif et transitif. Ces parkways modernes, pensés à partir des voiries actuelles et réalisés avec les délaissés les plus minimaux, associeraient liaisons rapides et desserte locale.
Descartes, chantier 2, p. 15

Des espaces publics bien conçus et bien entretenus doivent être au cœur de toute communauté. Ils forment la base de l'interaction publique et de l'interaction sociale et donnent ce sentiment d'attachement à un lieu indispensable à la fierté civique.
Rogers, chantier 2, p. 242

Un maillage de voies métropolitaines, entre le réseau local et national

"*Inventer les boulevards de la métropole*", l'idée revient plusieurs fois dans la contribution du groupe Descartes et sous diverses formes. Elle indique une manière de faire la ville par le redéveloppement de territoires stratégiques, autour de routes et d'autoroutes transformées en "*boulevards du Paris métropolitain*".
Ces interventions seraient le déclencheur, le support de nouveaux quartiers, capables de retisser ensemble des morceaux de métropole aujourd'hui séparés.
Les boulevards de la métropole recouvrent ainsi plusieurs propositions : la reconquête des routes nationales pacifiées, la transformation de portions d'autoroutes en boulevards à plusieurs vitesses, la création de nouvelles voiries articulant le réseau local et les axes majeurs.
Cette proposition ne se fait pas partout. Les anciennes routes nationales sont les premiers lieux désignés par un nouveau partage de l'espace public et un embellissement paysager.
L'identification de segments prioritaires le long des voies rapides relève de la même stratégie.
Entre l'A86 et le boulevard périphérique, la limitation des vitesses à 50 ou 70 km/h permet de ralentir les flux, mais aussi de les fluidifier. Une mesure essentielle pour diminuer la congestion et les émissions polluantes. Ce scénario offre la possibilité de

rétrécir la largeur des files de circulation pour implanter de nouvelles lignes de tramway ou de bus express.
Selon le groupe Descartes, la trame viaire communale ou intercommunale est parfois insuffisante pour articuler correctement la desserte locale au réseau régional voire national.
Il s'agit alors de faire apparaître, en relation avec les figures claires des lignes du RER, des autoroutes et des grandes radiales, un dispositif ajusté à l'échelle de la métropole, permettant des trajets de proximité et des trajets plus longs, à allure modérée.
Pour le groupe Descartes, comme pour Nouvel, le réaménagement paysager des grandes voies doit être pensé dans un enchaînement de séquences bien identifiables.

Inventer du foncier pour de nouveaux quartiers

Dépassant la question des infrastructures, la gestion et l'organisation des déplacements deviennent des enjeux d'une nouvelle cohérence territoriale pour le groupe Descartes. La modulation des vitesses et la hiérarchisation des réseaux sont pensées conjointement à l'implantation de nouveaux pôles d'emplois et de quartiers d'habitat. L'exemple de la Nationale 7 en milieu urbain ne se réduit pas à un projet d'espace public. Le tramway, les plantations d'alignement, la construction de fronts bâtis accompagnent une valorisation des rives qui profite des opportunités foncières et des nombreux petits délaissés. Les nouveaux édifices (logements, bureaux) prennent place sur les aires de parking ou en toiture des centres commerciaux, autour d'une voie apaisée et requalifiée.
La suppression de l'amendement Dupont, qui interdit la construction des bords d'autoroutes dans une épaisseur de 70 à 100 mètres, permettrait de valoriser un important linéaire foncier le long des voies à la circulation ralentie. De nouveaux programmes, voire de nouvelles centralités, peuvent s'implanter en épaisseur : bâtiments, mais aussi étendues agricoles, plates-formes pour les énergies renouvelables… L'équipe identifie sept sections de voies rapides, les *"segments métropolitains"*, pour en faire des lieux stratégiques de redéveloppement urbain.
L'urbanisation de certaines portions

de l'A4, entre Chessy et la gare d'Austerlitz, vient recomposer la mosaïque d'espaces spécialisés autour de nouveaux grands quartiers reliant des pôles métropolitains.

Nouvelles pratiques, nouveaux espaces publics

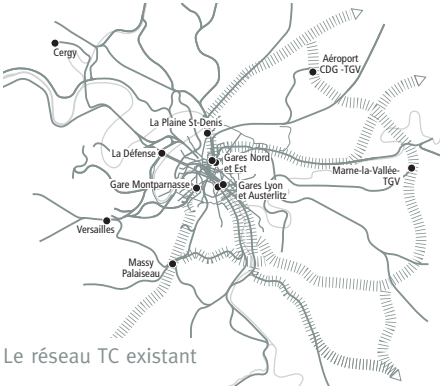
L'idée des boulevards de la métropole se retrouve chez Rogers, mais sous une autre forme. Il s'agit davantage d'une requalification des grandes voies existantes, grâce à l'évolution des pratiques de l'espace public.
Pour l'équipe, les innovations technologiques en matière de mobilités individuelles sont porteuses de grands changements.

Paris Ville lumière… Au début du XXe siècle, l'installation du réseau de gaz et l'éclairage systématique par lampadaire engagent une profonde transformation des grands boulevards, qui deviennent la référence des promenades parisiennes, lieux de flânerie, de rencontres et de plaisirs.
Un siècle plus tard, les voitures électriques, les systèmes de gestion en temps réel sont inventés.
La transformation de la rue s'opère, par une redistribution des emprises circulées, alors que les véhicules à hydrocarbures, bruyants et polluants, sont progressivement exclus de la zone dense. *"La grande rue redevient res publica"* pour Portzamparc, un espace public porteur de sens civique et de communauté, où l'on peut s'épanouir et échanger. La renaissance des boulevards métropolitains de Rogers s'accompagne de la création d'une chaussée réduite à la portion congrue, de nouvelles voies réservées aux transports collectifs et à la voiture verte (compacte et intelligente), de trottoirs élargis mais aussi d'une végétalisation importante, rejoignant par là l'idée des parcours paysagers de Nouvel.
Le boulevard devient un espace ombragé, traversé de véhicules électriques silencieux, où les systèmes de mobilité individuelle partagée créent de nouveaux rapports sociaux…

UNE DEMI-HEURE DE TRAJET EN MOINS

Ainsi le nouveau système, outil efficace de mobilité du Grand Paris, est également un outil d'aménagement. Il revisite le territoire et prend dans son maillage l'épaisseur du tissu urbain : du hub au loop, d'un mode à l'autre, connectant les laissés-pour-compte (...). Il démultiplie les effets de levier du développement économique en créant des nouveaux liens rapides entre : les infrastructures de transport du Grand Paris (...) les universités et les centres de recherche (...) les pôles d'affaires (...).

Nouvel, chantier 2, p. 74



Le réseau TC existant

Hors de Paris, le réseau de transports en commun est largement insuffisant pour desservir, sur l'ensemble du territoire francilien, les secteurs d'habitation et d'emploi.
Cette déficience s'accroît à mesure que l'on s'écarte de la zone la plus dense. L'éloignement des transports et des bassins de vie génère souvent une ségrégation sociale de fait. L'automobile est un choix par défaut.
Plusieurs équipes ont décidé d'investir ce sujet. Pour ce faire, elles proposent un schéma d'infrastructures en transports en commun complétant le réseau existant.
Deux d'entre elles, Nouvel et le groupe Descartes, proposent une approche plus axée sur la réduction des temps de déplacement.

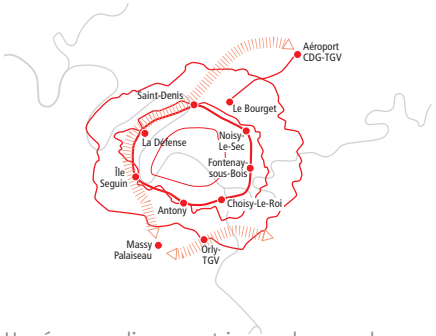
Etendre le maillage de Fulgence Bienvenüe

A travers la formule "de tout point du réseau rejoindre un autre point en moins d'une demi-heure" l'équipe Nouvel propose la création d'un réseau rapide (train ou monorail), cadencé (fréquence inférieure à six minutes), maillé (avec le réseau de plus petite échelle – métro, tramway, transports en commun en site propre – qui irrigue en profondeur le territoire métropolitain). Les stations sont donc des "hubs" situés au cœur de pôles à forte densité d'emploi ou d'habitat. Ce réseau constitue un véritable outil d'aménagement du territoire. Les "hauts lieux", formant des écocités dans des poches d'agglomération, illustrent ce programme d'action.

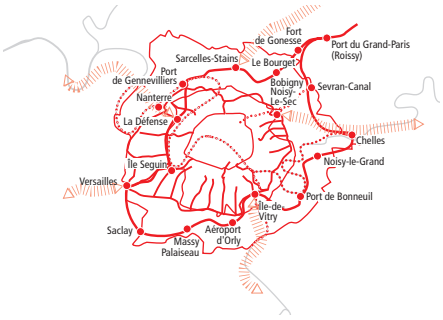
La desserte locale est assurée par une navette circulaire (le *"loop"*), connectée au réseau rapide, les structures publiques et programmes urbains s'organisant à partir des stations du *"loop"*.

Morphologie urbaine et mobilité font système

Le groupe Descartes dresse le constat similaire d'une "mobilité qui éloigne alors qu'elle devrait rapprocher". Son objectif est la réduction du temps de trajet des migrations domicile/travail et l'amélioration des déplacements de banlieue à banlieue : "une demi-heure de trajet en moins par jour".



Un réseau radioconcentrique : des rocades, un contournement TGV ouest.
Rogers



Un maillage à plusieurs vitesses.
Castro

Un métro en viaduc sur le périphérique.
Potzamparc

Sa mise en œuvre passerait par une modulation des durées des déplacements :
- de proximité (transports en commun, vélo ou marche à pied) n'excédant pas 10 minutes,
- intermédiaires, n'excédant pas 20 minutes,
- métropolitains, n'excédant pas 1/2 heure.

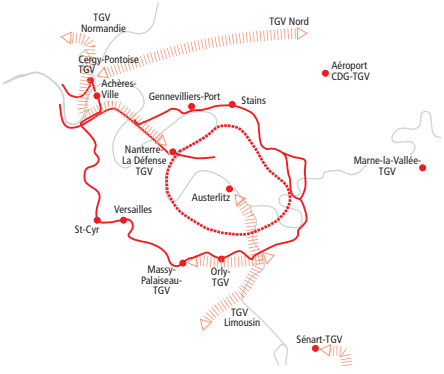
Opposée aux logiques sectorielles d'accroissement de la mobilité pour elle-même, l'équipe préconise une "ville passante", ouverte aux divers flux métropolitains, structurée à partir d'un réseau intermédiaire offrant des services quotidiens.
Sa stratégie est d'améliorer des segments estimés prioritaires plutôt que de terminer la "toile".

Elle se developpe selon trois axes :
1. optimiser les réseaux existants, les hiérarchiser et les réguler,
2. articuler simultanément nouveaux quartiers et pôles d'emploi,
3. faire ensuite monter en puissance les réseaux de transports en commun.

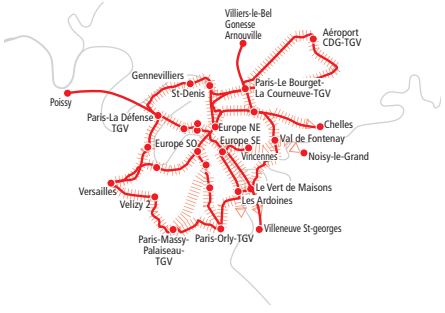
En termes d'aménagement, la réflexion sur la vitesse et les déplacements ne devrait plus être dissociée de celle sur l'organisation des lieux.
Des niveaux de services différents seraient définis selon les localisations, les conditions de logement des ménages, l'implantation des entreprises.
Cette stratégie "concomitante et progressive", érigée en principe, est illustrée par l'urbanisation le long de l'autoroute A4, où les quartiers d'habitation sont raccordés par un réseau de proximité à un réseau intermédiaire lui-même connecté au réseau métropolitain. Service, fluidité et continuité des modes de transports priment sur la vitesse. En réformant la réglementation actuelle, l'autoroute est peu à peu pacifiée. Elle attire les modes doux et le transport collectif. L'urbanisation peut se développer à proximité. En accompagnement, les tarifs des transports en commun en grande couronne seraient réduits afin d'être plus attractifs.

L'enjeu des échelles de déplacement

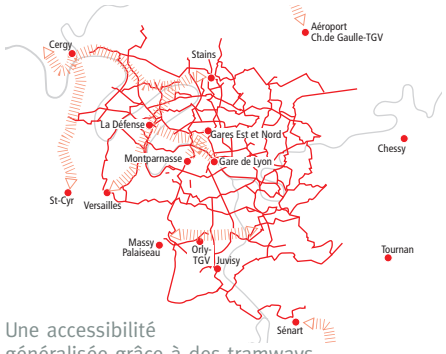
Studio 09, plaidant pour "une accessibilité généralisée", s'appuie sur un réseau à trois niveaux : la grande vitesse



Un réseau dans la Vallée de la Seine.
Grumbach



Un maillage complet avec le Réseau Régional du Grand Paris et TGV confondus.
Nouvel



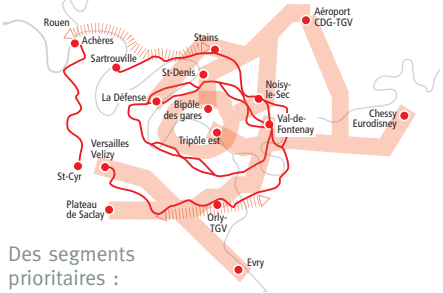
Une accessibilité généralisée grâce à des tramways.
Studio 09

(TGV), la vitesse moyenne (RER, tram, métro) et la lenteur (marche à pied, vélo). Pour atteindre "l'accessibilité pour tous", il ne faut plus chercher à tout résoudre par des rocades mais réaliser un maillage qui s'enchevêtre au réseau existant et permette les déplacements est-ouest et nord-sud, traversant l'agglomération de part en part, sans passer nécessairement par Paris. Le réseau de vitesse moyenne serait stratégique pour "modifier radicalement la façon de pratiquer et habiter le Grand Paris".

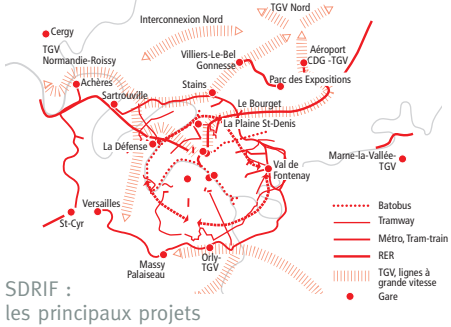
Le tramway, en particulier, possède cet avantage d'être économe en énergie, peu polluant, flexible et surtout un "formidable outil de requalification de l'espace urbain". En substitution au réseau bus, jusqu'à 600 km de lignes de tramway (à comparer avec les 45 km actuels) pourraient être créés et permettre de passer de 0,04 km/1 000 habitants à 0,14 km/1 000 (à comparer avec le chiffre de 0,32 pour Anvers).

Les mailles de ce réseau, espacées de 2,5 km en moyenne, portent l'éloignement maximal des stations à 1,25 km pour les déplacements piétons et vélos, ce qui dispense d'envisager un réseau de bus intermédiaire. L'équipe propose d'expérimenter ce modèle sur le secteur de la porte de Vincennes où se conjuguent plusieurs niveaux de mobilité : RER et métro, tram et stations Vélib'.

Ces schémas simplifiés sont des interprétations des propositions des équipes qui ont des niveaux de précision différents.

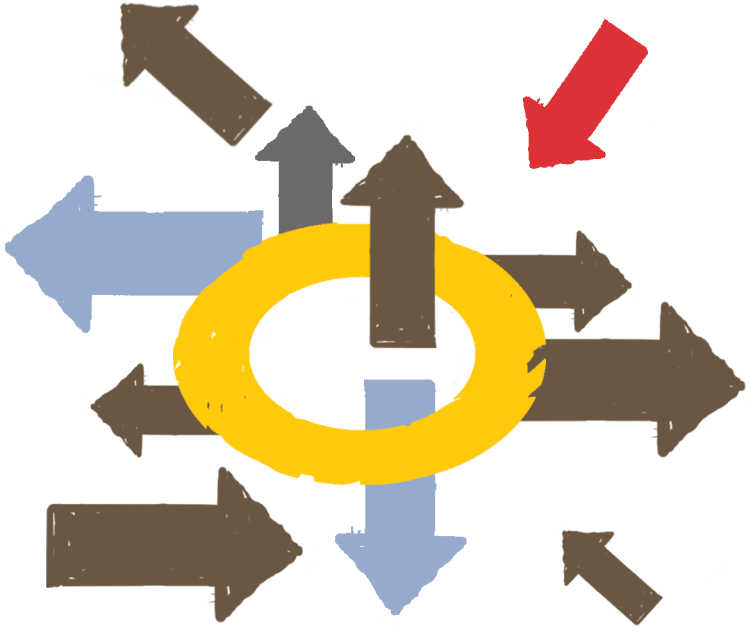


Des segments prioritaires :
TC renforcés et articulés avec la route.
Descartes



SDRIF :
les principaux projets

GARES LIEUX D'ÉCHANGES



La gare est traversée de mille trajets fonctionnels, du voyage à l'achat, du vêtement à la nourriture : un train peut déboucher dans un rayon de chaussures… Ainsi chaque quartier se ramasse dans le trou de sa gare, point vide d'affluence de ses emplois et de ses plaisirs.
Roland Barthes, *L'Empire des signes,* 1966 – cité par l'AUC

Le principe fut appliqué à Tokyo et la Yamanote Line fait figure de shopping mall géant, une boucle d'intensité urbaine sur laquelle continuent de se greffer des développements de plus en plus importants combinant commerce, tertiaire, loisirs culturels… sur les points de passage quotidien de millions de commuters.
l'AUC, chantier 1, p. 39

Pour la plupart des équipes, les gares forment des lieux urbains par excellence, des grands carrefours qui concentrent hub international, commerces, services, mobilités… dans une articulation possible de l'échelle métropolitaine avec l'échelle de la proximité.

Les gares, lieux d'hybridation et de densification de la ville

L'AUC imagine la gare comme machine proliférante, hyperbuilding ou Très Très Grand Louvre, trois notions pour désigner la capacité exponentielle des espaces de mobilité à former des lieux d'hybridation et de densification de programmes.

Dans "Learning from Tokyo", l'un des chapitres de leur contribution, la Yamanote Line fait référence.
Ligne de métro circulaire et aérienne, elle forme le véritable cœur de la ville : celui de ses gares, de ses pôles de bureaux, de ses centres commerciaux, de ses hôtels de luxe, comme de ses lieux de vie quotidiens. En 1911, un homme d'affaires japonais décide de tirer parti de cette infrastructure de transport pour greffer autour des gares des séries de programmes. La concentration de commerces, d'équipements culturels, de bureaux, dans la gare mais aussi alentour, forme synergie et interaction pour faire émerger des pôles actifs, attractifs. Les gares de la Yamanote Line ont créé des points d'intensité dans la ville.

L'AUC opère le collage d'un important pôle en transports et en services, appelé machine proliférante, dans un quartier pavillonnaire dont la forme rappelle celle de la seconde couronne de Paris. Objet de connectivité reliant le tissu résidentiel à la ville, la gare devient surtout une ville en soi, un concentré qualitatif de métropole, laissant un quartier imperturbable dans sa tranquillité.
Les notions de densité et d'hybridation amènent ensuite un nouveau concept, au travers de l'hyperbuilding, dont la gare forme potentiellement un développement parfait. Le terme désigne un espace d'agglomération et de densité dans lequel une multitude de programmes restent concentrés dans un seul et même volume compact.

La mobilité formant pour l'AUC une condition nécessaire à l'hybridation, les gares (et leurs connexions aux réseaux de transports) apparaissent d'elles-mêmes comme autant d'*hyperbuildings* potentiels...
Le développement sur les potentialités d'évolution des gares trouve une forme d'achèvement dans la proposition d'un Très Très Grand Louvre sur les Halles, comme mise en abîme de la métropole. L'AUC associe la culture élitiste d'en haut à la culture de masse d'en bas dans un même ensemble, densément irrigué par les flux souterrains des voyageurs de la gare des Halles.

Des espaces de vie capables d'aménité

L'importance du rôle donné aux gares dans la consultation plaide pour leur revalorisation, qui dépasse les aménagements fonctionnels : soins apportés à une architecture pourquoi pas iconique, à l'éclairage, au mobilier ou aux espaces communs, notamment pour Nouvel ou Castro... Car la question de l'ancrage des gares se joue spatialement, dans leur rapport à la ville, mais aussi physiquement, dans leur rapport à l'usager. L'AUC parle de la "pauvreté émotionnelle des lieux de transport", dès qu'on s'éloigne des noyaux historiques, des aéroports et des centres d'affaires : aux abords sans valeur foncière (gares du Nord et de l'Est), à l'environnement inactif et insécurisant, à l'architecture minimale et déserte... Un lieu inactif, ouvert aux intempéries et sans qualité, au confort réduit, incapable de susciter du plaisir ou de l'agrément.
L'exemple des nombreuses gares de quartier tokyoïtes montre pourtant qu'un parvis ou une belle architecture ne sont pas indispensables pour faire centralité. Les gares sont avant tout caractérisées par l'interface immédiate entre l'accès aux quais et le trottoir, des distances calculées au plus court dans un environnement simple et agréable, offrant un certain nombre de commerces et de services à proximité. Leur qualité première réside dans leur capacité à rayonner et à diffuser dans les tissus contigus. Pour sa part, LIN appuie en partie son projet de

renouvellement de la ville diffuse sur l'évolution des quartiers résidentiels de banlieue vers une "ville légère", flexible et paysagère, redynamisée par de petits centres multifonctionnels de quartier (commerces, écoles, centre de santé, aires de jeux...), développés autour des gares de transports en commun.

Intermodalité et multiplication des gares

Ce qui frappe à la lecture du plan de métro de l'agglomération de Tokyo, c'est avant tout le maillage dense et complexe du territoire, par la diffusion des lignes et des stations. La densité et la répartition des gares d'interconnexions couvrent de manière presque uniforme le grand territoire de l'agglomération.
Plusieurs équipes, dont Studio 09, Nouvel, Castro ou Rogers, préconisent ainsi d'augmenter les interconnexions en banlieue pour faire exister les gares, considérant qu'un réseau de transports ne vaut que par l'accessibilité donnée à chaque territoire et à son maillage. Grumbach fait d'ailleurs du tressage des mobilités une des conditions de la mise en œuvre de conciergeries, nouveaux lieux d'interconnexions et de services de sa ville linéaire de Paris au Havre, viables dans un environnement aussi bien urbain que rural.
Les gares deviennent enfin des lieux d'intermodalité, qui permettent l'accessibilité à tous les systèmes de transport. Toutes les équipes font le pari de l'innovation technologique en matière de mobilité individuelle ; des systèmes de Vélib', de voitures électriques automatisées ou encore de taxis-navettes à tarification intégrée rayonnent autour des stations de transports en commun, amplifiant leur valeur et leur rôle dans la ville.

UNE NOUVELLE GARE POUR L'EUROPE

Cette fenêtre – enchâssée dans Paris intra-muros – est au cœur du potentiel de développement du rhizome Nord.
Elle est en mesure d'accueillir un projet majeur : la gare Nord Europe.
Portzamparc, chantier 2, p. 176

Paris est actuellement le premier hub européen dans les grandes cités ferroviaires. Amsterdam, Londres, Munich, Bruxelles, Francfort, Cologne, Zurich, bientôt Barcelone, et Milan à plus long terme, seront à environ trois heures de Paris.
Mais les gares parisiennes ne paraissent pas pour plusieurs équipes à la hauteur dans la compétition internationale entre villes "mondiales" ou "globales".
Portzamparc pointe le manque d'opportunités foncières autour des deux gares parisiennes.
Le contraste est frappant, note l'AUC, avec Tokyo, et ses gares placées sur la ligne de ceinture Yamanote, avec leurs grands centres commerciaux, hôtels et bureaux associés.

Déplacer les gares du Nord et de l'Est

La stratégie retenue par Portzamparc est de sortir les gares du Nord et de l'Est de Paris en imaginant une grande "Gare Nord Europe" située le long du boulevard périphérique, à Aubervilliers, en limite de Paris.
Cette nouvelle gare serait complétée par un centre d'affaires majeur qui deviendrait le plus important de la région d'ici à vingt ou trente ans.
L'accessibilité à cette "Gare Europe" serait assurée par une nouvelle rocade de métro léger, de type monorail, courant au-dessus du boulevard périphérique ainsi que par le détournement du tracé des lignes de RER B et E.
La nouvelle gare serait par ailleurs reliée au centre de Paris par un boule-

vard Sébastopol prolongé et aménagé sur les anciennes voies ferrées de la gare de l'Est.
Les autres équipes abordent cette question de la fragmentation des gares parisiennes en imaginant des réponses diverses au trafic des TGV et des connexions possibles. Deux options sont principalement envisagées : une gare centrale ou des gares relais.

La gare centrale

A l'inverse de la proposition de Portzamparc, qui implique le détournement des réseaux lourds de transports en commun, l'option d'une gare unique dans le centre de Paris est proposée par MVRDV. La gare serait positionnée en souterrain, sur le plus grand lieu d'échanges et de transports en commun d'Europe, impliquant des travaux colossaux pour réaliser cet ouvrage en sous-sol.
Elle permettrait de connecter toutes les grandes lignes TGV dans une "Gare de l'Europe" sous le Forum des Halles.

Des gares "relais" sur la rocade des TGV

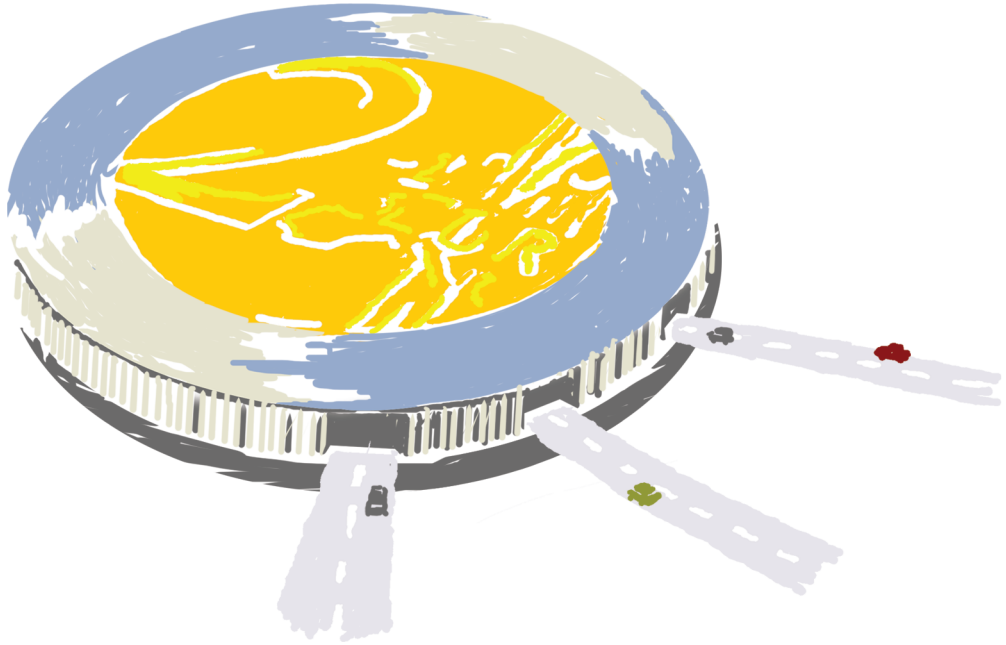
La rocade de TGV existe déjà à l'est. Deux gares TGV y sont inscrites, Chessy et Roissy. Elle serait complétée à l'ouest, au nord et au sud.
Cette solution est retenue par Rogers : une nouvelle liaison relierait Roissy à Massy à l'ouest, en passant par La Défense, et permettrait au réseau TGV ouest et sud-ouest d'être relié aux réseaux est et nord en contournant Paris. Le groupe Descartes reprend, en partie, ce schéma en créant notamment une nouvelle gare de liaison à Stains recevant la nouvelle ligne TGV de Normandie reliée par l'anneau périphérique aux autres lignes TGV.
Castro envisage aussi la création d'une nouvelle gare à Stains sur cette liaison périphérique non complétée.
Deux autres gares seraient créées à Bobigny et à Vitry, en avant des gares terminus, et une quatrième gare à La Défense.
Certaines de ces nouvelles gares seraient reliées entre elles par un métro automatique aérien qui ferait le tour de Paris au niveau de l'A86.

Nouvel utilise les infrastructures existantes et complète par de nouveaux barreaux, en viaduc d'autoroutes ou sur les nouvelles infrastructures, son réseau rapide du Grand Paris.
Il envisage plusieurs "hubs" de connexion appelés à devenir des pôles très actifs de la métropole et qui pourront être situés dans des lieux à revitaliser comme Le Bourget-La Courneuve. Enfin Studio 09 considère que le réseau TGV doit contribuer à la construction d'une métropole isotrope.
Il propose 6 nouvelles gares TGV (dont Cergy, Stains, Sénart, Touran), bien connectées au réseau de transports métropolitain pour favoriser l'accessibilité au réseau rapide pour tous les habitants.

Paris-Le Havre, port mondial

En plus de la question des déplacements des personnes, de nombreuses équipes abordent la question de l'approvisionnement de la métropole. Faisant le constat qu'à l'inverse d'autres grandes métropoles, Paris n'est pas connecté à la mer, Grumbach propose le développement d'un grand port ouest-européen le long de la vallée de Seine, accompagnant la formation d'une métropole discontinue Paris-Rouen-Le Havre.
Cette proposition a le mérite de poser clairement la question de la bonne échelle à mettre en place pour l'approvisionnement durable de la métropole parisienne. Elle part aussi du principe que le trafic mondial de conteneurs ne faiblira pas ou ne sera pas remis en cause sur le long terme. De plus, avec la réalisation du canal Seine Nord Europe, la vallée de la Seine pourrait entrer dans le système européen du trafic des conteneurs.
La proposition est appuyée par un nouveau dispositif offrant de multiples moyens de déplacements, et d'interconnexion à toutes les échelles et à toutes les vitesses : TGV, fer, routes et autoroutes, Seine, vélo. Une ligne à grande vitesse relierait la Défense au Havre via Rouen en une heure.

PÉAGE URBAIN



Proposition de péage urbain
pour Paris métropole : zone de péage
et puis d'interdiction éventuelle pour
les véhicules privés à hydrocarbure,
pas de taxe pour les véhicules à faible émission.
Rogers, chantier 2, p. 103

L'objectif n'est pas de réguler le trafic
par la congestion, mais à travers les divers
paramètres du coût de la mobilité (péage,
vitesse, taxe de stationnement).
Aujourd'hui, plus on passe de temps
dans les transports en commun, plus on paie
son ticket cher. Supprimons la double peine
ou inversons-la : plus loin devrait signifier
moins cher.
Descartes, chantier 2, p. 7- 9

Faire payer le coût écologique des déplacements

Empreinte environnementale élevée, coûts croissants, encombrement des espaces, même si la mobilité dans la métropole liée à l'usage de la voiture n'est pas souhaitable, elle reste pour nombre d'habitants la seule option de déplacement rapide d'un point à un autre dans des banlieues peu denses.
Il faut donc trouver des solutions de transition dans le temps et l'espace, en attendant un développement renforcé des transports en commun et des modes de déplacement à faible bilan carbone, comme la marche à pied ou le vélo.
Partant de ce postulat, Rogers propose une solution complète basée sur des voitures plus écologiques, des flux mieux gérés et une taxation des déplacements pour libérer les espaces publics.
En choisissant le modèle du péage urbain de Londres, il relance le débat sur le coût de la mobilité individuelle et le financement des transports collectifs par la taxation des transports individualisés.

Taxer les véhicules polluants dans le centre urbain

"Tout comme les poubelles peuvent maintenant être fichées pour enregistrer le montant des déchets produits par les ménages, on peut introduire une certaine forme d'échange de quotas d'émissions liées à la voiture pour garantir un accès réparti à l'usage de la voiture et conformément aux cibles globales de la ville".
Susceptible de réduire la pollution, cette mesure peut se moduler selon les usages mais ne suffit pas, estime Rogers.
Il propose en complément de taxer puis d'interdire les véhicules privés à hydrocarbures en créant, comme à Londres, une Zone à émission réduite pour Paris centre en 2010, progressivement étendue à toute l'agglomération. Elle serait à même de devenir en 2030 une zone ZERO sans véhicule à empreinte carbone.

... ou taxer la vitesse des flux métropolitains en périphérie ?

Il ne s'agit pas, pour le groupe Descartes, de limiter l'accès au centre et de réduire seulement la pollution dans les zones les plus denses. L'objectif est au contraire, de fluidifier le trafic dans les zones intermédiaires en hiérarchisant le réseau de voirie selon l'usage de proximité qui peut en être fait, en favorisant le maillage intermédiaire par des voies dédiées aux véhicules faiblement émetteurs en gaz à effet de serre et en limitant par la taxation l'accès aux voiries rapides métropolitaines au-delà de l'A86.
"Il faut, dit le groupe Descartes, *réserver la possibilité d'aller plus vite à l'échelle métropolitaine, tout en adoptant des systèmes tarifaires dissuasifs pour les autres flux."*
Cette hiérarchie dans le temps et dans l'espace amène à distinguer proximité quotidienne modérée mais gratuite en quelque point de la métropole et éloignement occasionnel rapide mais payant. Cela nécessite de faire concorder bassin de vie et bassin d'emplois en évitant les surconcentrations économiques.
Qu'il s'agisse de taxer l'hyper-centre ou les voies rapides, ces mesures entraînent des reports de charges sur les réseaux secondaires et les transports en commun qui légitiment l'affectation de nouvelles recettes.

Un nouveau service urbain collectif pour la micro-mobilité

Toutes les équipes intègrent à leur projet le recours à des véhicules propres utilisant l'électricité ou l'hydrogène et certaines, comme Grumbach, proposent des parkings relais intermodaux, mais LIN et Rogers vont plus loin et mettent en avant l'idée que, de propriété unique à valeur patrimoniale, le transport individualisé peut devenir un service collectif pour la micro-mobilité, plus équitable d'un point de vue social. Véhicules partagés sur le mode d'Autolib', taxis verts, minibus *point to point*, covoiturage, toutes les solutions sont bonnes à condition d'utiliser de nouveaux véhicules, plus petits et plus abordables.

La voiture verte, nouveau symbole parisien

En proposant simultanément de créer un véhicule abordable et de dispenser de péage les véhicules non polluants, Rogers apporte une solution au problème de la ségrégation socio-spatiale face à la mobilité. En y ajoutant un mode de gestion collective (trains de véhicules, gestion distance/vitesse et guidage) à partir d'unités plus petites, il répond à l'encombrement des axes, dégage des réserves physiques quoique limitées en capacité et relance l'économie automobile régionale.
"Le développement de nouveaux modèles de voitures vertes est une énorme opportunité pour la Région et pour la France. Faisant partie d'un "New Deal" de croissance économique et technologique."
S'agit-il de faire, comme le propose Rogers, de la voiture de demain un transport individualisé écologique de masse pour la grande banlieue en attendant de pouvoir densifier un centre métropolitain dépollué ? Ou, comme le suggère le groupe Descartes, de fluidifier une circulation globalement plus respectueuse de l'environnement en urbanisant les voies métropolitaines et en faisant payer les déplacements rapides à l'échelle des grands bassins métropolitains ?
Dans les deux cas, la question n'est pas tant celle du péage urbain que celle de l'articulation dans le temps et l'espace des modes de transports, chacun d'eux répondant à une logique de réseau, à un coût mais également à une fonction sociale, plus ou moins égalitaire, de la vie urbaine.
"Entre macro-mobilités et micro-mobilités, la combinaison de tous ces modes, seule, peut constituer une solution", conclut LIN.

PRODUIRE L'ÉNERGIE LOCALEMENT

Pour notre équipe, le problème de l'environnement n'est pas une position philosophique que l'on adopte ou rejette au gré des modes, il constitue un impératif, à la lumière des défis qu'on ne peut éviter (...). Nous devrons faire face à une crise de l'énergie dans le court, moyen et long terme, à une rareté croissante des ressources et à une croissance de la population mondiale.

Chaque pays, chaque citoyen en subira les conséquences...
Nous considérons cela comme une opportunité technologique et économique extraordinaire – un changement de paradigme ayant un impact aussi important que celui de la révolution industrielle.
Rogers, chantier 2, p. 2

Avec le concours de Météo France, les simulations réalisées avec 30% de superficie forestière supplémentaires permettent de réduire de 1 à 2 degrés la température nocturne pendant un pic de chaleur au centre de Paris.
Descartes, chantier 2, p. 217

Une métropole responsable et consciente de son empreinte environnementale a deux moyens pour la réduire année après année : la diversification des sources d'énergie et la restriction de la demande.
Rogers répond à cet enjeu majeur par la nécessité, d'une part, de limiter la dépendance vis-à-vis de l'énergie nucléaire en diversifiant les sources énergétiques, d'autre part, en développant une nouvelle culture de consommation consciente et modérée.
En incluant dans sa proposition tous les services urbains, réseau d'électricité, de gaz, d'eau, énergies renouvelables, pipelines d'hydrocarbures, gestion des déchets..., il montre en quoi la nécessaire transformation des infrastructures existantes a autant d'importante que, au XIXe siècle, la modernisation des villes avec l'installation du réseau d'assainissement, d'eau potable et de gaz.

Diversifier les sources d'énergie

Le premier impératif est d'augmenter la part des énergies renouvelables et de produire l'énergie au plus près des consommateurs pour éviter les déperditions dans le transport.
Produire suppose de mettre en place des turbines éoliennes et des installations photovoltaïques en position surélevée dans la région. Les toits sont réquisitionnés, transformés en terrasses et toitures-jardins qui constituent d'excellents isolants, flanqués de panneaux photovoltaïques et parsemés d'éoliennes. Le chauffage urbain alimenté par les déchets ménagers incinérés sera exploité plus complètement pour produire, en plus de la vapeur d'eau qui alimente le réseau de chaleur, de l'électricité en cogénération. Le réseau sera développé sur le territoire métropolitain alors qu'il est aujourd'hui seulement parisien.
La production de chaleur sera complétée par la production de froid destiné à la climatisation. Devront être ajoutés à l'incinération des déchets, qui constitue aujourd'hui la source de combustible principale, la biodigestion, la gazéification et l'utilisation de la biomasse comme combustible à partir des 300 000 ha de surfaces boisées de la région.

Créer des piles urbaines et un réseau intelligent d'alimentation

Mais cette diversification de l'énergie et cette nouvelle manière de la produire supposent d'équiper la métropole d'un réseau de centres de production et de transformation de ces énergies, "les piles urbaines", et d'un réseau de distribution à l'échelle de la métropole, "les artères multicouches".
Les piles urbaines jalonnent le territoire, elles sont constituées de bâtiments nouveaux, tels de gros transformateurs, dans lesquels peuvent être concentrées toutes sortes d'énergies renouvelables, recyclage des eaux de pluie, géothermie, incinération des déchets, éoliennes et/ou panneaux solaires. Elles alimentent le territoire qui les entoure dans un système de proximité et sont connectées à la nouvelle armature métropolitaine. Cette armature viendra soutenir un nouveau système de gestion technique, un nouveau réseau d'alimentation de la ville, qui sera installé sur des terrains pris sur les artères ferroviaires parcourant déjà la métropole. Ainsi sera constitué un réseau cohérent toute l'agglomération urbaine qui pourra s'enrichir de nouveaux éléments en fonction de l'avancée des techniques.

Réduire notre consommation d'eau et d'énergie

Il ne faut pas seulement produire différemment, il faut aussi consommer moins... Récupérer les eaux pluviales pour les utiliser dans le réseau d'arrosage et dans les tâches domestiques, produire moins de déchets, les recycler plus qu'aujourd'hui, isoler les constructions, les équiper et les transformer pour les rendre plus passives, voilà des pratiques quotidiennes auxquelles il faut s'habituer dès maintenant.

Etendre la forêt pour limiter l'augmentation de la température à +2°

A la politique énergétique développée par Rogers s'ajoutent les propositions du groupe Descartes de renforcement du rôle des forêts dans la lutte contre l'augmentation des températures.
La forêt constitue le principal refroidis-

seur de l'air. Il est proposé de gagner 1 400 km² de forêt sur les terres agricoles pour améliorer le confort métropolitain, aller de Paris à Fontainebleau sans sortir de la forêt, et pour produire du bois comme source d'énergie et matériau de construction.

Réduire les îlots de chaleur urbains

Le groupe Descartes présente également des solutions pour lutter contre le phénomène de production de chaleur par la ville elle-même, dû à un effet de dôme thermique. Plus l'on s'approche du centre de la ville, plus il est dense et haut, et plus le thermomètre grimpe.
Ainsi, en période de canicule, on peut avoir la nuit, en ville, 8 à 10° de plus qu'à la campagne, à cause d'un apport accru d'énergie et de capacités de refroidissement amoindries. Par exemple, le bitume des rues, matériau noir, stocke la chaleur et peut monter à 40°. L'énergie produite par les habitants, les transports, la climatisation, l'industrie… L'air circule moins, le vent est ralenti, il y a peu de surfaces humides, donc peu d'évaporation, le refroidissement est plus lent.
Il faut donc augmenter la végétation dans les zones urbaines denses, transformer les matériaux de sol, créer des lacs, augmenter la forêt…
Nouvel, quant à lui, à partir du slogan *"Produire là où je consomme"* propose d'aménager une vallée énergétique, où seront installées des fermes de dix éoliennes, d'intégrer des éoliennes dans les pylônes électriques, de créer des luminaires autoproducteurs d'énergie.

LA MÉTROPOLE DES LUMIÈRES

Entre histoire et modernité, les lieux symboliques ont vocation à incarner et à refonder l'identité républicaine d'aujourd'hui. Les nouveaux monuments que nous proposons pour le Grand Paris sont susceptibles d'être portés à l'incandescence, à l'instar de la tour Eiffel, de Notre-Dame de Paris ou de la Grande Arche.

Castro, chantier 2, p. 49

Poétique, symbolique, spectaculaire

La volonté de redessiner la ville en y fondant des lieux ou des actions à forte valeur symbolique est amplifiée dans plusieurs propositions. Pour l'équipe Castro, le Grand Paris doit être solidaire et poétique. Son plan ne peut être un schéma directeur, mais doit s'apparenter à un tableau de Pollock, égalité de traitement, de Poliakoff, patchwork et ses coutures, ou être baigné de lumière comme une œuvre de Vieira Da Silva.

Cette dimension poétique renvoie à un projet manifeste, politique et spatial. La métropole y renoue avec le sublime et l'embellissement et fabrique du "sacré républicain", à l'instar de la IIIe République, grâce à une production monumentale pour le Grand Paris. Les signes se veulent forts et sont représentés par des collages évocateurs qui se jouent des échelles : La Courneuve en Central Park, la place des Fêtes en "carte postale" de la nouvelle fédération de la Plaine de France, "toutes les mémoires au mont Valérien", un grand Opéra et un "Ecoplanète" au port de Gennevilliers, une "Foire du monde multipolaire" à Gonesse, la célébration de "la République métissée" sur les bords du lac de Vaires, "l'Agora du Grand Paris" à la confluence Seine/Marne, un "Panthéon à pied" à Vitry…. "Les valeurs de la République" et le "droit à l'urbanité ", devenus visibles et lisibles dans le territoire du Grand Paris, fondent une "topolitique".

Les territoires de l'art

Sans se présenter comme un appel à la commande publique, c'est bien à la reconquête des lieux par les ressources de l'art que nous convie Buren (Nouvel). "Paris agrandi" pourrait être l'occasion d'inventorier la multitude des lieux susceptibles d'accueillir des œuvres d'art. Paris pourrait ainsi devenir un vaste chantier artistique et la métropole, une installation qui, éclairée des lumières de l'art, construirait une nouvelle Histoire. *"Ce Grand Paris devrait être pendant de nombreuses années un chantier où se ferait, sous les yeux de millions de spectateurs, l'art de leur temps."* Art et culture comme déclencheurs et fédérateurs d'une autre manière de faire et de révéler les

identités du territoire s'installent à très grande échelle dans la proposition de l'équipe Grumbach. Un itinéraire de 350 km de long tracé par Dani Karavan et Léna Soffer (de la place de la Concorde à la côte) raconte le paysage et ses lieux.
Il est balisé de 17 haltes marquées d'un rayon laser et d'une mise en lumière des grands éléments remarquables (patrimoine historique, grands ensembles et bâtiments industriels, ponts et quais…). Un grand événement culturel, de type exposition universelle sur le thème de la "Métropole du XXIe siècle", doit permettre une implication collective et être un premier pas vers la réalisation de l'œuvre monumentale. Mais, comme le précise l'équipe, l'enjeu est aussi dans l'invention *"des dispositifs qui favorisent l'émergence de cette créativité citoyenne, la rencontre de différents milieux culturels"*.

Les feux de la culture

C'est bien la capacité à allumer de nouveaux feux dans la métropole des Lumières qui est finalement en question, ceux de la connaissance et de l'invention, comme le proposait Victor Hugo, cité par Rogers.
La réponse est peut-être dans une conception de la politique culturelle qui ne serait plus réduite à une offre artistique et des politiques publiques, mais qui prônerait une démocratisation de la culture. Les futurs d'une démocratie culturelle, faite d'innombrables activités portées et produites avec les populations, restent à inventer, comme a su le faire Berlin depuis de nombreuses années. *"Des projets pour les citoyens de Paris métropole par les citoyens de Paris métropole."*
Si la métropole des Lumières est à considérer sous l'angle d'une compétition internationale, Studio 09 souligne que son attractivité doit d'abord être celle du sens lié au cadre de vie de ses habitants. C'est à partir d'un territoire historiquement approprié, désigné par ces toponymes et sa géographie, qu'il est possible de penser une monumentalité élue par les habitants eux-mêmes, une expression de leur "mémoire collective". La topographie devient topologie, les monuments concentrés ou centralisés deviennent

diffus. Cette construction n'est pas celle de l'instant et du spectaculaire, mais celle de la sédimentation.

Ombre et lumière

Pour Rogers, Paris "Ville lumière" s'est historiquement construite sur de grands événements (expositions universelles, inventions techniques, grands rassemblements…). Pour faire face aux enjeux du XXIe siècle, ceux de l'après-Kyoto, elle doit renouveler son approche des techniques d'éclairage. Cette nouvelle économie de la lumière pourrait rapporter 1,5 million d'euros par an.
La lumière, diurne et nocturne, exprime la vie de la ville. Elle peut donc révéler le caractère et l'identité de Paris métropole. Si elle aide à lire la ville, lui donne une force poétique, la lumière peut aussi désorienter, inquiéter, et apparaître comme le lieu d'une consommation ostentatoire d'énergie.
La lumière pourrait donc aider à décrypter la ville de manière "créative et intelligente".
Un choix entre "ombre et lumière" devrait être opéré parmi les édifices singuliers et conduire à identifier les lieux de vie urbaine, ces axes principaux, les points de repère ou de rendez-vous.
Les "connexions lumineuses" pourraient contribuer à "consolider les grands axes" et hiérarchiser les chemins de la métropole (pistes cyclables, rues et routes, gares et stations) pour "promouvoir" la mobilité et inciter à la marche à pied. Le fleuve et les rivières retrouveraient l'obscurité.
La ville elle-même devrait pouvoir dormir. La "nuit noire", sans éclairage de monument, deviendrait le pendant événementiel des Nuits blanches et redonnerait aux Parisiens la nuit étoilée.

IL N'Y A PAS DE GRAND PARIS SANS PARIS ET DE PARIS SANS GRAND PARIS

Où est Paris ? Du schéma radio-concentrique à la ville partagée

Des années d'histoire et de géographie ont construit, au-delà de la réalité physique, une image mentale de Paris qui domine sur d'autres représentations de la métropole parisienne. Elle confère aux habitants un sentiment d'appartenance, d'être et d'agir ensemble dans une même ville. Aujourd'hui, la force du schéma spatial de Paris, sa représentation immédiate, est celle d'un espace radioconcentrique, limité par le périphérique, traversé par la Seine, doté de monuments symboliques forts, la tour Eiffel, Notre-Dame…

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.
MVRDV, chantier 2, p. 263

Au sentiment d'un encerclement de Paris par ses banlieues, dans une confrontation dont la ligne de front est matérialisée par le périphérique, devra se substituer l'expérience vécue, plaisante, agréable, d'une interpénétration. Là où Paris peut s'aventurer au-delà de son histoire dans une géographie différente...
Nouvel, chantier 2, p. 28

Les identités franciliennes n'ont pourtant cessé de se développer au fil du temps, voire de se renforcer depuis les cinquante dernières années.
Pour l'ensemble des équipes, c'est de cette réalité qu'il faut s'inspirer aujourd'hui. Le territoire aggloméré offre une diversité dynamique qui doit être affermie pour enrichir tout projet.
Ainsi, la métropole emprunterait à Paris sa notoriété mais non son identité : *"Il n'y a pas de Grand Paris sans Paris et de Paris sans Grand Paris"* (citation orale de Nouvel).

Des liens physiques

Plusieurs dispositifs sont de nature à créer les liens nécessaires entre Paris et la zone agglomérée. Ils s'affranchissent souvent des limites administratives en vigueur. Castro précise ainsi que le *"Paris historique s'arrête aux fermiers généraux, l'espace à partir des fermiers généraux doit faire couture avec la banlieue"*. La Seine est un vecteur de liens essentiel. L'AUC en fait *"l'infrastructure la plus efficace de Paris, un collecteur d'événements"*.
Pour toutes les équipes, elle serait à même de recevoir plus de transports (Grumbach, Castro), des énergies renouvelables (MVRDV, LIN), davantage d'événements, voire de nouvelles constructions (groupe Descartes), des promenades, un réseau vert (Rogers, LIN, Studio 09). De nouveaux boulevards et avenues pourraient prolonger ceux qui existent (bd de Sébastopol pour Portzamparc, cours de Vincennes pour Studio 09) ou devraient être réinventés pour participer de l'identité métropolitaine, en actualiser l'héritage (groupe Descartes, Castro).
Le périphérique focalise l'attention. Couturé, traversé, couvert, accompagné (le quartier des Batignolles rejoint la Seine à Clichy, Bercy/Masséna Charenton/Ivry sont pensés comme une entité urbaine pour le groupe Descartes et Nouvel), il est même transformé sur toute sa longueur (Rogers) ou support de nouvelles mobilités (Portzamparc).
Les nouveaux liens à créer ont aussi une valeur essentielle en matière environnementale. Inscrits dans un réseau d'espaces plantés, auxquels participent les réseaux ferrés, ils

attestent d'une synergie des espaces naturels favorisant la biodiversité. Les réseaux énergétiques, trop souvent oubliés, conduisent à repenser les rapports entre les territoires, au-delà de leur valeur fonctionnelle (Rogers).

Un patrimoine actif, un engagement durable, une urbanité renouvelée

"Paris doit donner l'exemple ? La ville doit s'affirmer comme la première à refuser le désastreux système de planification et de réglementation urbaine qui conduit à juxtaposer des zones monofonctionnelles et à additionner des constructions qui s'ignorent les unes les autres... Il faut se fixer pour ambition de révéler ce qu'elle possède d'exceptionnel" (Nouvel). Les équipes ont toutes considéré Paris comme partie intégrante de l'évolution métropolitaine. Nouvel propose des orientations spécifiques à "*Paris centre*" et les articule à "*Paris métropole*". Il invite à "*revivifier*" le patrimoine (prolongement des Tuileries jusqu'à la Seine, valorisation des passages couverts...). Le rôle de Paris comme moteur essentiel en matière de développement durable est également exploré par d'autres équipes. Le tissu urbain de la ville dense est pensé dans son épaisseur. Les toits se couvrent de panneaux solaires, de plantations (Nouvel, Rogers). Les bâtiments sont étendus, mêlent les fonctions, jusque dans la profondeur des îlots, et posent la question d'une nouvelle approche de la réglementation (l'AUC, Studio 09, Rogers). Si toutes les équipes considèrent que Paris doit être un acteur engagé face aux enjeux posés par la métropole de l'après-Kyoto, elles invitent également à penser son rang face aux métropoles mondiales. Le "centre" comme lieu d'intensités urbaines majeures peut encore être amplifié, comme l'illustrent les projets pour les gares (l'AUC, groupe Descartes, Nouvel, MVRDV), les grands équipements urbains (le Très Très Grand Louvre de l'AUC, la Super Sorbonne de MVRDV).

La question des repères, des signes, de la verticalité

En posant la question des signes et

des repères pour faire "métropole", les équipes ont aussi réinterprété l'héritage parisien.
Portzamparc parle de "*balises*", Castro de "*lieux*", Nouvel de "*hauts lieux*". La géographie parisienne doit pouvoir être pensée collectivement et devenir lisible pour tous à partir de belvédères existants ou à créer (groupe Descartes), naturels ou artificiels (l'AUC).
La verticalité, assez largement utilisée par les équipes sur tout le territoire métropolitain mais également dans Paris, apparaît dès lors comme élément de lien, de repère, de témoignage d'une modernité renouvelée.
Elle est présente chez Castro, le groupe Descartes, Nouvel, Portzamparc ou Rogers pour désigner ou renouveler des lieux d'intensité urbaine, près des gares, dans le prolongement des grandes perspectives…, au-delà des coupures existantes (périphérique, réseau ferré). Chez Castro comme chez Rogers, l'occasion pourrait être offerte de redessiner un paysage hérité, de le valoriser, d'intensifier des situations, de repenser des mixités (notamment à La Défense où Rogers préconise d'introduire du logement). *"Implanter des tours à Paris permet de modifier l'image défavorable de la tour dans notre pays*."

Paris attendue

Paris est une capitale qui a toujours su inventer au cours de sa longue histoire et on s'attend à ce qu'elle continue à le faire. Paris atteste qu'il est possible de réaliser la ville mixte et partagée, de faire la mixité sociale et fonctionnelle. Les équipes considèrent que la structure parisienne témoigne qu'il y a des possibilités de qualité de vie dans la densité urbaine. Cette densité, MVRDV l'a modélisée et accentuée de manière radicale, comme pour inviter à la repenser. Paris "ville historique" est, comme le rappelle Rogers, une ville adaptée aux enjeux du XXIe siècle. Elle doit continuer à explorer les voies de l'invention, qu'elles soient techniques, esthétiques, sociales ou économiques. Elle doit le faire avec les Parisiens.

AVEC LES HABITANTS

EN GUISE DE CONCLUSION

Une démarche qui consisterait essentiellement à définir depuis le niveau supérieur des priorités qui devraient ensuite être reprises à tous les niveaux serait peu opérante. Elle risquerait de ne pas recevoir l'adhésion des acteurs des territoires concernés.
Nouvel, chantier 1, p. 109

L'habitant de la métropole et son mieux-vivre ont été au centre de toutes les réflexions.
L'importance accordée à la proximité et à l'accessibilité en est la preuve. Les "*mille et un bonheur parisiens*" que Nouvel a pris pour sous-titre final ou le slogan du groupe Descartes "*ce qui serait extraordinaire serait d'améliorer la vie des gens*" en témoignent également.
Dix équipes, neuf mois de travail, près de 6 000 pages écrites, une multitude de propositions et, pour finir, un travail qu'il va falloir découvrir, comprendre, s'approprier.
Derrière ce constat se profile inéluctablement la question de la suite à donner à cette proposition. La réponse relève bien sûr largement des décisions qui seront prises dans les mois à venir, de leur ampleur ainsi que de la façon dont elles seront élaborées.
Les prolongements de ce "grand pari de l'agglomération parisienne" renouvelée n'appartiennent pas seulement à ceux que l'on considère habituellement comme les décideurs, qu'ils soient politiques (Etat comme élus locaux) ou professionnels (ingénieurs, architectes, urbanistes).
Pour une large part, le devenir de la métropole parisienne dépend aussi de ses habitants. C'est en tout cas ce que laissent entendre la plupart des équipes. Quelques-unes ont même pris le parti de donner la parole aux habitants dans leur rendu écrit.
C'est le cas de Studio 09 qui les laisse raconter leur vie quotidienne au

travers d'un roman photo, ou du groupe Descartes qui publie un long entretien avec une habitante de l'Ouest parisien travaillant à Paris.
Mais, dans la plupart des travaux, c'est dans le processus futur que l'habitant se voit réserver un rôle central.

Partager/échanger

C'est peut-être l'AUC qui l'exprime le plus nettement en indiquant n'avoir "*ni la volonté ni la prétention d'imposer un modèle idéal, une vision d'en haut. Les réponses sont dans le débat, le partage, l'échange*".
Ce que Castro reprend en indiquant que "*la population a vocation à prendre part et à accompagner les actions qui la concerne*" et que "*les projets doivent faire l'objet d'un partage public*".
Partant du constat que l'on ne peut plus composer la ville comme au temps d'Haussmann de manière spatiale et autoritaire, Nouvel donne aux citadins le statut de "coacteurs et coproducteurs" du projet métropolitain.
Et Castro de poursuivre : *"Il faut permettre à chacun de construire ses propres représentations de la ville.*"
Mais comment la mettre en œuvre cette louable intention ?
On trouve chez les uns ou les autres quelques pistes sur la nature de la future participation des habitants, même si cela demandera sans doute une réflexion plus poussée.

Négocier/voter

Il est clair que les propositions devront faire l'objet d'une large concertation. mais non une concertation se contentant d'entériner le travail des seuls professionnel, selon Castro. Elle sera d'autant plus large qu'elle devra être ouverte aux personnes réellement concernées.
D'où l'idée d'une citoyenneté, d'une participation "*temporaire et éphémère*" mais qui regroupe bien les usagers quotidiens. Va-t-il falloir mettre en place, comme le suggère l'AUC, *"des bâtiments de la négociation"*, seuls lieux possibles de prise de décisions efficaces" ? Ou aura-t-on besoin d'avoir recours au vote ? Nouvel estime en tout cas que les habitants doivent

"participer au vote sur les sujets qui les concernent comme les espaces publics, les transports ou les projets d'intérêt métropolitain". Le groupe Descartes appelle, lui, à inventer des proximités métropolitaines et à "*élargir le champ démocratique de la délibération*".
Rogers propose d'établir une "*charte des citoyens*". Mais est-on sûr que nos habitants, nos citoyens s'impliqueront facilement ? L'AUC n'en doute pas : *"le recyclage urbain ouvre un champ nouveau, celui de l'intéressement des populations, qu'elles soient résidentes ou non (l'appartenance territoriale est plus élargie dans la métropole), à la transformation de la ville et de la métropole"*. Un des moyens de les impliquer est sans doute le développement de l'identité métropolitaine.

Site Internet et exposition universelle

Chez Rogers, la conscience métropolitaine fait l'objet d'une analyse précise qui montre qu'elle est plus ou moins forte selon la localisation et les sujets abordés. La "charte des citoyens" qu'il appelle de ses vœux pourrait contribuer à améliorer la participation. Chez Castro, on estime l'identité territoriale reconnue, mais on reste conscient de la nécessité de valoriser certains lieux et d'encourager les "voyages" métropolitains pour favoriser l'appropriation, l'assimilation par tous du territoire… De son côté, Grumbach souhaite "fonder une nouvelle identité" et créer un sentiment réel d'appartenance collective. Il se fonde sur des propositions concrètes pour contribuer "*à mettre en mouvement le territoire et mobiliser autour du projet*" : une grande exposition universelle mais aussi un site Internet. Ce site prolongerait la dynamique de la consultation, donnerait de la transparence aux projets et constituerait un baromètre du niveau de compréhension, d'adhésion ou de contestation de telle ou telle idée, susceptible ainsi d'évoluer ou de changer de calendrier.
En effet, c'est bien à partir de l'implication même des habitants de la métropole que se construira l'avenir.

Pour faciliter la lecture des textes,
les équipes sont désignées par
le nom de famille du premier mandataire
ou par celui donné à l'équipe.

LISTE COMPLÈTE DES ÉQUIPES

D'APRÈS LE RENDU DU CHANTIER 2

RSHP

Rogers Stirk Harbour and Partners
London School of Economics
Arup equipe

Mandataire **Richard ROGERS**

Rogers Stirk Harbour and Partners
Richard ROGERS,
architecte principal
Mike DAVIS, *chef d'équipe*
Lennart GRUT, *chef d'équipe*
Stephen BARRETT
Maria HADJINICOLAOU
Henry FLETCHER
soutenus par
Jon MERCER
Michael HUGHES
Alison OKTAY
PHILIP DENNIS
Martha GALEE
Vidal FERNANDEZ DIEZ

London School of Economics
Ricky BURDETT,
urbaniste principal
Philipp RODE,
investigateur principal
Christos KONSTANTINOU
Antoine PACCOUD
Kay KITAZAWA
Richard SIMPSON
soutenus par
Omer CAVUSOGLU
Adam KAASA

Arup equipe
Dr Rick WHEAL,
consultant principal
Dr Steve FINNEGAN
Alejandro GUTIERREZ
Darren BRIGGS

Contributeurs
Dr John BARRETT, *Stockholm*
Sophie BODY-GENDROT,
La Sorbonne, Paris
Mark MAJOR, *Spiers and Major Lighting*

CASTRO

Mandataire **Roland CASTRO**

Atelier Castro-Denissof-Casi
Roland CASTRO,
architecte urbaniste
Sophie DENISSOF,
architecte urbaniste
Silvia CASI, *architecte urbaniste*

Laboratoire Architecture, Milieux, Paysages de l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-La Villette
Jean-Pierre Le DANTEC,
directeur

Nexity – Villes et Projets
Jean-Luc POIDEVIN, *président*

Berim
Michel BLEIER, *président*

Référent de l'équipe :
Laetitia VIDAL, *chargée de communication, Atelier Castro Denissof Casi*
Pierre ALLAL, *architecte, Atelier Castro Denissof Casi*
Cyril AOUIZERATE,
promoteur d'idées
Pascal AUBRY, *paysagiste, laboratoire de recherche Architecture, Milieux, Paysages, école nationale supérieure d'architecture de Paris-La Villette*
Yann AUBRY, *directeur du développement, Nexity-Apollonia*
Augustin BERQUE, *géographe, directeur d'études à l'EHESS*
Étienne BITAULD, *architecte, Atelier Castro Denissof Casi*
Hélène BLESKINE, *écrivain*
Jordi BORJA, *directeur du programme Gestion de la ville de l'Université ouverte de Catalogne*
Alain BOURDIN, *directeur de l'Institut français d'urbanisme*
Laurent CASTELLANI,
président de Keops
Éric CHARMES, *maître de conférences de l'Institut français d'urbanisme*
Gwenaëlle CHORIN, *architecte perspectiviste, atelier Castro Denissof Casi*
Jean-Paul DOLLÉ, *agrégé de philosophie et sociologue*
Céline DO NASCIMENTO, *attachée de direction, atelier Castro Denissof Casi*
Alain FREYTET, *paysagiste, Ecole nationale supérieure du paysage de Versailles*
Sihem HABCHI, *présidente de « Ni putes ni soumises »*
Laurent HABIB, *président d'Euro RSCG C&O*
Vincent HEUZÉ, *directeur général de Nexity Villes et Projets*
Guillaume IDIER, *directeur de la communication de Nexity*
Hervé JEZEQUEL, *photographe, enseignant à l'Ecole nationale d'architecture, Paris-La Villette*
Jean KIEFFER, *gérant de Habania, conseil en aménagement et immobilier*
Arnaud LAFFAGE,
plasticien et paysagiste Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-La Villette
Hervé Le BRAS, *directeur du laboratoire de démographie historique (CNRS-EHESS) et directeur d'études à l'EHESS*
Frédéric LÉONHARDT, *urbaniste, chargé de mission territorial à l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU)*
Samir MIHI, *président d'Au-delà des mots*
Anne MOLLET, *directeur marketing stratégique de Nexity*
Olivier MONGIN, *directeur de la revue* Esprit
Jérôme MONNET, *directeur adjoint de l'Institut français d'urbanisme*
Lucie MUNSCH, *directeur associé Euro RSCG C&O*
Gilles OLIVE, *ingénieur et consultant dans les domaines du bâtiment et des territoires*
Jean-Luc ORAND, *responsable du service aménagement urbain de Berim*
Anne PHILIPPE, *cinéaste, Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-La Villette*
Carine ROBERT, *directeur du développement, Nexity Villes et Projets*
Robert ROCHEFORT, directeur du Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie (Credoc)
Alain ROY, *directeur général adjoint de Keops*
Guy SORMAN, *économiste, essayiste et éditeur*
Catherine TOURNOUX, *fondatrice de Mandragore, atelier d'études paysagères*
Serge TRIGANO, *ancien président du Club Méditerranée, fondateur de Town & Shelter*

Christian DE PORTZAMPARC

Mandataire **Christian de PORTZAMPARC**

Marie-Elizabeth NICOLEAU, *architecte DESA*
Léa Hua XU, *architecte DPLG*
Alexis LORCH, *architecte DPLG*
Erwan SALIVA, *architecte DPLG*
J.C. CHAULET, *images et animations virtuelles 3D*
Abderrahim NOUAÏTI,

Design graphique
Martin WALLACE,
sculpteur-maquettiste

Equipes associées
Jean-François LANGUMIER,
ingénieur, chef de la mission prospective et développement durable, Autoroutes Paris-Rhin-Rhône

Jean-Pierre ORFEUIL,
ingénieur, professeur à l'université Paris-XII, expert en transports et mobilité,

Claire TUTENUIT, *déléguée générale entreprises en développement, philosophe et sociologue, expert en développement durable*

Bruno QUEYSANNE,
sociologue et philosophe

Université de rattachement
Laboratoire CRETEIL.
Jean-Claude DRIANT, *urbaniste et géographe, directeur*
Daniel BEHAR, *géographe, professeur*

Antoine GRUMBACH & Associés

Mandataire **Antoine GRUMBACH**

Antoine GRUMBACH, *architecte urbaniste, professeur ENSAPB*
Christophe CUNY,
architecte urbaniste
Elodie BOUSQUET,
géographe urbaniste
Olivier BOESCH,
architecte urbaniste
Regina ABADI, *graphiste*

Architectes assistants :
Raphaëlle DAVIN,
Alexis LAGARDE,
Edouard GIAFFERI,
Yong Ho MOON

Hélène SAUDECERRE,
paysagiste
Léna SOFFER, *paysagiste – paysage etc.*

Frédérique de GRAVELAINE, *ecrivain*

SYSTRA *BET transports*
Hubert METGE , *ingénieur spécialiste planification des transports - mobilité durable*

Arte Charpentier Architecture
Jean-Marie CHARPENTIER,
architecte
Lovisa HAGDAHL, *architecte*

IPRAUS Institut Parisien de Recherche Architecture Urbanistique Société ENSAPB Ecole Nationale Supérieur d'Architecture de Paris Belleville
Pierre CLÉMENT, *Architecte Urbaniste Professeur ENSAPB - Directeur IPRAUS*
Sabine GUTH,
Architecte - Chercheure - Enseignant ENSAPB
Bernadette LAURENCIN,
Architecte - Chercheure spécaliste SIG - Enseignant ENSAPB
Jean-François COULAIS,
Géographe - Chercheur
Béatrice MARIOLLE,
Architecte - Chercheure - Enseignant ENSAPB

Assistants chercheurs :
Amélie FONTAINE
Liu YANG
Ernesto APO LAYA-CANALES

CNRS Architecture Urbanisme Sociétés - Equipe Territoire de la Mondialisation et Villes Portuaires
Michèle COLLIN, *Sociologue Chercheure CNRS*
Thierry BAUDOUIN,
Sociologue Chercheur CNRS

BLUE
Jean-Robert MAZAUD,
architecte - développement durable: -S'PACE architectes associés-BLUE HOLDING
Catherine PARANT, *architecte-ingénieur - spécialiste HQE: -BLUE-S'PACE*
Alain SCHNAIDT, *architecte-écologie urbaine -BLUE-2DKS*
Daniel KAUFMAN, *architecte-écologie urbaine -BLUE-2DKS*
Nicolas HOUDANT, *expert énergétique -BLUE-F4CT*
Sylvestre COUDERT, *expert forestier -BLUE-F4CT*

Consultants
Joan BUSQUETS, *architecte Barcelone - professeur Université Harvard USA*
Bruno FORTIER, *architecte urbaniste - professeur ENSAPB*
Jean-Michel GUÉNOD, *Archimed - consultant en stratégie de développement Territorial & Aménagement*
Francis NORDEMANN, *architecte urbaniste - professeur ENSAPB*
Simon RONAI, *géographe - Sct ORGECO conseil en développement territorial*
Dani KARAVAN, *artiste Paris – Tel-Aviv*

Henri GAUCHOTTE, *Signs conseil stratégie en développement territorial - communication*
Frédéric METZINGER, *Groupe SAPN*
Antoine LEFEBURE MONZAGUE, *spécialiste Internet*

Crédit photos
© Philippe GRAINDORGE
Gerpho

l'AUC

Mandataire **Djamel KLOUCHE**

Djamel KLOUCHE
François DECOSTER
Caroline POULIN
Ido AVISSAR
Robert HELMHOLZ
Susanne ELIASSON
Alice LURAGHI
François CHAS
Marie ISHIZUKA
Adrien DELANGE
Gaétan BRUNET
Flavien MENU
Martin JAUBERT
Augustin CARADEC

+ OHNO Lab + Avant
Hidetoshi OHNO
Koji MATSUSHITA
Masafumi MORI
Julien CORBIN

+ Pascal CRIBIER +
Patrick ECOUTIN

+ LADRHAUS
Catherine BRUANT
Emmanuel BELLANGER
(CNRS, Centre d'histoire sociale du xxe siècle, Université Paris 1, associé)
Catherine BLAIN
Jacques SAUTERAU

+ CITEC
Philippe GASSER

+ H5
François ALAUX
Quentin BRACHET
Nicolas ROZIER
Alexandrine LECLERE

+ MSC
Michel SUIRE

+ Isabelle THOMAS

(AJN) Jean NOUVEL, (AREP) Jean-Marie DUTHILLEUL, (ACD) Michel CANTAL-DUPART

Mandataire **Jean NOUVEL, Jean-Marie DUTHILLEUL, Michel CANTAL-DUPART**

Personnalités
Alexandre ALLARD
Rémy BABINET
Patrick BOUCHAIN
Daniel BUREN
Michel DESVIGNE
Catherine EMPRIN
Alain FLEISCHER
Anne LACATON
Jean-Philippe VASSAL

Consultants
Hervé BAGOT
Guy BURGEL
Patrice GOULET
Serge MARTIN
Raphael MENARD (ELIOTH)
Bertrand NOUVEL

Ateliers Jean Nouvel
Didier BRAULT
David FAGART
Toshi KUBOTA
Fabrice LEXTRAIT
Philippe PAPY
Jean-Paul ROBERT

Responsables de thèmes
Isabelle AGOSTINI
Arnaud BRICHET
Alain GVOZDENOVIC
François LEININGER,
Jean-Jacques RAYNAUD
NATHALIE SASSO

Architectes
Anne-Sophie BERNARD
Fanny BESSE
Gilberto BONELLI
Agnese CANZIANI
Aurélien COULANGES
Khadija DJELLOULI
Elen Le DEZ
Sylvain MENAUD
Clément MEURICE
Thomas MOREAU
Marie-Charlotte PROSPERI
Nabila ZEROUKI

Graphisme
Natalie SACCU de FRANCHI,
Marie MAILLARD,
Rafaëlle ISHKINAZI,
Eugénie ROBERT,
Vatsana TAKHAM,
Elise TAPONIER

3d
Raphael RENARD
Benjamin ALCOVER
Mizuho KISHI
Sébastien RAGEUL

Paysage
Xavier HAEGELI
Ewen Le ROUIC
Alice MAHIN

Communication
Charlotte KRUK
Charlotte HUISMAN

Stagiaires
David BERTAL
Nathan BRAMI
Thérèse EGNOR
Park MINKIUNG
Veronica OLARIU
Thibault RICCI,
Jack SELF,
Fabien THUILE
Shih-Hao TSENG

AREP
Catherine GATINEAU
Louis MOUTARD
Etienne TRICAUD

Équipe
Nicolas AUGRIS
Julien CATALDO
Laure COCHET
Maxime GENEVRIER
Cécile LESUEUR

Graphisme : Vincent DONNOT

Atelier Cantal-Dupart
Bozena KLUBA
Christine LAROUSSE
Léa ZNATY
Sibylle RÉROLLE
François CUVELIER

Photographies
Benoît FOUGEIROL
Pierre NOUVEL
Maris MEZULIS
Valère TERRIER

Dessins : Didier GHISLAIN

Participation aux ateliers de recherche
Maud Le FLOC'H (Polau),
Hélène DELPEYROUX (Polau),
Géraldine TRONCA (Polau),
Luc GWIAZDZINSKI (Sherpaa)
Gilles RABIN (Sherpaa)
Alain CADIX (Ensci)
Christophe GAUBERT (Ensci)
Bruno ANGELLA (Ensci)
Jacques-François MARCHANDISE (Fing),
Thierry MARCOU (Fing)
Daniel KAPLAN (Fing)
Yann KERSALÉ (Ayk)
Martin BASDEVANT (Amd)
Anabelle BOUCHER
Sylvie CADOT
Claude COHEN (Cnam)
Sébastien DAUGE (Cnam)
Jérôme DESCHAMPS
Patrick DOUTRELIGNE
Gaël de La PORTE du THEIL
Brice DUTHION (Cnam)
Gérard FELDZER,
Robert FULLILOVE
Thompson Mindy FULLILOVE
Jean-Claude GIBLIN
Michel GODET (Cnam)
Véronique HEON KLIN
Michel HERROU (Cnam)
Bachir KERROUMI
Olivier Le ROUX
Jacques LEBAS (Cnam)
Jacques ROGER-MACHART
Gilles ROUSSEAU (Cnam)
Maxime SCHIRRER (Cnam)
Jean-Marie STEPHAN,
Georges VAUZEILLES
Jean-Claude ZIV (Cnam)

Studio 09 / Bernardo SECCHI e Paola VIGANÒ

Mandataire **Bernardo Secchi**

Alessia CALÒ
Dao Ming CHANG
Teresa COS
Nicolas FONTY
Alvise PAGNACCO

IUAV, Doctorat en urbanisme
Lorenzo FABIAN,
docteur de recherche
Emanuel GIANNOTTI,
doctorant
Paola PELLEGRINI,
docteur de recherche

PTV France
Frédéric REUTENAUER
Florence PRYBYLA
Matthias LENZ

Ingenieurbüro Hausladen GmbH
Gerhard HAUSLADEN, *Chair for Climate design TU München*
Josef BAUER
Jacobsen CORNELIA
Cécile BONNET
Robert FRÖHLER

Massachusetts Institute of Technology and P-REX
Alan BERGER, *Architecte Paysagiste, Associate Professor of Urban Design and Landscape Architecture, MIT*
CLEMSON and P-REX
Case BROWN

MOX
Alfio QUARTERONI,
professeur de modélisation et calculs scientifiques, Ecole polytechnique de Lausanne, professeur d'analyse numérique au Politecnico di Milano, directeur scientifique de MOX
Piercesare SECCHI
Carlo D'ANGELO
Fabio NOBILE
Fabio della ROSSA

EMU European Master in Urbanism
Michael HADJISTYLLIS
Birgit HAUSLEITNER
Tiffiny 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 l'EMU, avec le soutien du ministère de la Culture et l'aide de James NJOO.*

Photographies Teresa COS

LIN

Mandataire **Finn GEIPEL**

Architecture urbanisme
Finn GEIPEL
Giulia ANDI
Ali SAAD, CdP
Heiko WALTH, CdP
Andrea ALESSIO
Marie-Elsa BATTEUX
Nathanaëlle BAËS-CANTILLON
Agnès BILLEMONT
Laura DELANEY
John KLEPEL
Jan-Oliver KUNZE
Florian MATHON
Elena PAVLIDOU-REISIG
Judith STICHTENOTH

Joseph HANIMANN
PARIS, société

Wilhelm KLAUSER
BERLIN, stratégie urbaine

Kaye GEIPEL
BERLIN, Théorie de l'architecture et de l'urbanisme

Liliana ALBERTAZZI + François JULLIEN - *PARIS, philosophie*

Michael KLEYER,
Universität – OLDENBOURG, écologie urbaine

Systematica – MILAN, Cagliari,
Mobilité : Fabio CASIROLI
Francesco SECHI

Institute for Information Design Japan – TOKYO,
Information Design :
Andreas SCHNEIDER
Itoko ISHIHARA

Technische Universität Berlin – Unité histoire de la ville,
Histoire de l'urbanisme :
Johannes CRAMER

Harvard University
Graduate School of Design
Ville et développement durable : Mathias SCHULER

Massachusetts Institute of Technology
MIT School of Architecture + Planning - BOSTON
Design Laboratory :
William MITCHELL
Federico CASALEGNO
Ryan CHIN

Integral Ruedi Baur -
ZURICH, PARIS, BERLIN
représentation de la ville : Ruedi BAUR

Sébastian THIERRY
Alexander STEPHENSON

PARIS - Edition Jean-Michel PLACE
BOSTON - Massachusetts Institute of Technology
MIT Design Studio : Finn Geipel
Mark WATABE
Lara DAVIS
Najiyah EDUN
Rafael LUNA
Joe MICHAEL

Michelle PETERSEN
John PUGH
Alice ROSENBERG

Laura RUSHFELDT

Technische Universität Berlin
LIA Master class : Finn Geipel

Vesta Nele ZAREH

Richard WODITSCH
Giulia BERETTA
Yoann FIÉVET

Sönke HARTMANN
Iris LACOURDE
David MALAUD
Tristan ZELIC

GROUPE DESCARTES

Mandataire **Yves LION**

École nationale supérieure d'architecture de la ville & des territoires à Marne-la-Vallée

École Nationale des Ponts et Chaussées Université de Marne-la-Vallée

ARCHITECTES URBANISTES

Ateliers Lion
Yves LION *architecte urbaniste*
A. BERTRAND,
D. JOLLY, J. LAFILLE,
C. PIGUET, J. STÉFANELLI

François LECLERCQ,
architecte urbaniste
P. BAILLY, D. BALDÉ,
Ch. DAUBAS,
R. FERRAND, G. SAFFRAY

Seura architectes
David MANGIN
architecte urbaniste
E. RONCEN, V. CHAZELLE

TVK architectes urbanistes
Pierre-Alain TRÉVELO
Antoine VIGER-KOHLER,
A. AUVRAY, S. BAYCE,
A. BULLIER, H-W. JUNG

ELEX architectes
Éric LAPIERRE
M. BERGERET, K. BUSBY

Agence Marc Mimram,
architecte ingénieur
A. TURCHETTI

Atelier Alfred Peter
Alfred PETER *paysagiste*
J. BUYCK, F. ALMI,
R. FISCHKANDL

RECHERCHE
Laboratoire Techniques Territoires et Sociétés (LATTS)
Ecole nationale des ponts et chaussées
Université de Marne-la-Vallée/CNRS
Jean-Marc OFFNER,*ingénieur, politologue, directeur du LATTS*
Olivier COUTARD, *directeur de recherche au CNRS, ingénieur-économiste*
Ludovic HALBERT, *chargé de recherche au CNRS, géographe*
Christian LEFÈVRE, professeur à l'IFU, politologue

Centre d'enseignement et de recherche, eau, ville, environnement (CEREVE)/ Ecole nationale des ponts et chaussées
Bruno TASSIN, *ingénieur, chercheur*

Observatoire de la condition suburbaine
École nationale supérieure d'architecture de la ville & des territoires à Marne-la-Vallée
Soline NIVET, *architecte, docteur en architecture, chercheur associé à l'OCS*

PERSONNALITÉS CONSULTÉES
(praticiens et chercheurs)

Campana & Eleb, communication
Jean-Charles ELEB,
André CAMPANA
Jean-Louis COHEN,
architecte historien

CVL Ingénierie commerciale
Sophie SIMONET
Détente consultant - ingénierie touristique, culturelle et de loisirs
Joseph TOMATIS
Patrick FAIGENBAUM, *artiste*
Mathieu FLONNEAU,
historien (Paris 1)
Elisabeth GOUVERNAL,
économiste des transports INRETS
Hervé JOBBÉ DUVAL,
assembleur de projets
Joachim LEPASTIER, *vidéo*
Jacques LUCAN, *architecte*

Météo France/CNRM-GAME et GMME/TURBAU Toulouse
Eric BRUN,
directeur de recherche
Valéry MASSON
Grégoire PIGEON
Aude LEMONSU

Jean-Pierre ORFEUIL, *ingénieur et chercheur déplacement*

Michel SCHUPPISSER,
Zurich déplacement

Transsolar Stuttgart
Optimisation climatique et énergétique, prise en considération du développement durable
Thomas AUER
Arnaud BILLARD

Marc WIEL,
urbaniste, ingénieur

illustrations et perspectives
Catherine SIMONET
Pierre du PLAN

Graphisme
Perrine ROUSSELET

Photographies
Eric LION

MVRDV, Winy MAAS

Mandataire **Winy MAAS**

AAF
Andrei FERARU,
architecte urbaniste
Romain BOURSIER, *architecte*

ACS - ENSAPM
Monique ELEB, *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
Andrei FERARU, *architecte urbaniste, maître assistant associé à l'Ecole nationale d'architecture Paris Malaquais*
Sabri BENDIMERAD,
architecte DPLG urbaniste, Maître assistant associé à l'Ecole nationale supérieur d'architecture Paris Malaquais
Philippe SIMON, *architecte DPLG urbaniste, DEA, maître assistant associé à l'Ecole nationale supérieur d'Architecture Paris Malaquais*
Patrick CELESTE,
architecte urbaniste
Clément ORILLARD,
architecte DPLG

Chercheurs indépendants
Dominique LEFRANÇOIS,
docteur urbanisme - flux, mobilité, infrastructure, chercheur associé au laboratoire Le Lab' Urba, Institut d'urbanisme de Paris, Université de Paris 12-Val-de-Marne.
Michèle ATTAR, *géographe, DEA, AMO – habitat, structures de commande. Membre du Conseil économique et social, directeur général de la SA HLM "Toit et joie".*
Francoise CREMEL,
paysagiste, enseignante : paysage et territoire
Jean LEONARD & Martine WEISSMANN, *architectes urbanistes : écologie, durabilité*

AEU
Jean Louis DUCREUX,
docteur géologue - écologie, pollutions, mutations géo

FRANCK BOUTTE CONSULTANT
Franck BOUTTE, *Haute qualité environnementale (HQE)*

Edition : MVRDV
Sonia ASSOULY, *architecte*

Design Graphique
Paul OUWERKERK, *Graphic Langage avec MVRDV*

Paris Projet atelier parisien d'urbanisme

Collection préparée par l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur)

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'APUR
Membres :
L'ÉTAT, REPRÉSENTÉ PAR :
Le ministre de l'Intérieur
et de l'Aménagement du territoire
donnant délégation au préfet
de la région Ile-de-France,
au préfet de Paris ou à son délégué.
Le ministre des Transports,
de l'Équipement, du Tourisme
et de la Mer donnant délégation
au directeur régional de l'équipement
d'Ile-de-France ou à son délégué.
Le ministre de l'Économie, des Finances
et de l'Industrie donnant délégation
au directeur régional de l'Insee
ou à son délégué.
Le ministre de la Culture
et de la Communication ou son délégué.
Le préfet de police de Paris
ou son délégué.

LA VILLE DE PARIS,
REPRÉSENTÉE PAR :
M. Bertrand Delanoë, *maire de Paris.*
Mme Anne Hidalgo, *1re adjointe au maire de Paris chargée de l'urbanisme et de l'architecture.*
Mme Claire de Clermont-Tonnerre, *conseillère de Paris.*
M. Jérôme Dubus, *conseiller de Paris.*
Mme Annick Lepetit, *adjointe au maire de Paris chargée des déplacements, des transports et de l'espace public.*
M. Jean-Yves Mano, *adjoint au maire de Paris chargé du logement.*
M. Pierre Mansat, *adjoint au maire de Paris chargé de « Paris Métropole » et des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France.*
M. François Vauglin, *conseiller de Paris.*

LE DEPARTEMENT DE PARIS,
REPRÉSENTÉ PAR :
M. Denis Baupin, *adjoint au maire de Paris chargé du développement durable, de l'environnement et du Plan climat, conseiller général.*

LA REGION D'ILE-DE-FRANCE,
REPRÉSENTÉE PAR :
Mme Florence Berthout, *conseillère régionale.*
Mme Halima Jemni, *conseillère régionale.*
Mme Corinne Rufet, *conseillère régionale.*

LA CHAMBRE DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE DE PARIS,
REPRÉSENTÉE PAR :
Mme Geneviève Roy, *présidente de la délégation de Paris, ou son délégué.*

Paris Projet est consacré à l'exposé et au commentaire d'études et de réalisations, et ne doit en aucun cas être regardé comme une sorte de "Journal officiel de l'administration", dont chaque ligne ou chaque conclusion définirait la position ou engagerait la responsabilité.

LA CAISSE D'ALLOCATIONS FAMILIALES DE PARIS, REPRÉSENTÉE PAR :
M. Richard Puyal, *président, ou son délégué.*

LA RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS, REPRÉSENTÉE PAR :
M. Pierre Mongin, *président directeur général, ou son délégué.*

L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'AMÉNAGEMENT ORLY-RUNGIS-SEINE-AMONT, REPRÉSENTÉ PAR :
M. Jacques Touchefeu, *directeur général, ou son délégué.*

PARIS PROJET
Directeur de la publication :
Francis Rol-Tanguy.

Coordination et conception :
Dominique Alba, Yannick Beltrando, Frédéric Bertrand, Christiane Blancot, Florence Hanappe, Dominique Baillaud.

ONT COLLABORÉ Á CE NUMERO :
Rédaction
Expert extérieur : Bertrand Warnier
Ville de Paris : Dominique Baillaud, François Hote, Bernard Landau, Patrice Obert, Anne Pétillot.
Apur : Dominique Alba, Yannick Beltrando, Frédéric Bertrand, Christiane Blancot, Florence Hanappe, Francis Rol-Tanguy.

Personnes associées au groupe de travail
Catherine Barbé, Elisabeth Borne, François Mohrt, Christian Nicol, Xavier Ousset, Amandine Rambert.

Direction artistique : up-studio.org
Direction de projet : Adrien Angliviel (ASE).
Illustrations : Enrico Baldetti, Bertrand Warnier (p. 70-74).
Maquette et graphisme : Diego Marini.

Documentation : Maud Charasson.
Cartographie : Martine Cléron.

Révision : Michèle Alfonsi.

Crédits des photographies ayant inspiré les illustrations :
© Apur : 26-27 et 58-59
© ph.guignard@air-images.net Philippe Guignard : 36-37
© Lionel Pagès : 18-19
© RATP - photothèque RATP Marguerite Bruno : 48-49

Atelier parisien d'urbanisme,
17 boulevard Morland – 75181 Paris Cedex 04
téléphone : 01 42 71 28 14 – www.apur.org

© Atelier parisien d'urbanisme, Paris 2009

Imprimé sur du papier PEFC
(Gestion durable de la forêt)
avec des encres végétales
par l'imprimerie Garlan
ZI de le Chevalerie – 50570 MARIGNY

Achevé d'imprimer en mars 2009.

UNE PETITE SYNTHÈSE DU

GRAND PARI(S)

DE L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE

A partir des propositions élaborées par les 10 équipes pluridisciplinaires dans le cadre de la consultation sur le "grand pari de l'agglomération parisienne", cette petite synthèse souhaite, par un regard complice, aider à entrer dans une production créatrice, foisonnante et contribuer au débat et à l'échange.

ISBN 978-2-900222-93-5

18 euros

apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME