

# LE DIAGNOSTIC PROSPECTIF DE L'AGGLOMERATION PARISIENNE

Atelier Castro Denissot Casi  
Laboratoire Architectures, Milieux, Paysages  
Nexity, Villes et Projets,  
Berim

**CONSULTATION INTERNATIONALE POUR L'AVENIR DU PARIS MÉTROPOLITAIN**

# l'é- quipe

## 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-directeur général

## Berim, bureau d'études techniques

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'École des hautes études en sciences sociales

**Etienne 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

**Eric Charmes**, maître de conférences de l'Institut français d'urbanisme

**Jean-Paul Dollé**, agrégé de philosophie et sociologue

**Céline Do Nascimento**, attachée de direction, atelier Castro Denissof Casi

**Alain Freytet**, géographe – École nationale supérieure d'architecture 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'École nationale d'architecture, Paris-La Villette

**Jean Kieffer**, gérant de Habania, Conseil en aménagement et immobilier

**Arnaud Laffage**, plasticien et paysagiste École 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'École des hautes études en sciences sociales (EHESS, Paris)

**Frédéric Léonhardt**, urbaniste, chargé de mission territorial à l'agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU)

**Samir Mihi**, président de « au-delà des mots »

**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, École 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)

**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

# som- maire

<b>INTRODUCTION</b>	p. 4	<b>UN GRAND PARIS DURABLE ET ADAPTABLE</b>	p. 35
<b>LE GRAND PARIS DU DROIT À L'URBANITÉ</b>	p. 5	<b>LES LUMIÈRES DE LA MÉTROPOLE</b>	p. 39
• Des principes	p. 8	• La plaine de Gennevilliers	p. 42
• Des méthodes	p. 12	• La plaine de France	p. 46
<b>LA POSSIBILITÉ D'UN AILLEURS</b>	p. 17	<b>LE GOUVERNEMENT DU GRAND PARIS : DÉCIDER !</b>	
• La géographie dessine huit entités	p. 19	<b>CONCLUSION : LE TEMPS DE L'URBANITÉ</b>	p. 50
• L'emprise du Grand Paris	p. 20		
• Un Grand Paris multipolaire	p. 21		
• Les lieux symboliques et de voyage	p. 22		
<b>UNE MÉTROPOLE À VIVRE</b>	p. 23		
• Remodeler, désenclaver, embellir	p. 25		
• Stratégie économique de développement	p. 29		
• L'accessibilité, le grand pari de la mobilité urbaine	p. 32		

# intro- duction



Notre Grand Paris se veut solidaire et naturellement poétique car nul n'habite un schéma directeur et que « *c'est poétiquement que l'homme habite cette terre* »<sup>1</sup>.

C'est pourquoi notre plan général est comme un tableau de Pollock où figure une égalité de traitement sur la toile ; comme un Poliakoff où les pièces du patchwork sont variées et les coutures unifient l'ensemble, comme un Vieira da Silva éclatant de lumières diverses. C'est donc un Grand Paris des poètes, de la dérive, de la flânerie, de la nonchalance, de la surprise... un Grand Paris du voyage. L'espace métropolitain que nous imaginons devient un lieu inépuisable et inconnaissable dans toutes ses parties.

Les artistes de notre temps ne peuvent ignorer l'apartheid urbain qui structure aujourd'hui notre métropole et dont les grands ensembles sont la figure. C'est pourquoi le travail sur les mobilités

et l'accessibilité métropolitaine est si fondamental. La bataille pour la compacité des villes et la lutte contre l'étalement urbain sont, de surcroît, en accord avec les proclamations du protocole de Kyoto.

Le projet du Grand Paris d'aujourd'hui est l'occasion de franchir une nouvelle étape, non pas extensive cette fois, mais intensive. Il nous a semblé alors incontournable d'embrasser toutes les échelles de temps et d'espace parce que la métropole parisienne souffre de très graves discontinuités spatiales et temporelles, de ruptures, d'enclaves, de décalages entre le temps des institutions et celui des citoyens, entre l'échelle d'action des opérateurs urbains et celle des acteurs économiques.

Enfin, la nécessité de produire du symbolique nous interpelle. On sait comment, par exemple, la monumentalité de la Grande Arche a sauvé le quartier d'affaires de La Défense, de même que le CNIT

l'avait fondé. Nous pensons à une ponctuation monumentale du Grand Paris à l'image de la fabrication de sacré républicain sous la III<sup>e</sup> République. Le projet républicain s'est installé aussi par le discours muet qu'ont tenu les bâtiments publics tels que les écoles ou les postes. Il s'agit aujourd'hui d'inventer une symbolique de notre temps.

Le président de la République l'affirmait dans sa conférence de presse du 8 janvier 2008, la réflexion sur le Grand Paris « *ne doit pas être engagée d'abord sous l'angle des institutions, sous l'angle de la gouvernance mais d'abord sous l'angle de l'urbanisme, de l'architecture, de la sociabilité, de la convivialité, de la qualité de vie, de la place de l'homme dans la ville* ».

L'enjeu de la consultation est loin d'être la confrontation de propositions de stratégies territoriales concurrentes et/ou complémen-

taires pour une maîtrise d'ouvrage future en gestation. Il y a un besoin impérieux de rendre intelligible la question du Grand Paris dans l'espace démocratique. La réussite de cette consultation réside d'abord dans la capacité des 10 réponses d'être le support de l'appropriation collective, du citoyen au président de la République, du destin du Grand Paris.

*Au stade intermédiaire du second chantier – et voulu comme tel dans la commande – le présent document est une photographie de l'état d'avancement de la démarche d'élaboration de notre travail sur le Grand Paris. Il est en fait constitué de nombreuses « briques » dont l'élaboration et/ou la mise en forme sont à un stade d'avancement très variable.*

<sup>1</sup> Friedrich Hölderlin *Hyperion oder der Eremit in Griechenland*, 2 vol., Tübingue, 1797-1799.

**LE GRAND PARI[S]  
DU DROIT  
A L'URBANITÉ**

“

**c'est poétiquement**

**que l'homme habite cette terre**

”

Le Grand Paris représente l'occasion de dessiner dans le visible un premier exemple mondial d'un nouveau droit universel : le droit à l'urbanité. La quatrième étape dans l'histoire de l'émancipation humaine et du développement des conditions du vivre ensemble, après la proclamation de l'égalité des droits de 1789, l'instauration par la III<sup>e</sup> République de l'école publique gratuite (1881) et donc de l'« égalité des chances », de la décision du gouvernement tripartite de la Libération sous l'égide du Général De Gaulle de garantir le droit aux soins<sup>1</sup>.

Le droit à l'urbanité comprend bien sûr le Droit au logement, mais signifie surtout être en mesure d'habiter dans un bâtiment digne, dans un quartier dont le discours muet procure le sentiment d'appartenance à une communauté, dans une ville dont tous les lieux procurent un

intérêt... et à l'échelle métropolitaine, dans un espace qui offre à chacun les conditions à la fois du chez soi et de l'ailleurs.

Le droit à l'urbanité signifie aussi mettre fin à l'apartheid urbain dont sont victimes certains quartiers et territoires de la métropole parisienne, en particulier les grands ensembles de l'époque rationaliste.

Le droit à l'urbanité s'inscrit dans une métropole mondiale dont l'histoire, et en particulier l'histoire coloniale, a voulu qu'elle soit le lieu d'« accueil » du monde entier. Dans une économie mondialisée, le Grand Paris est la ville-monde du XXI<sup>e</sup> siècle, lieu d'échanges dont la diversité de population justifie le concept de République métissée.

C'est donc en tous points de ce territoire que doit se figurer l'Égalité républicaine et les apports culturels multiples du monde.

Nous connaissons déjà des morceaux d'Inde et de Pakistan derrière la Gare de l'Est, de Chine dans le XIII<sup>e</sup> arrondissement, une Tunisie multiconfessionnelle à Belleville, l'Arménie à Alfortville ou le Mali à Montreuil... Si, dans les figures apartheidaires du grand ensemble, on peut, dans un excès de langage, parler de ghetto tant leur enclavement est accablant, dès que les concrétions culturelles sont en réseau, elles participent de la richesse de la ville-monde.

Le Droit à l'urbanité se définit de manière projectuelle par des principes et des méthodes qui guident analyses, propositions et représentations.

<sup>1</sup> Préambule de la Constitution du 27 octobre 1946 : « *La Nation assure à l'individu et à la famille les conditions nécessaires à leur développement. Elle garantit à tous, notamment à l'enfant, à la mère et aux travailleurs, la protection de la santé, la sécurité matérielle, le repos et les loisirs.* »

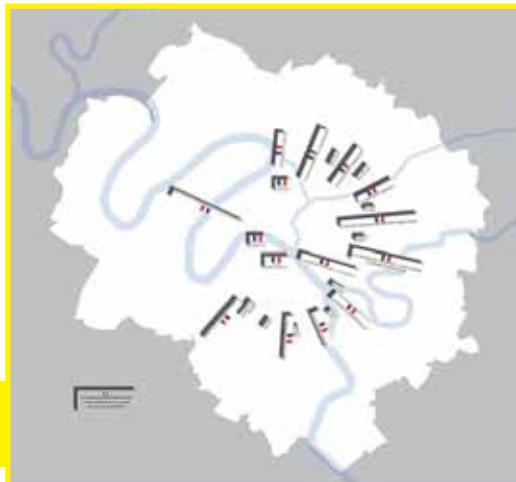
# des principes



Le Mac Val à Vitry, un exemple construit de topolitique.



Déplacement des grandes institutions et des services ministériels.



**La définition d'un certain nombre de principes s'inscrit dans une démarche qui s'affranchit d'un modèle urbain donné et souhaite dégager, au contraire, des outils de réflexion et d'actions. La poésie fait partie de ces principes qui nous guident, car « le bien décisif et à jamais inconnu de la poésie, croyons-nous, est son invulnérabilité »<sup>1</sup>.**

## La topolitique

Sur le socle d'un Grand Paris solidaire dans lequel il n'existe plus de quartiers indignes, il convient de faire de la topologie et de la politique, soit de la topolitique. C'est dire que les valeurs de la République, auxquelles nous ajoutons le droit à l'urbanité, doivent devenir visibles dans l'espace de la métropole. Dans la pratique, cela signifie disséminer de l'intérêt public partout sur l'aire métropolitaine.

- Les institutions de la République : services ministériels et grands sièges d'établissements publics.
- Les institutions de la métropole : siège du Conseil régional d'Ile-de-France, siège de l'APHP (hôpitaux de Paris), STIF...
- Les grandes institutions culturelles à l'image du musée d'art contemporain du Val-de-Marne (Mac Val) à Vitry.
- Les grands lieux de savoir et de recherche.

Le Grand Paris représente l'occasion de déchiffrer le territoire et ainsi de réinvestir certains lieux tels que les Forts qui encerrent la capitale. Ce pourrait être l'occasion pour les nombreux enfants qui, chaque année, ne partent pas en vacances (un tiers selon le Secours Populaire) de créer d'incroyables châteaux de vacances à la place des Forts, libérés par le ministère de la Défense, à proximité de nombreux grands ensembles.

C'est également l'opportunité de réfléchir à la question des liens intergénérationnels et de favoriser par exemple l'implantation d'EHPAD<sup>2</sup> à proximité de lieux publics.

Un tel projet invite à travailler aussi sur la toponymie en réfléchissant à de nouveaux noms. Il s'agit par exemple de ne plus penser en termes d'arrondissements parisiens mais en termes d'identité de site, à l'instar du quartier d'affaires de Paris - La Défense : Paris-La Courneuve, Paris-Auteuil, Paris-Belleville, Paris-Créteil, Paris-Sarcelles...

## Le baroque

Comme nous l'avons rappelé dans le premier chantier, « La métropole de l'après Kyoto », la culture urbaine à revisiter dans le cadre de la modernité est plutôt à chercher du côté du baroque (du cercle à l'ellipse – d'un centre omnipotent à de multiples centres) que du classicisme : la tentation haussmannienne est à bannir. C'est à l'image du Pape Sixte Quint (1520-1590) qui, s'interrogeant sur comment

retisser l'espace urbain de la ville de Rome, à une époque où après avoir été la plus grande ville du monde, son tissu urbain est éclaté et ruiné, prend le parti de ne pas combler tous les vides, mais plutôt d'établir une tension entre deux points majeurs.

Cette posture implique d'en finir avec la culture urbaine radioconcentrique qui tend aujourd'hui à étouffer l'agglomération parisienne et d'organiser de nouvelles polarités bien distribuées sur l'aire métropolitaine autour de lieux singuliers.

Sur l'espace métropolitain, de cette philosophie découlent des méthodes : sauter un pas, le patchwork ainsi que la multipolarité.

## Le symbolique extraordinaire

La question du rapport au temps, et particulièrement l'inscription dans la modernité, représente une question fondamentale pour les métropoles. Aujourd'hui, les processus de mondialisation

économique imposent une nouvelle division internationale des fonctions des villes, ce qui implique que la définition de la position d'une métropole se fait en rapport à la planète et non plus seulement à l'espace régional ou national.

Une fonctionnalité capable de fixer l'imaginaire mondial est nécessaire afin d'inscrire la métropole dans sa modernité et d'en faire une ville monde.

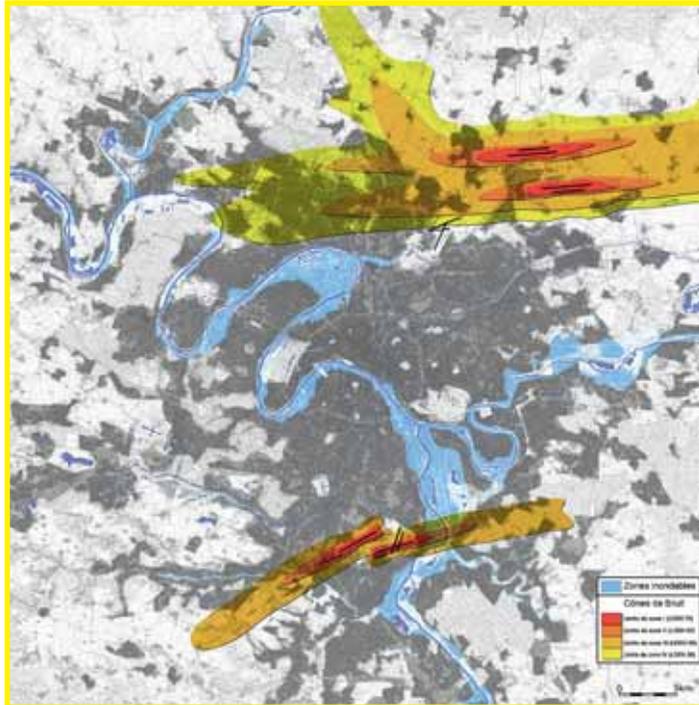
Trois éléments sont susceptibles de jouer un rôle dans cette conquête de modernité : les leviers événementiels (la capacité à accueillir un événement mondial est fondamentale) ; les leviers culturels (un lieu du patrimoine universel tel le musée Guggenheim à Bilbao ou l'opéra de Sydney) ; les leviers universitaires.

On peut considérer trois manières de penser la modernité d'une ville : la modernité nostalgique (à l'image de la marque des terroirs Reffet de France) au résultat douteux ; la modernité dure (Shanghai), qui tendrait à effacer l'histoire ; la modernité comme tissage ou

l'émergence de nouveaux paradigmes (nouvelles technologies, nouveaux modes de transports, nouvelles énergies)... Il s'agit d'essaimer la modernité dans la ville dans une ambition d'exemplarité mondiale. Le tissage, c'est le point de rencontre entre l'ancien et le nouveau, le mécanisme de la transmission basé sur les savoirs (université) et les savoir-faire.

<sup>1</sup> René Char in *Rimbaud, une saison en enfer, Les Illuminations*, Gallimard 1965 pour la préface.

<sup>2</sup> Établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes.



↳ Gérer les nuis : cônes de bruit des aéroports, zones inondables, lignes à haute tension.

## Déréglementer

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 dénормer 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. Ainsi, il n'est pas inimaginable de faire fusionner intellectuellement et en projet la SNCF et la RATP. De la même manière, il n'est pas acceptable de gérer l'inondable uniquement par l'interdiction : on ne peut pas considérer la Seine et la Marne seulement comme des lieux de transport de marchandise. Ou encore de construire uniquement des « boîtes » d'activités dans les cônes de bruit.

Il s'agit pour nous d'une réflexion libre qui s'affranchit des contraintes techniques et des contingences corporatistes de tout projet urbain. Et surtout de ne pas laisser les carcans institutionnels et corpora-

tistes brider la créativité urbaine. Il faut sortir d'une gestion protectionniste des espaces au profit d'une réflexion adaptée à un contexte urbain précis. Cette posture vise à favoriser les continuités urbaines afin d'en finir avec les enclaves liées à des règlements ou à des contraintes d'infrastructure.

## Développement durable et adaptabilité

Par développement durable d'une entité (un territoire comme un bâtiment), nous entendons le développement de cette entité à travers une triple exigence :

- économique : l'économie du développement de l'entité est maîtrisée durablement ;
- sociétale : exigence d'équité sociale dans le développement de l'entité, exigence d'ouverture, d'adaptation et de partage culturels pour et dans le développement de l'entité, exigence de pertinence institutionnelle de l'entité pour son développement ;
- environnementale : les impacts environnementaux du développement de l'entité sont tous maîtrisés au mieux.

## La nécessité de l'adaptabilité

Avec le développement durable, il est question de traiter de la qualité d'une entité dans son inéluctable évolution. Il s'agit de satisfaire à une exigence clé, la maîtrise de l'évolution de l'entité qu'on souhaite voir contribuer à une politique de développement durable. Comment maintenir la qualité globale de l'entité précédente dans un contexte futur marqué par des incertitudes en tout genre ? En affirmant un principe d'adaptabilité. Il faut donc pouvoir conserver en permanence des facultés d'adaptation afin de faire face à de nouvelles exigences comme à des contraintes émergentes, et de mobiliser au mieux les innovations qui forment la trame de la vie collective.

## Compacité – densité – intensité

Un grand débat existe aujourd'hui sur la question de la densité urbaine, bien que la ville existante raconte déjà la qualité de la densité. La ville que l'on aime révèle des qualités de continuité, des respirations, des surprises propres à la ville sédimentaire,

↳ Tissu haussmanien : très dense et bien tracé donc fréquentable.



↳ Tissu d'une cité jardin (Suresnes) : dense et aéré donc agréable.



↳ Tissu de grand ensemble : peu dense et pourtant accablant de densité.



celle-là même qui s'est construite au fil du temps autour d'avenues, de places, de rues et de venelles et non pas uniquement d'une succession de bâtiments, d'espaces verts et de parkings. 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. Notons notamment que les grands ensembles sont en fait très peu denses bien qu'ils procurent un sentiment accablant de très forte concentration et donc de densité. Autre exemple, le quartier de Beaugrenelle à Paris est beaucoup moins dense que le quartier de l'Opéra.

D'autres quartiers, comme les cités jardins sont bien plus denses et libèrent pourtant de l'air, des parcours de promenade et des jardins. L'exemple de la construction des HBM sur les anciennes fortifications est intéressant aussi puisqu'il s'agit déjà d'un habitat de masse qui constitue une réponse à nos questions d'aujourd'hui. Or cette réponse est d'une grande finesse et crée de véritables morceaux de ville.

La densité et l'art de vivre ne sont pas incompatibles. La situation actuelle invite à inventorier des territoires de projets afin d'intensifier certains lieux en accord avec les exigences d'un développement urbain soutenable dans une proposition qui tend à corriger l'étalement urbain catastrophique de nos banlieues pavillonnaires.

## Accessibilité

Nos premières réflexions sur les transports et les mobilités urbaines nous ont permis d'aboutir de manière collective au principe d'accessibilité. Les questions de mobilité et d'accessibilité sont, en ce début du XXI<sup>e</sup> siècle, une source de préoccupation majeure pour le devenir des métropoles mondiales. En effet, le niveau d'accessibilité représente un enjeu décisif pour un espace urbain en ce qu'il détermine sa capacité à participer de la vie métropolitaine en matière de dynamisme économique, d'attractivité résidentielle ou encore d'implantation de services diversifiés et de qualité. À l'échelle de l'habitant, à quoi sert d'être mobile si on ne peut accéder ? L'accessibilité à un lieu,

à un service, à un emploi permet de penser la question du déplacement bien au-delà d'une solution technique (des tuyaux) ou d'une vision planificatrice puisqu'elle englobe des problématiques sociales et territoriales (accès à l'emploi, aux loisirs ainsi qu'à l'ensemble des lieux métropolitains). Ainsi le déplacement est un élément fondamental de la vie urbaine : moment de contact social, lieu du vivre ensemble voire spectacle... C'est pourquoi cette dimension doit être intégrée aux choix des systèmes, des tracés, des lieux de contact entre ville et réseau.

L'accessibilité se pense alors en relation avec la multipolarité qui détermine des lieux de croisement et invite à repenser la notion de proximité (les commodités quotidiennes, la maîtrise ou non de son cadre de vie, la convivialité). Notre projet vise à intégrer l'ensemble des demandes de mobilité (locale, métropolitaine, extérieur à l'agglomération) et la diversité des dispositifs de déplacement modernes afin de doter chaque lieu d'un niveau d'accessibilité suffisant pour « exister » dans le Grand Paris.

# des méthodes



## Sauter un pas

Cette méthode d'intervention urbaine consiste à révéler, valoriser ou construire des lieux majeurs bien au-delà de la ville centre. Elle représente une alternative au développement naturel de la métropole par absorption marginale et radio-concentrique. C'est un acte de décision et non d'extension naturelle de la ville. L'intensification de ces lieux permet d'établir une tension entre des points majeurs. Déjà Versailles, en se définissant par rapport à un pouvoir central parisien, les Tuileries, a su sauter un pas. Il en résulte aujourd'hui un Ouest parisien qui fonctionne plutôt bien...

« Sauter un pas » permet de passer de l'échelle du Paris historique à l'échelle Grand Paris. Cela consiste à situer sur l'A86 et au-delà les grandes décisions ferroviaires<sup>1</sup>, administratives (services ministériels et institutions publiques) et symboliques en fécondant des pôles en rapport avec les grandes

lumières que dégage le projet, tout en s'attachant au désenclavement des quartiers et lieux les plus défavorisés.

## Le Patchwork

L'approche urbaine qui s'appuie sur la méthode du patchwork propose une alternative au mode d'urbanisation haussmannien. Il s'agit de considérer chaque projet, lieu, territoire comme unique et de s'appuyer sur ses singularités tout en travaillant les limites intercommunales. Il est question d'apporter du sens et de la cohésion, donc de l'intérêt public, dans tous les lieux d'une métropole s'apparentant à un patchwork dont on unifie les coutures sans prétendre faire passer dans un moule identique les fragments urbains. Autrement dit, parvenir à laisser s'épanouir la singularité de chaque commune de manière autonome, et simplement impulser et convaincre. Ce qui implique que ce Grand Paris est fait de lignes, de points d'inten-

sité, de remodelages et de consistances baroques. Bref, le contraire d'une banlieue résidentielle R+4 blanche plantée d'arbres. La culture urbaine à revisiter dans le cadre de la modernité est plutôt à chercher du côté du baroque que du classicisme.

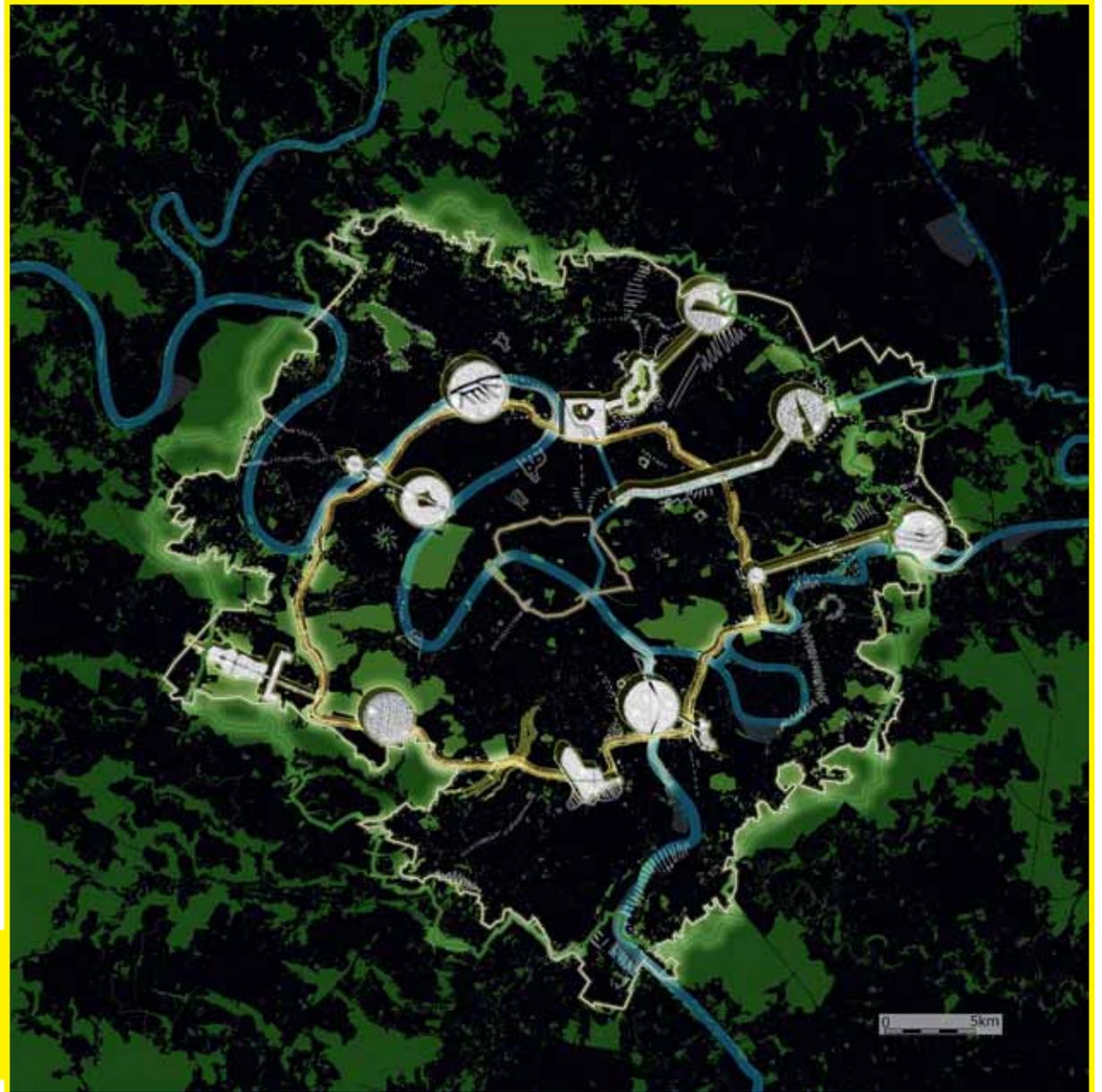
Du Paris des 80 villages aux Grand Paris des 1001 visages, la pensée urbaine n'est pas haussmannienne mais dans la « dispute » et les singularités, dans une sorte de bataille de San Geminiano intercommunale. La variété la plus grande est souhaitée, ville par ville et quartier par quartier.

Selon nous, faire émerger une identité métropolitaine passe d'abord par une appartenance positive à un lieu, un quartier. Il s'agit de concilier une échelle locale, celle de l'habitant du quartier et une échelle globale, celle de l'habitant métropolitain.

<sup>1</sup> Proposition formulée par Philippe Panerai in *Paris Métropole, formes et échelles du Grand-Paris*, éditions de la Villette, Paris, 2008.

↳ Le patchwork, une pensée urbaine encourageant les singularités.

↳ Contre le développement naturel d'un Paris commençant à grignoter la proche couronne, il s'agit de sauter un pas. C'est un acte de décision et non d'extension naturelle de la ville.





Rio de Janeiro



New York



Lisbonne



San Francisco

## S'appuyer sur la géomorphologie et les paysages

La géographie est pour nous le premier des guides. Comment comprendre une ville sans s'intéresser au site géographique sur lequel elle s'inscrit ? Fleuve, collines, plaine, forêt identifient une ville. La géographie est souvent sa signature. La topographie invite à un développement métropolitain particulier et la nier c'est prendre le risque du

fonctionnalisme et pour nous, de la non-ville.

Notre méthode tend à révéler la topographie et à déceler les lieux d'où la métropole se donne à voir. C'est pourquoi nous procédons à un travail de recensement des promontoires, des bords de colline, des buttes et des forts afin d'implanter des projets qui utiliseront ces formidables potentiels géographiques.

À titre d'exemple, Paris ne serait rien sans le fleuve. Comme

presque toutes les grandes villes historiques, et parce qu'historiquement l'eau a été le premier vecteur d'échanges à grande échelle, la commune de Paris est inextricablement liée à la Seine. Mais la Seine existe au-delà de Paris sur des territoires où le XX<sup>e</sup> siècle l'a très largement défigurée. Dès lors, penser le Grand Paris, c'est reconquérir la Seine au-delà du périphérique et conquérir la Marne.

↳ Tissu Grand ensemble



↳ Tissu zone industrielle



## Déchiffrer et dézoner le territoire

Promouvoir l'urbanité (retrouver les codes qui font la ville) nécessite de produire les conditions d'une mixité dans les fonctions et les usages.

C'est pourquoi nous parlons de « déchiffrer », c'est-à-dire comprendre le territoire pour le complexifier, plutôt que de « défricher » soit recenser et construire sur les grandes parcelles libres. Déchiffrer cela permet encore de s'appuyer sur les vides pour transformer les zones issues de la pensée fonctionnaliste des espaces urbains.

Déchiffrer un territoire, c'est d'abord reconnaître l'existant comme une donnée fondamentale afin d'élaborer des quartiers mixtes. C'est-à-dire une mixité globale et assumée tant en termes de fonctionnalités (habitat, commerces, équipements, activités...) qu'en termes de diversité de populations et de tranches d'âges par exemple.

Dézoner, c'est aussi favoriser des continuités urbaines, inexistantes du fait de la séparation des fonctions, entre des zones industrielles, des zones d'habitat, des zones commerciales et les tissus de la ville sédimentaire.



## Remodeler et désenclaver les grands ensembles

« Remodeler, voire métamorphoser, est un événement heureux – heureux alors que la démolition et la reconstruction sont horriblement douloureuses avant d’être (éventuellement) heureux : la table rase n’est pas la meilleure idée urbaine, c’est une idée foncière (...) »

Le remodelage est un événement urbain jubilatoire : jalon du bon récit de la ville, il construit une mémoire urbaine heureuse autour du thème : “Vous auriez vu comment c’était avant”.

Chaque fois que c’est possible, le remodelage est à tenter et à faire, car cette pratique permet de penser à la mutation du quartier, autorise qu’on puisse imaginer une évolution pouvant déboucher sur une banalisation de lieux décriés jusque-là. Au moyen d’une sorte de « sculpture » de l’existant s’effectuant de joint de dilatation en joint de dilatation, des bâtiments sinistres peuvent être transformés en architecture et, du

même coup, un morceau de ville figé devient un morceau de ville sédimentaire (...)

L’architecture et l’urbain sont inséparables et doivent être traités simultanément ; la violence formelle, géométrique et d’implantation des barres et des tours des grands ensembles l’exige. Certes il y a d’incontournables décisions urbaines à prendre, guidées par la singularité du lieu, mais elles doivent être accompagnées d’une architecturation adéquate. (...)

Il ne faut pas hésiter à encombrer l’espace hérité de la pensée moderniste rationaliste, il s’en trouve paradoxalement aéré.

Il faut respecter la base « architecturale » quelle qu’elle soit : impossible de risquer que le « nouveau » fasse honte à « l’ancien », que le neuf disqualifie, selon le mot d’un maître d’ouvrage, l’« occasion ».

Il faut éventuellement « résidentialiser » les grands ensembles, mais cette pratique doit d’autant moins se transformer en règle convenue qu’elle est insuffisante.

L’espace public doit être public et le privé, privé. L’entre deux – l’espace semi-public/semi-privé – doit clairement ressortir du privé. Rien n’est trop beau, rien n’est trop fou, rien n’est trop jubilatoire. Au contraire, plus ces quartiers deviennent attractifs, plus ils sont un appel à l’autre et mieux ils se portent : la belle métamorphose a le droit à la carte postale. »

<sup>1</sup> Plaidoyer pour le remodelage in Roland Castro et Sophie Denissof, *[Re]modeler Métamorphoser*, Le Moniteur, 2005.



↳ La métamorphose de la barre République à Lorient (avant/après).

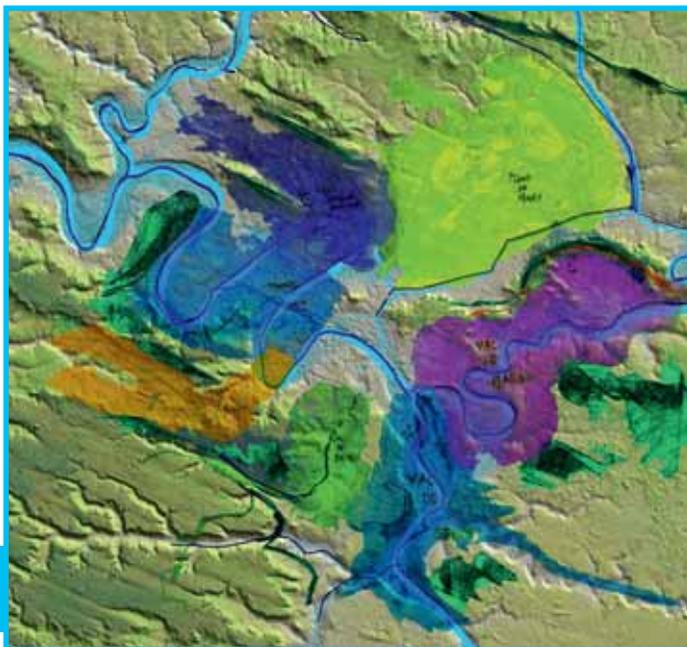
**LA POSSIBILITÉ  
D'UN AILLEURS**

“

**J'ai tendu des cordes de clocher à clocher  
des guirlandes de fenêtre à fenêtre  
des chaines d'or d'étoile à étoile et je danse**”

Arthur Rimbaud in *Les Illuminations*.

# la géographie dessine huit entités



↳ La géographie permet de dessiner des entités cohérentes.

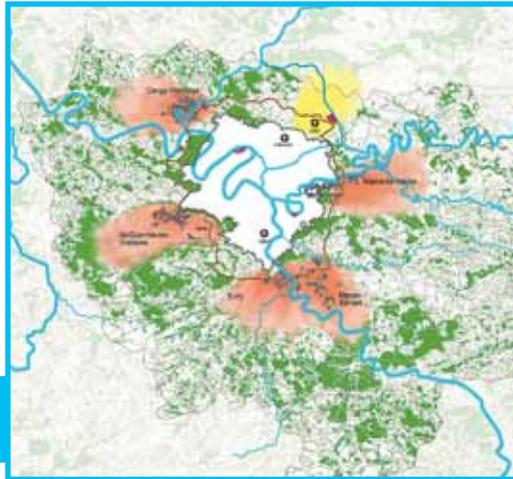
L'analyse de la géographie de l'Île-de-France montre une variété et une richesse incroyables : fleuve, rivières, canaux, plateaux, coteaux, bassin... déterminent des espaces cohérents et confèrent à la région un socle au caractère unique sur lequel s'appuie le développement urbain. De l'échec de la planification éradicatrice de la géographie (le SDAU 65 par exemple), nous tirons les enseignements et souhaitons repartir de cette donnée de base : la géographie.

Ce travail, mené avec le géographe Alain Freydet, nous a permis de dessiner des aires de cohérence géographique (les noms restent à retravailler) :

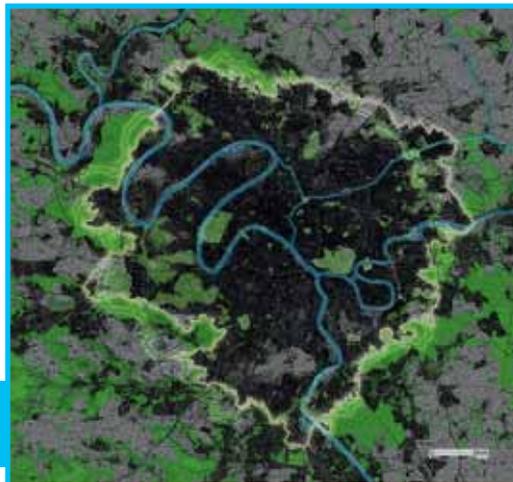
- Les coteaux de Versailles
- Les méandres de la Seine (Grand Axe par la Défense)
- La plaine de Gennevilliers
- La plaine de France
- La vallée de la Marne
- Le Val de Seine
- La vallée de la Bièvre
- Paris centre

# l'emprise du grand paris

↳ Les villes nouvelles structurent l'espace métropolitain.



↳ Un Grand Paris contenu par les forêts.



## Les villes nouvelles structurent les territoires de la grande couronne.

Dans un premier temps, nous avons délibérément pris le parti de conforter les caractéristiques originales des villes nouvelles et ainsi de les laisser en dehors du Grand Paris. À l'échelle du pays, ces « villes » constituent les portes de la métropole. Les villes nouvelles ont une fonction stratégique dans le monde moderne, elles sont, avec les gares et les aéroports, les espaces d'accueil, d'arrivée, elles fabriquent la première image de la métropole.

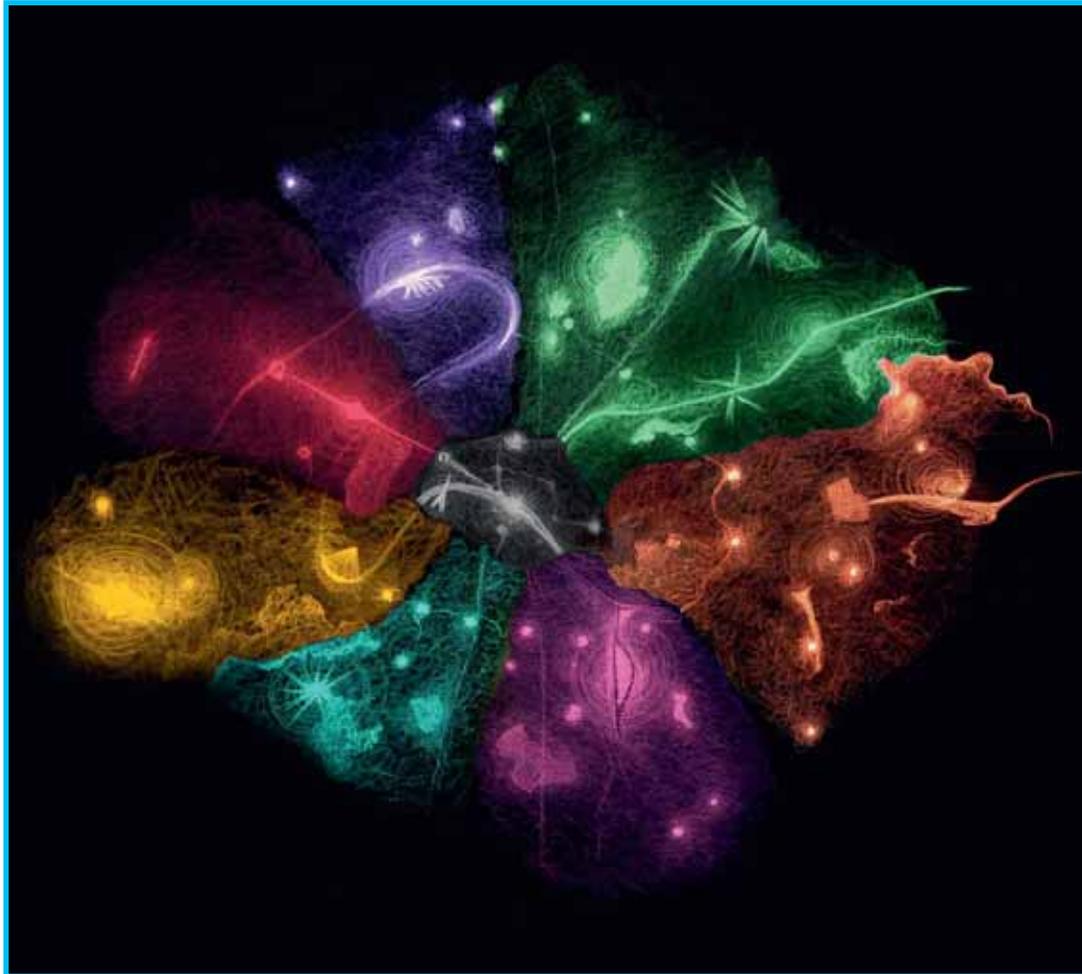
Ces villes nouvelles rayonnent et structurent les espaces urbains et périurbains de la région Ile-de-France. À ces villes, dotées de pôles de développement importants (Évry, Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines, Melun-Sénart, Marne-la-Vallée), s'ajoutent au Sud-Ouest le Plateau de Saclay,

pôle international de recherche et au Nord-Est l'aéroport de Roissy, équipement d'envergure internationale.

Ainsi, en dehors de l'emprise du Grand Paris, les villes nouvelles doivent développer leur rayonnement de manière autonome.

Ce développement contenu du Grand Paris est favorisé par les forêts (Forêt domaniale de Verrière, de Versailles, de Marly-le-Roi, de Saint-Germain-en-Laye, de Notre-Dame ou de Sénart...), le réseau de chemins de grandes randonnées (existants ou à créer) et l'aire d'ores et déjà urbanisée. Ainsi, on crée de la limite : les enceintes de Paris avaient aidé à la compacité et à la beauté de la ville, cette fois la limite est une décision.

# un grand paris multipolaire



**Dans le Grand Paris, tous les lieux sont potentiellement féconds.**

Le Grand Paris que nous proposons est multipolaire de préférence à polycentrique.

Il se compose de polarités de différents types et de différentes échelles qui existent ou sont à créer. Il s'agit de les révéler et de rechercher les liaisons entre elles, c'est-à-dire de les trianguler. L'échelle de certains de ces projets ou lieux fabrique des espaces que l'on peut porter à l'incandescence, à l'image de l'espace constitué par le Champ de Mars, la Tour Eiffel et le Palais de Chaillot.

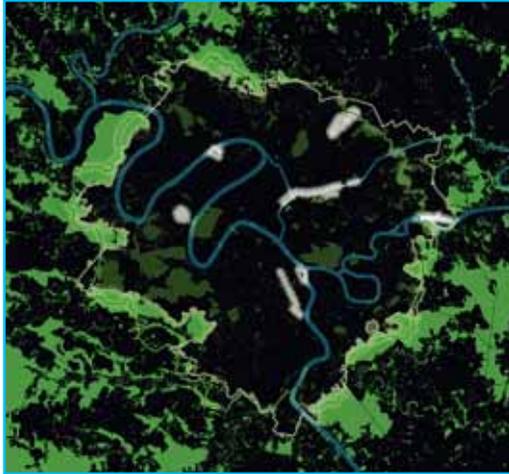
Le Château de Versailles comme le quartier d'affaires de La Défense (sur l'axe historique de Le Nôtre) sont des polarités constituées qui ont su influencer le développement de tout une aire urbaine. Chacun à leur époque, ils sont

issus d'un acte décisionnel politique fort. Dans cette même veine, nous choisissons de créer ou de renforcer de nouveaux pôles urbains. À l'image du patchwork, les singularités de chaque pôles sont invitées à coexister afin de créer des identités territoriales différenciées, sans doute à même de favoriser une appropriation par les habitants voire un sentiment d'appartenance.

Le rayonnement de ces pôles s'étend à toute une aire urbaine en cohérence avec la détermination des entités géographiques précédemment définies.

Le projet permet de faire émerger huit entités qui couvrent cet espace de cinq millions d'habitants dont Paris est le cœur. Chacun possède une valeur, une logique propre, s'appuie sur une identité, des équipements et des sites remarquables.

# les lieux symboliques et de voyage



Afin de rendre lisible notre proposition sur la topolitique et sur la nécessité de produire des éléments de symbolique extraordinaire, nous avons poussé la démarche et proposé sept lieux susceptibles d'incarner cette vision. Certains nous semblent incontournables (le Port de Gennevilliers, le Canal de l'Ourcq, le triangle de Gonesse, le confluent de la Seine et de la Marne...), d'autres font encore l'objet de réflexion.

Cependant, les projets que nous imaginons s'inscrivent dans cette pensée de la topolitique, mais correspondent aussi à l'analyse proposée par Laurent Habib sur les leviers de la modernité d'une ville. C'est pourquoi nous proposons en particulier sur le Canal de l'Ourcq, un pôle universitaire et de recherche : le Canal du Savoir. C'est aussi sur ce lieu magique de la confluence de la Seine et de

la Marne, symbole de la rencontre, que nous proposons d'implanter l'agora du Grand Paris.

Le Port de Gennevilliers nous semble devoir être ouvert à tous les habitants de la métropole tout en conservant les fonctions du port actuel : une des darses pourrait être dédiée à un espace culturel et de loisirs. À Gonesse, sous le cône de bruit et à l'emplacement d'un ancien fort d'où l'on embrasse la métropole, nous imaginons une foire internationale, lieu d'échanges et de culture en relation avec le parc des expositions de Villepinte.

## UN AILLEURS MÉTROPOLITAIN

Chaque habitant de la métropole a déjà pu expérimenter ce sentiment particulier d'un ailleurs métropolitain : à Montmartre, Versailles, au lac d'Enghien ou sur les bords de Marne... on se sent déjà ailleurs.

C'est cette idée de voyage métropolitain que nous avons souhaité développer par le recensement de tous ces lieux incroyables qui donnent à la métropole une identité et une consistance particulières. Valoriser ces lieux participe également de l'effort à produire en matière d'identité métropolitaine et d'appropriation par tous d'un territoire encore aujourd'hui méconnu.

**UNE MÉTROPOLE  
A VIVRE**

“  
**En finir avec les banlieues**”

# remodeler, désenclaver, embellir



Selon nous, il y a une friche formidable de projets de grande qualité à travers une vision de la transformation des grands ensembles. Peu denses, ces quartiers peuvent faire l'objet d'une densification dans une recherche de complexification de l'offre résidentielle. Si certains bâtiments peuvent être proposés à la démolition après étude, c'est que ces démolitions sont d'abord pertinentes sur le plan urbain (désenclavement du quartier par la création de nouvelles voies par exemple) ou que la détérioration trop grande du bâti y contraint.

Il existe donc une friche projectuelle immense autour du remodelage urbain et l'on peut parvenir dans ces quartiers à une exigence de qualité formidable. Ces interventions, qui concourent à un retournement de l'image du quartier, permettent souvent de surcroît l'implantation de logements neufs en accession à la propriété pour une mixité sociale nouvelle.

## État d'urgence dans les quartiers

Si l'Ile-de-France ne possède pas le monopole de la crise des quartiers dits sensibles, il reste que la situation y est plus aiguë que nulle part ailleurs en France.

Le caractère récurrent des épisodes de tension et de violences urbaines, mais également la violence quotidienne qui depuis plus de 30 ans s'amplifie sur ces territoires révèle surtout un sentiment commun de fatalité, une conscience du gouffre qui les sépare du reste de la métropole.

Cette mise à l'écart est d'ordre urbain, social, économique et culturel.

Ces quartiers et leurs habitants sont victimes de ruptures urbaines, spatiales, territoriales qui entérinent leur mise à l'écart. À travers la réalisation du Grand Paris notre ambition est de dépasser ces frontières visibles et invisibles afin de contribuer à une citoyenneté qui redonne un senti-

ment d'appartenance à un espace de vie commun, la métropole du Grand Paris.

## Décliner nos principes d'action sur les grands ensembles

Le droit à l'urbanité revient à corriger l'inégalité de condition urbaine vécue par les habitants de ces quartiers populaires. Il se pose comme une égalité républicaine, en réponse à la ville à deux vitesses dans laquelle des quartiers se différencient de plus en plus les uns des autres, où le Droit et la République tendent à disparaître. Il englobe un bon logement, un plaisir d'habiter, une reconnaissance de son immeuble, le sentiment d'un quartier qui renvoie une image de citoyen, d'un promeneur citoyen et pas seulement d'un habitant qui marche de son parking à sa porte d'entrée. C'est la question de l'embellissement des villes qui est posée.

# remodeler, désenclaver, embellir



Le principe de compacité permet d'occuper et remplir les vides urbains des grands ensembles, c'est-à-dire transformer l'espace public, l'espace résidentiel, dégager de la constructibilité, rendre accessible les services du quotidien. Développer l'adaptabilité constitue un principe clé des systèmes vivants, levier des transformations des grands ensembles et des zones économiques limitrophes. Ces espaces hérités du zoning fonctionnel moderne sont pétrifiés dans leur forme initiale. Leur incapacité à évoluer comme un tissu urbain « vivant » nécessite un réinvestissement massif de la part du secteur public comme privé.

S'appuyer sur les singularités géographiques, historiques et paysagères, c'est apporter qualité, continuité, lisibilité à ces espaces conçus souvent à partir d'une page blanche. Utiliser la méthode du patchwork, c'est prendre appui sur le « déjà là », couture à l'existant afin d'éviter l'introduction d'une nouvelle couche de formes urbaines « parachutées ».

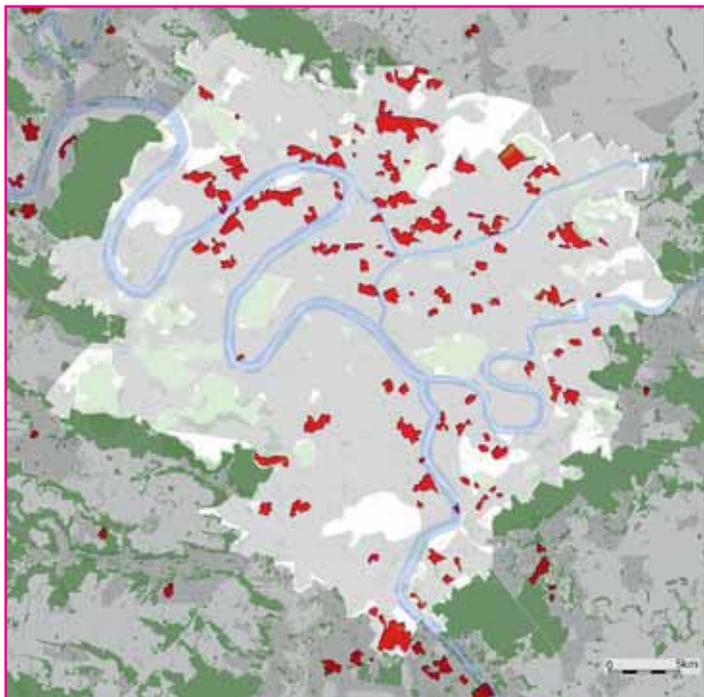
## Remodeler, une nouvelle stratégie

Le programme de rénovation urbaine lancé depuis cinq ans et appliqué à plus de 130 quartiers en Ile-de-France est un facteur de changement indéniable de la vie de ces quartiers. Au-delà des objectifs, des difficultés opérationnelles, et de la diversité des situations et des réponses, la rénovation urbaine a initié fortement un processus de réinvestissement public dans ces quartiers. Mais la méthode principale, « Démolition-Substitution-Diversification », concentre l'action sur l'urgence du changement et phase dans le temps l'intervention sur le patrimoine, au risque d'une action « toujours en cours ». Elle est également confrontée à la difficulté – parfois la faible détermination – des villes à trouver du foncier disponible pour reconstruire « hors site » et risque de se ralentir dans un contexte de droit au logement toujours plus difficile à exercer. L'urgence habitante, l'urgence climatique, c'est atteindre dans un horizon suffisamment court la requalification de l'ensemble du

patrimoine bâti selon des modalités diverses – du neuf, du réhabilité, du remodelé – permettant d'améliorer pour chacun les conditions de vie tout en revalorisant largement la qualité de vie et l'image du quartier. La pratique du remodelage permet de répondre aux ambitions de transformation en s'attachant tout autant à l'urbain – faire entrer la ville dans les grands ensembles – qu'à l'architecture – transformer une barre sans relief en immeuble résidentiel.

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. Le Grand Paris se doit de prolonger l'action engagée de rénovation urbaine en apportant les réponses urbaines, résidentielles, financières nouvelles permettant de sortir plus rapidement les quartiers populaires de l'entre-deux actuel. Toute la gamme des interventions prévues par notre projet est déployée afin de remettre ces quartiers dans la ville.

↳ Remodelage du « Carré de la vieille » à Dunkerque (avant/après)



Le travail se fait donc autant dans le tissu urbain autour du quartier que sur ces limites, les espaces limitrophes permettant en effet de casser l'homogénéité immobile déjà décrite de leur forme urbaine. La ville doit pouvoir ainsi « envahir la cité », afin de lui redonner une valeur équivalente aux autres territoires de la métropole.

### Des quartiers connectés sur le développement de la métropole

À ce stade de mise en œuvre du programme de rénovation urbaine, la deuxième limite renvoie directement à l'objectif fondamental de la consultation du Grand Paris. À la suite de nombreux rapports consacrés à la situation actuelle des quartiers (rapport du comité d'évaluation de l'ANRU, rapport sur la rénovation urbaine et les enjeux en Ile-de-France), il apparaît que, plus qu'ailleurs en France, les quartiers franciliens sont soumis aux dynamiques de grande échelle et ne peuvent trouver les solutions à leurs difficultés seulement sur leur

propre espace. Par son échelle la métropole parisienne suscite des dynamiques spatiales profondes. Le territoire périphérique parisien, majoritairement constitué dans les Trente Glorieuses, est une addition de morceaux urbains juxtaposés, enclavés, où la discontinuité est la règle. Au contraire de la zone centrale, de nombreux quartiers restent à l'écart des transports en commun rapides, permettant de se projeter efficacement à l'échelle du bassin d'emploi et des grands équipements publics.

C'est pourquoi le renouvellement de ces territoires se joue d'abord dans leur repositionnement dans la trame de la métropole.

#### RUPTURE ENTRE OFFRE DE TRANSPORTS ET BESOINS DES POPULATIONS

La structure radiale du réseau de transports en commun actuel ne répond pas aux localisations émergentes des zones d'emploi situées, pour les emplois peu qualifiés, sur des secteurs périphériques (zones commerciales, logistiques, aéroports...) le long du réseau

autoroutier francilien. Les habitants des quartiers populaires sont nettement moins motorisés que les habitants des zones limitrophes, souvent pavillonnaires, et ne bénéficient pas d'une accessibilité satisfaisante au réseau francilien de transport en commun leur permettant une mobilité en rapport avec l'élargissement continu des bassins d'emplois.

On se retrouve dans une logique très paradoxale : ceux qui ont le plus besoin de transports publics dans le Grand Paris sont le plus souvent ceux qui ont le service rendu le moins performant. C'est à cette injustice sociale et urbaine que notre projet ambitionne de répondre. La stratégie déployée en matière de transports en commun, que ce soit le réseau de proximité ou le réseau rapide, cible particulièrement les quartiers populaires, dont l'attractivité dépend très directement de la qualité de la desserte.



# stratégie économique de développement

La volonté commune de l'équipe est de croiser le projet et l'économie urbaine. Quelle est la connaissance et la perception d'un professionnel de l'immobilier sur ces sites ? Qu'en dit l'analyse du marché actuel, passé et futur ? Quelles tendances économiques peut-on formuler pour ces sites ? Et de manière plus générale, où sont les futurs lieux de productivité à l'échelle du Grand Paris ? Notre démarche consiste à apporter ce regard sur le thème du développement économique et résidentiel, à l'échelle du Grand Paris d'une part, puis à l'échelle des entités géographiques.

## Les fondamentaux du développement tertiaire dans le Grand Paris

### L'ACCESSIBILITÉ

C'est le premier facteur déterminant l'implantation des services tertiaires des entreprises.

L'accessibilité implique à la fois une desserte en transport en commun de type métro ou RER, qui connecte efficacement le siège social avec le cœur de l'agglomération et les grandes portes de la mobilité extérieure (gares et aéroports), mais aussi une liaison facile et directe avec le réseau des grandes infrastructures routières.

### LA SPÉCIALISATION GÉOGRAPHIQUE ET LA TAILLE CRITIQUE

Deuxième marché au monde juste derrière Londres avec 50 millions de m<sup>2</sup> de bureaux, l'Ile-de-France se place devant les métropoles

américaines et Tokyo. Contrairement aux autres métropoles, la force de Paris est d'être présente dans tous les secteurs de l'économie mondialisée, dans son « extrême diversité ». Non spécialisée comme le sont Francfort ou Londres dans la finance, Paris attire à l'international des entreprises qui travaillent dans tous les domaines des services et de l'industrie.

Cette caractéristique assez unique sur la planète doit être renforcée : elle « protège » en partie d'ailleurs des crises économiques sectorielles – exemple actuel de la City londonienne –, même si elle nécessite malgré tout des ajustements. En effet, si globalement la métropole parisienne joue sur la diversité et la complémentarité, des regroupements thématiques dans des « clusters » spontanés peuvent renforcer l'attractivité et l'efficacité du modèle économique parisien.

Ce processus se réalise d'ailleurs en partie spontanément : la concentration des entreprises énergétiques à la Défense ou le secteur bancaire à Bercy-Seine Rive Gauche, le médical-pharmaceutique sur Seine Amont, la téléphonie sur le Val de Bièvre...

Issue souvent de l'apparition d'une « locomotive », à l'instar du ministère des Finances à Bercy, ou d'Orange à Arcueil, la concentration d'entreprises du même secteur d'activités constitue un facteur d'attractivité supplémentaire de la métropole, avec la présence de services aux entreprises de niveau supérieur et de back office (conseil stratégique, sous-traitance,...).

Sans entrer dans une logique dirigiste, les pouvoirs publics auraient tout à gagner à encourager le développement de pôles thématiques économiques d'immobilier d'entreprises de niveau et

d'échelle conséquente. Le positionnement de ces pôles hors de l'enceinte parisienne est un enjeu majeur du Grand Paris. Le modèle de La Défense est sans doute encore très présent dans les esprits, il représente le pari gagnant des années 60, d'une centralité économique hors Paris.

La création d'une offre de qualité est indispensable. Un seuil critique de grandes surfaces (un minimum de 10 000 m<sup>2</sup> pour un immeuble, une masse critique de l'ordre de 100 000 m<sup>2</sup> à l'échelle d'un pôle tertiaire) permet de répondre aux besoins de grandes entreprises qui rationalisent leur implantation et ont également besoin d'un environnement immédiat propice et générant les services secondaires indispensables.

L'enjeu du Grand Paris est sans aucun doute de dépasser l'unique modèle de la Défense afin d'imaginer et de favoriser l'émergence de pôles économiques d'une certaine taille critique, et avec une tendance à la spécialisation dans

l'espace métropolitain. Cette exigence urbaine et territoriale, nécessaire à un développement équilibré du Grand Paris, correspond également à une exigence économique.

## L'INSERTION DES PÔLES ÉCONOMIQUES DANS UN ENVIRONNEMENT DE MIXITÉ URBAINE

Afin de renforcer l'attractivité économique de l'Île-de-France, le projet du Grand Paris doit partir des atouts existants, multiples, et dessiner une nouvelle dynamique au-delà des processus de valorisation limités actuels : Paris intramuros, le pôle ouest avec la Défense, et l'environnement de l'aéroport de Roissy.

Les contraintes de développement et d'implantation de l'activité économique dite « supérieure », tertiaire, génératrice de compétitivité internationale et de création de richesse dans la métropole exigent un environnement spatial de haute qualité. Accessibilité, opportunité, disponibilité, adaptabilité, modernité : toutes les

qualités indispensables à l'accueil et au développement de l'entreprise compétitive doivent se retrouver dans des espaces concentrés, partagés avec d'autres et bénéficiant de l'infrastructure urbaine, sociale, de service public et privé du plus haut niveau. Une exigence qui s'articule autour de principes forts : mixité, urbanité, compacité, intensité. Tout cela dans un cadre porteur de développement durable, d'économie des ressources naturelles et de développement des mobilités partagées.

Ces nouvelles attentes convergent, à l'opposé des zones d'activités exclusives (le tertiaire à la Défense, l'industrie à la plaine Saint-Denis ou à Vitry) vers l'émergence de morceaux de ville mixtes (commerces, entreprises, habitat, services publics) ouverts à de multiples usages.

La localisation des grandes entreprises est contingente de la capacité du territoire d'accueil à offrir des services résidentiels de qualité dans l'environnement

proche. Les salariés sont exigeants et demandent une qualité d'habitat, une qualité de l'environnement dont sont parfois dépourvus certains espaces métropolitains. Créer une offre résidentielle de qualité à proximité des nouveaux pôles de développement économiques est une nécessité pour la réussite de ces lieux de productivité.

## Dissémination ou polarisation ?

La production nouvelle d'immobilier tertiaire est estimée à environ 800 000 à 1 million de m<sup>2</sup> par an suivant l'état de la conjoncture. Cette mesure quantitative masque une dimension de plus en plus importante : le besoin de renouvellement de l'immobilier de bureaux, la modernisation du parc, l'adaptation aux nouvelles technologies, la modularité, les contraintes énergétiques. Le volume du parc existant, souvent vacant et nécessitant des restructurations, correspond à près de la moitié du volume de production annuelle. Autrement dit, l'accroissement net du volume d'immobilier d'entreprises est environ de 500 000 m<sup>2</sup>. La modernisation et le développement du parc sont donc étroitement liés.

Les besoins n'étant pas inépuisables même s'ils sont importants, l'enjeu fondamental est de savoir où implanter une offre modernisée, adaptée, correspondant aux besoins des entreprises mais aussi des exigences sociales,

écologiques, politiques du Grand Paris. Sans aucun doute, la dynamique de polarité, nécessaire économiquement, si elle est bien distribuée sur l'ensemble du territoire du Grand Paris, peut contribuer à résoudre les grands déséquilibres actuels de la région Ile-de-France. Il s'agit de revenir sur une tendance forte à la dissémination du tertiaire de manière anarchique dans l'espace urbain parisien, tendance encouragée par la course aux ressources financières territoriales (taxe professionnelle notamment). Renforcer l'attractivité générale de Paris dans de multiples champs de la production et du service passe donc aujourd'hui par la création de pôles immobiliers et urbains aptes à accueillir les grandes et moyennes entreprises à haute valeur ajoutée, conceptrice et leaders dans leur domaine d'activité.

### DE LA MATIÈRE GRISE À LA FABRICATION

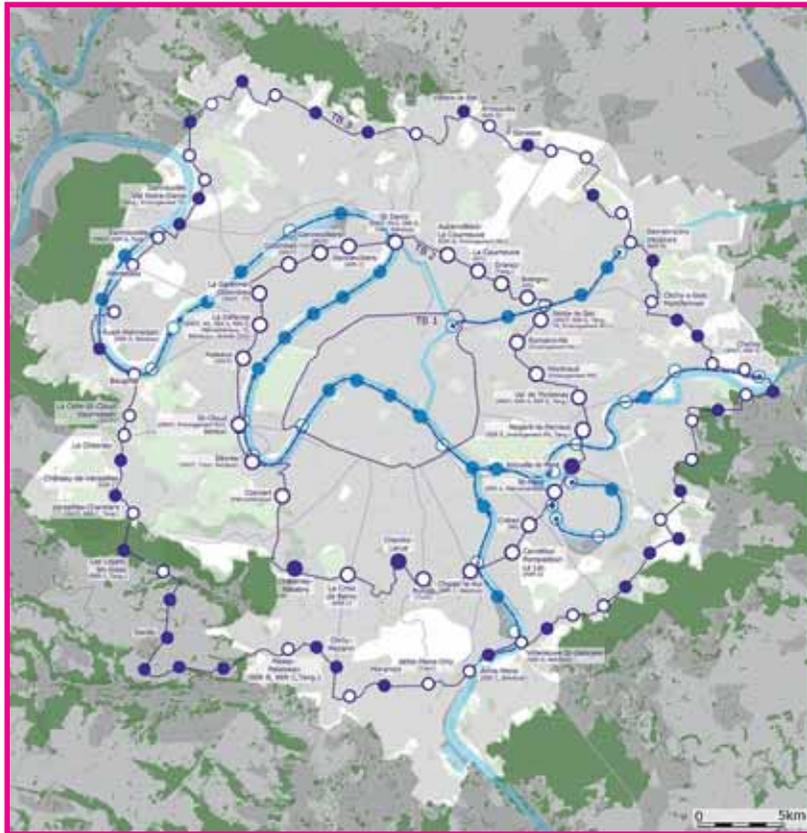
Enfin se pose la question de la place de l'industrie dans le Grand

Paris. Quelle part (en terme d'emplois, de chiffre d'affaires, d'emprise foncière...) peut représenter cette activité par rapport à l'ensemble des activités en Ile-de-France ? Un élément de réponse consiste à s'appuyer sur la spécialisation géographique préconisée. A l'échelle d'un district, on pourrait renforcer ou créer des spécialisations comme l'automobile à Guyancourt, l'agroalimentaire à Rungis, la recherche et la santé à Villejuif, le cinéma à Saint-Denis, le luxe à l'ouest, en s'appuyant notamment sur les pôles de compétitivité, qui pourraient rassembler toute la chaîne de production économique : de la matière grise à la fabrication.

La feuille de route du Grand Paris économique :

- créer des lieux de productivité équilibrés géographiquement autour de Paris accessibles par des moyens de transports collectifs lourds et une infrastructure routière suffisante ;
- développer des pôles d'activités selon une taille critique ;
- créer de nouvelles polarités économiques thématiques en s'appuyant sur celles émergentes, couvrant les thématiques fortes de Paris aujourd'hui et du monde de demain (développement durable, événementiel et tourisme, technologies numériques, aéronautique et luxe) ;
- promouvoir une véritable urbanité grâce à un environnement de mixité urbaine, accueillant habitat, services, commerces et équipements.

# l'accessibilité, le grand pari de la mobilité urbaine



↳ Transports poétiques : les trois tramways métropolitains et les Batobus, une manière plus belle de voir, de faire, de vivre la ville.

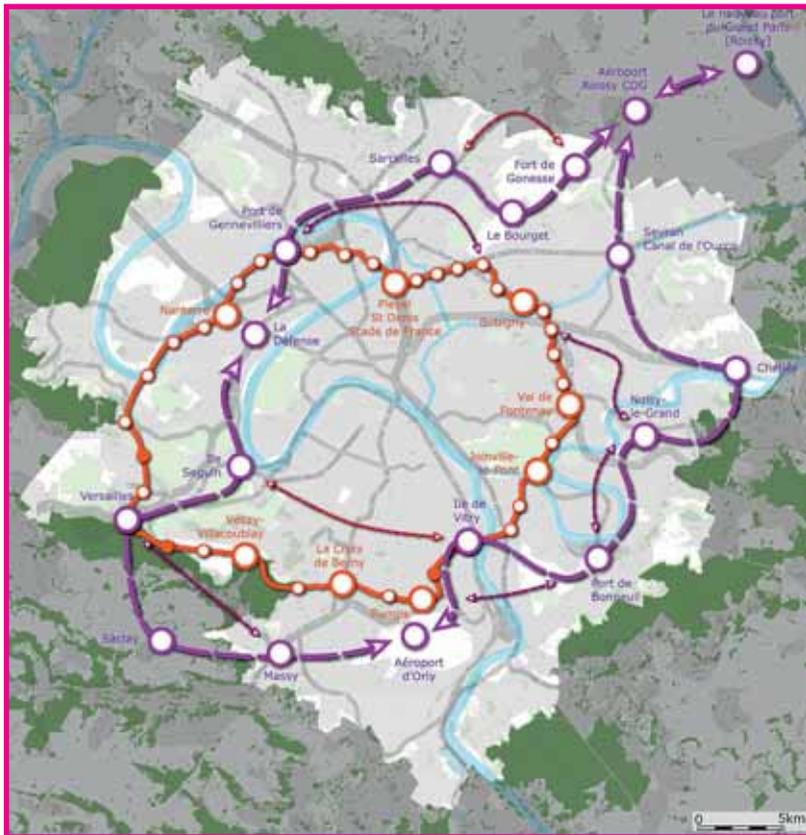
La stratégie de mobilité que nous développons intervient à toutes les échelles, du local au métropolitain, et s'accompagne de deux manières de se déplacer dans la métropole : des transports poétiques et des transports rapides. L'ensemble de ces nouveaux réseaux vise à intégrer une multitude de lieux, aujourd'hui enclavés (notamment les grands ensembles), à une dynamique métropolitaine renouvelée.

## Des transports poétiques

Le « tramway des Maréchaux », le « tramway métropolitain », le « tramway du Grand Paris » (grande couronne) et le réseau de transport fluvial par Batobus constituent les transports poétiques. Ils sont les vecteurs privilégiés du renouvellement urbain, embellissent la ville et permettent d'accéder facilement au réseau à grande vitesse. Les Batobus sur

la Seine, les canaux et la Marne offrent le plaisir d'un cabotage poétique sur l'eau.

Ces modes de transport transforment le déplacement en voyage poétique en offrant le spectacle de la ville. Cette nouvelle manière d'arpenter la métropole devrait concourir à sa meilleure appréhension et ainsi à une plus grande appropriation de l'aire métropolitaine. Le « tramway du Grand Paris » traverse un tissu urbain fortement marqué par les coupures urbaines et le zoning, il représente ainsi un outil essentiel de continuité, de mixité et de lisibilité urbaine pour le Grand Paris.



↳ Transports rapides, deux boucles : un métro automatique sur l'A86, et un transport très rapide (Orly-Roissy-la Défense).

## Des transports rapides

Le réseau métropolitain à grande vitesse est constitué de deux boucles de « transports rapides » : un métro automatique aérien et un métro très rapide (Orly – Vitry – Chelles – Roissy – Sarcelles – La Défense). En termes de capacité, de fréquence et de vitesse moyenne, ce réseau métropolitain à grande vitesse permet aux huit millions de citoyens de se déplacer rapidement vers chaque point du territoire.

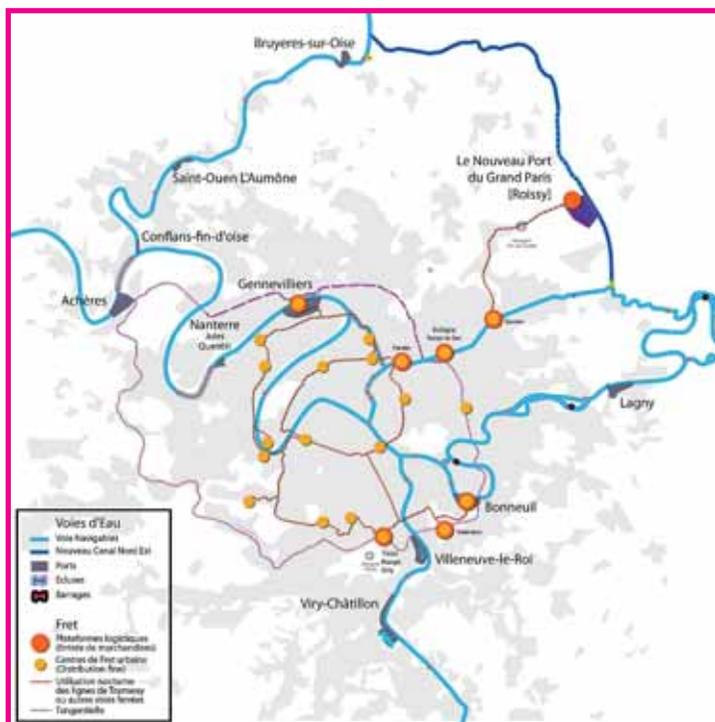
Le métro automatique aérien implanté au niveau de l'A86 présente l'intérêt de connecter le réseau existant (métro prolongé et RER) extra-muros et d'offrir une alternative à la voiture dans les liaisons inter-banlieue. La boucle très rapide relie quant à elle les gares, les aéroports et les grands pôles de développement économique. Selon nous, le transport rapide ne doit pas être synonyme

de souterrain, mais doit se développer en extérieur autant que faire se peut tout en utilisant des tronçons de réseau existant. Les innovations technologiques permettent de proposer des transports aériens qui limitent les nuisances, en termes de bruit en particulier. Les gares qui ponctuent ces nouveaux réseaux sont conçues comme des lieux habités et participent ainsi de l'urbanité des espaces dans lesquels elles s'inscrivent.

Passer du Paris historique à un Grand Paris métropolitain nous engage également dans une réflexion sur le déplacement des grandes gares du réseau SNCF en connexion aux deux boucles de transports rapides.

Cette pensée du déplacement implique nécessairement une tarification unique sur toute l'aire métropolitaine, ce qui constitue un des éléments d'un Grand Paris solidaire.

# L'accessibilité, le grand pari de la mobilité urbaine



## Le transport fluvial, une alternative durable

Les divers diagnostics relatifs au transport des marchandises sont alarmants : la progression des volumes échangés depuis quatre décennies s'est réalisée quasi uniquement par transport routier. La part modale de la route est aujourd'hui de 84 %, et les prévisions à l'horizon 2025 indiquent que la route restera prépondérante. Les congestions routières s'aggravent au détriment du transport des personnes.

Au sein de la région Ile-de-France, le trafic des Poids Lourds et des Véhicules Utilitaires Légers prend une part prépondérante dans la pollution de l'air : il concerne 50 % des émissions de particules, 33 % des oxydes d'azote et du dioxyde de soufre et 25 % des CO<sub>2</sub> pour 18 % de part du trafic !

Au même moment, le transport fret ferroviaire est en perte de vitesse dans un réseau saturé.

Le transport fluvial quant à lui, croît très lentement : il assure essentiellement le transport pour le BTP (matériaux et déchets pour 85%

du total). Le transport des containers depuis Le Havre est le seul en très forte croissance, mais le volume reste faible et limité au seul port du Havre.

Pourtant, le réseau fluvial est aujourd'hui la seule infrastructure sous-utilisée, avec une capacité de transport cinq fois supérieure au tonnage actuel (soit de 15 millions de tonnes à 75 millions : ces 60 millions de tonnes permettraient d'accroître de 25 % le volume total des marchandises transportées pour la Région Ile-de-France).

L'organisation spatiale de la logistique de ces vingt dernières années a vu l'affirmation des sites historiques de Gennevilliers, la Seine-Saint-Denis, Orly-Rungis et le développement de Sénart, Evry, Roissy avec une réelle explosion autour de la Francilienne à l'Est.

De ce double constat, sur les modes de transport et l'organisation spatiale, nous avons élaboré une première orientation d'un schéma logistique s'appuyant sur le développement du transport fluvial (avec toutes les qualités qui lui sont reconnus, cf. Grenelle de l'Environnement) respectant la

spatialisation actuelle à l'Est des centres logistiques, des principales activités industrielles et des grands centres commerciaux.

## UN NOUVEAU CANAL À L'EST ET À ROISSY, LE PORT DU GRAND PARIS

C'est pourquoi nous proposons la réalisation d'un canal à grand gabarit partant de l'Oise Canal Nord Europe et débouchant sur la Marne, en passant à proximité de Roissy et se maillant avec le Canal de l'Ourcq. Il présente l'avantage de s'affranchir de la distribution par la route depuis les ports de l'Ouest (Gennevilliers, Limay, Achères) vers les utilisateurs de l'Est.

Le tracé que nous avons étudié utilise au mieux le tracé de cours d'eaux existants et fait appel aux technologies actuelles de grandes écluses, et de tunnels pour la traversée de la Brie.

Le secteur de Roissy desservi par le canal accueillera un port sur plusieurs centaines d'hectares, qui permettra l'implantation d'une très grande plate-forme à vocation internationale, bénéficiant ainsi de toutes les dessertes.

**UN GRAND PARIS  
DURABLE  
ET ADAPTABLE**

“

**L'adaptabilité, c'est l'exemplarité”**

Le projet que nous développons pour l'agglomération parisienne crée les conditions de la définition et de l'application d'une politique de développement durable. C'est-à-dire que ce projet a intégré dans sa définition celle de la problématique de développement durable de son objet.

Cette problématique se résume à dire que le « Grand Paris durable » est une affaire d'actions génératrices qui doivent :

- répondre à certains principes ;
- tenir compte de la nature de ce territoire, de son contexte spatial et temporel, actuel et probable ;
- être organisés, pour être efficaces, selon une démarche adaptée à son objet – le Grand Paris durable.

Les principes et méthodes constitutifs du « droit à l'urbanité » intègrent les trois principes que doit respecter toute politique de développement du cadre de vie bâti d'un territoire.

- Le développement durable est une politique à trois dimensions, économique, sociétale et environnementale.
- Le développement durable, pour assumer l'évolution inexorable de son objet, implique l'adaptabilité.
- Le développement durable, pour permettre son véritable déploiement, implique la prise en compte permanente du rôle de la culture.

Notre proposition se fonde sur une analyse qui prend en compte six composantes : espaces du cadre de vie bâti, mobilité et accessibilité, population, activités, dispositif social, culturel, administratif et politique et contexte territorial, selon les trois approches possibles du réel, de l'imaginaire et du symbolique.

Les analyses en cours nous ont conduits à remplacer la notion traditionnelle de jeu des échelles territoriales par celle ayant recours

à la notion de contexte territorial, plus pertinente puisqu'elle permet de développer une réflexion qui n'est pas biaisée par une approche territoriale fondée sur la notion d'emboîtement, impliquant inexorablement l'idée dominante de centre.

Ainsi une méthode d'analyse prospective du possible devenir de son objet a été adoptée et commence à être appliquée.

Notre proposition s'appuie sur la démarche D2C® qui organise toute action intégrant la volonté d'une certaine exigence de qualité de développement durable du cadre de vie bâti d'un territoire. Cette démarche consiste à définir un objectif de qualité et à utiliser un système de management afin d'obtenir une qualité optimale dans le contexte particulier de l'action.

La définition exigentielle de l'objectif de qualité de cette démarche met en avant les onze objectifs suivants :

1. Pertinence et adéquation des objectifs, des procédures et des solutions
2. Cohérence économique des espaces et des réseaux
3. Cohérence économique et financière pour les pouvoirs publics
4. Cohérence économique et financière pour les investisseurs privés.
5. Prise en compte de la diversité sociétale
6. Accessibilité équitable des réseaux
7. Équité sociale et culturelle des activités libres
8. Exigence globale de sécurité
9. Exigences environnementales pour tous les espaces du cadre de vie bâti
10. Exigences environnementales pour les réseaux
11. Exigences environnementales pour les activités humaines

Quant au système de management de cette démarche, il prend en compte :

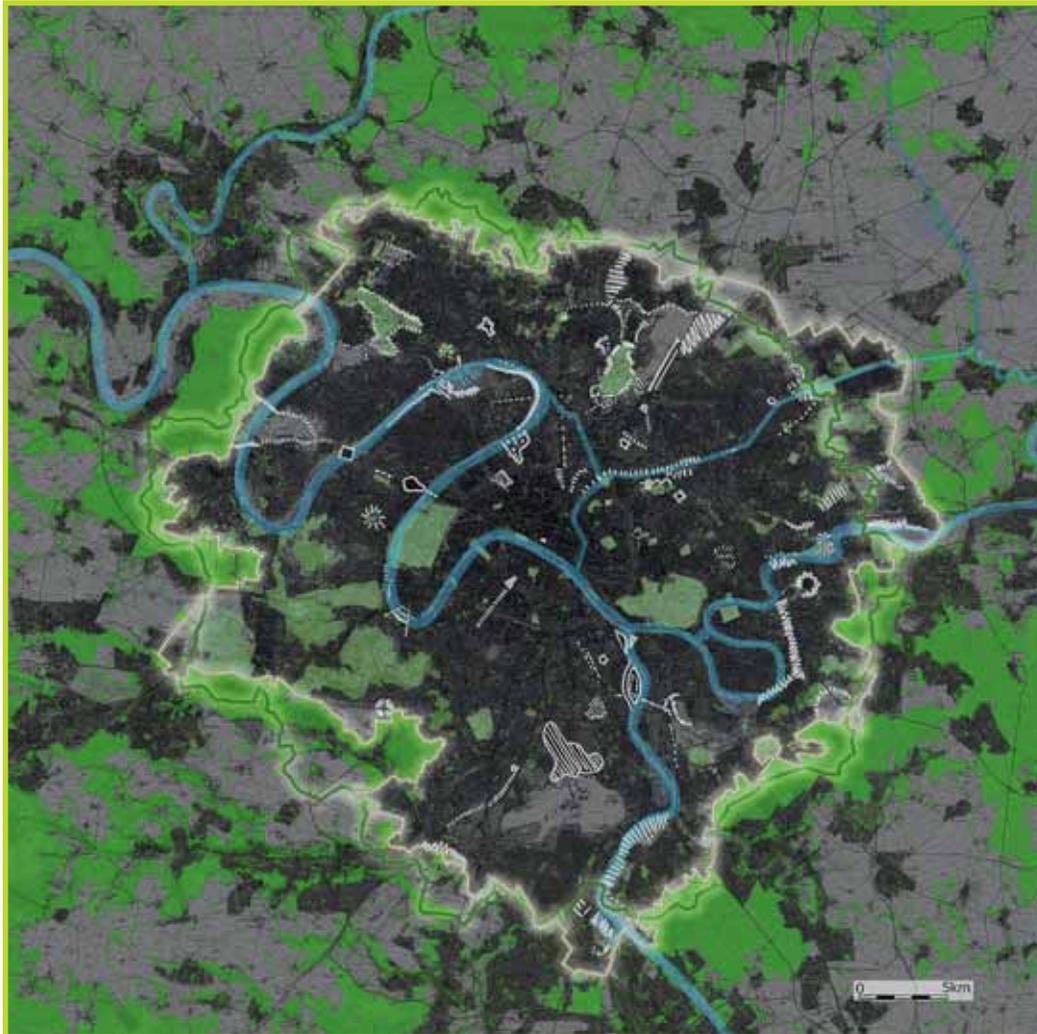
- la nécessité de gérer des jeux d'acteurs de nature très hétérogène : élus, services et sociétés d'aménagement, opérateurs, utilisateurs des territoires (habitants, usagers) ;
- la nécessité de considérer que la gouvernance des territoires durables ne peut être générée que sur la base des pratiques suscitées dans le cadre d'une politique de développement durable véritablement organisée, donc par un système de management.

# LES LUMIÈRES DE LA METROPOLE

“

**« Il faut des monuments aux cités de l'homme,  
autrement, où serait la différence entre la ville  
et la fourmilière? »**”

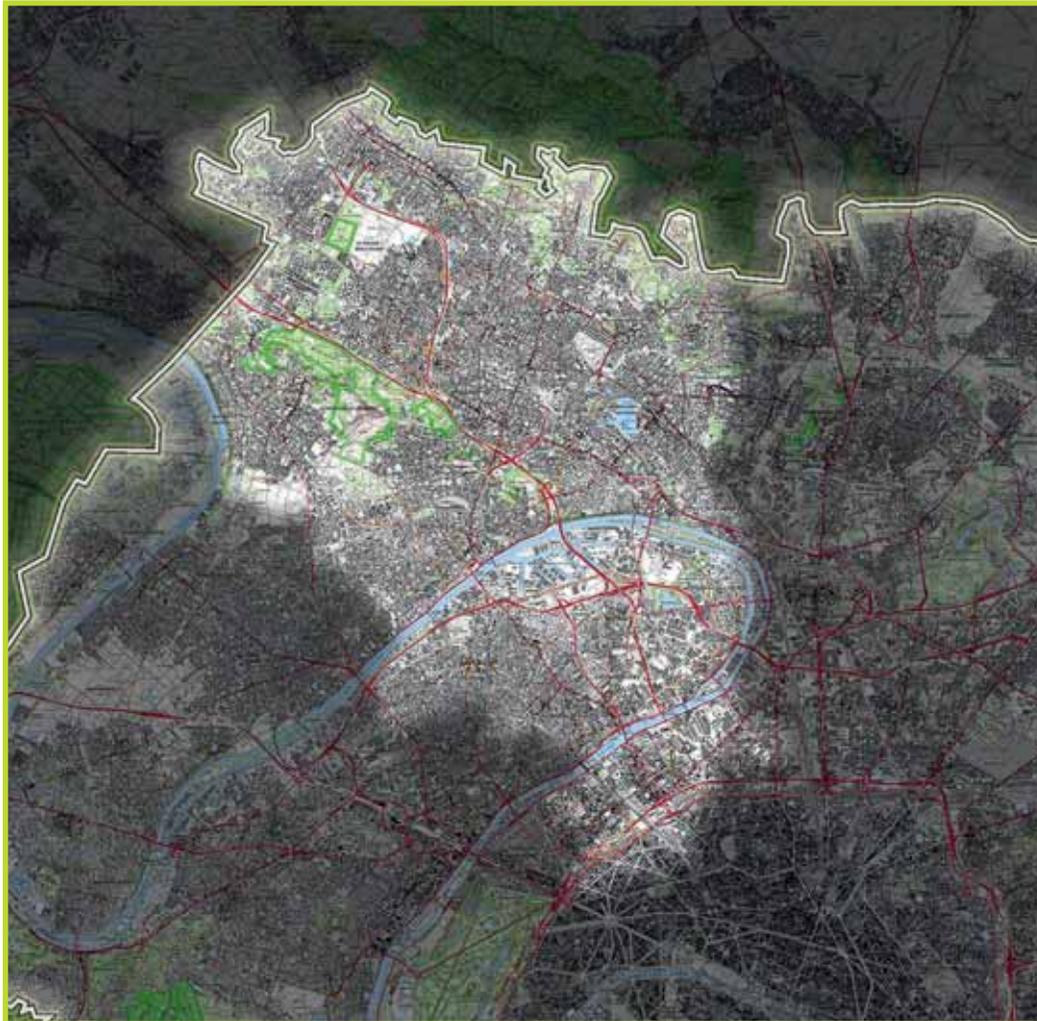
Victor Hugo in *Choses vues* (1887)



Dans ce chapitre, nous avons cherché à exprimer des intentions de projet qui se fondent sur les principes et méthodes que nous avons développés. Ces zooms sont issus d'une recherche de lieux singuliers, d'une démarche sensible d'arpentage des espaces et de reportages photographiques. Notre attention s'est portée sur l'implantation des grands ensembles dans une confrontation avec nos propositions en matière de transport.

# la plaine de gennevilliers



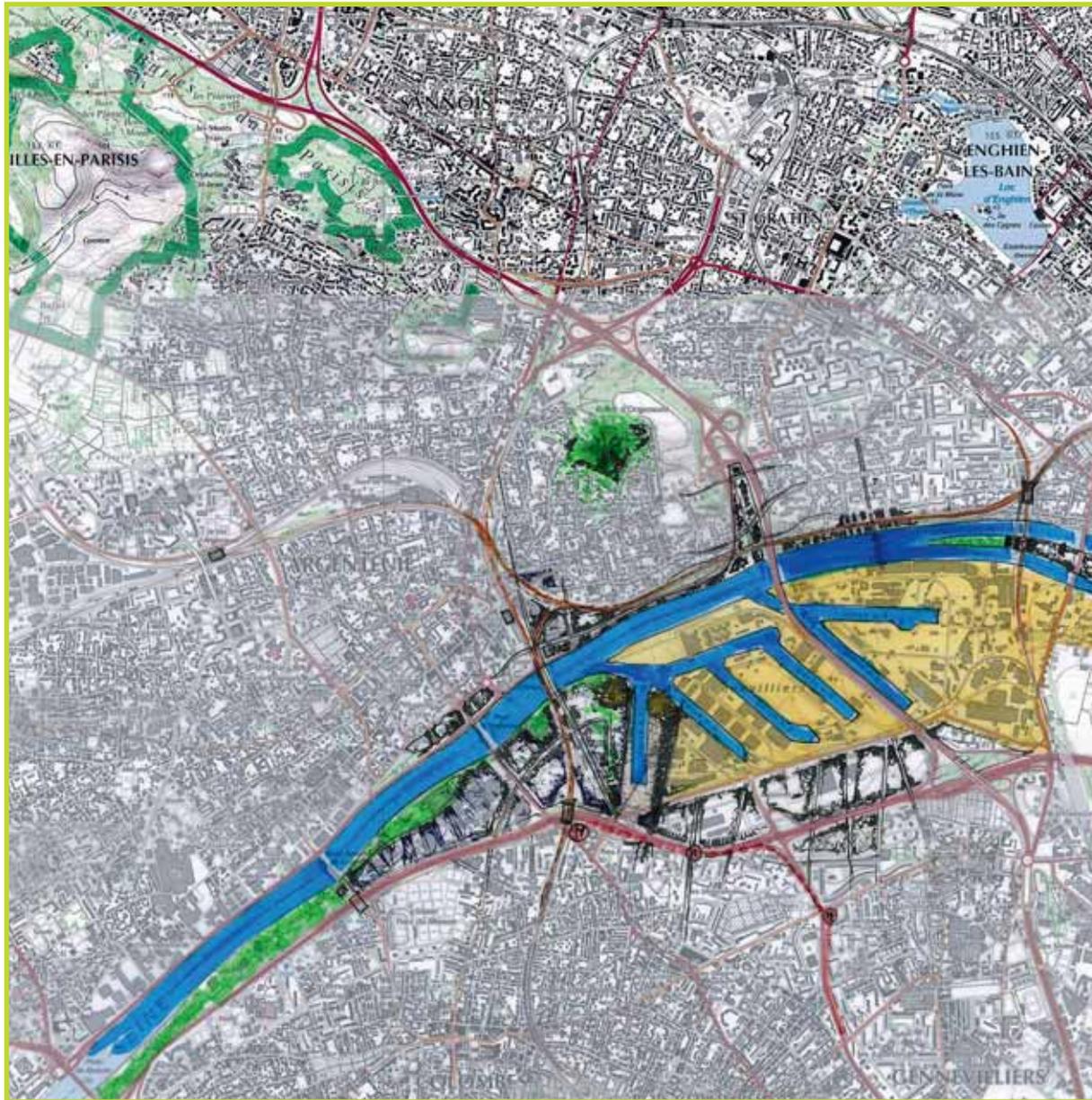


Sur la Plaine de Gennevilliers, le Port fabrique un lieu singulier au potentiel identitaire très fort. Ici, la Seine compose un système de paysage inédit avec la Butte d'Orgemont. Le lac d'Enghien constitue quant à lui, un exemple existant de ces lieux de l'ailleurs que nous cherchons à révéler.

Liste non exhaustive des sites étudiés pour leur capacité à produire une nouvelle urbanité :

- Les Docks de Saint-Ouen
- La route départementale 986 à Villeneuve-la-Garenne
- L'Île-Saint-Denis
- Les Bords de Seine à Argenteuil
- La Butte d'Orgemont
- La forêt régionale des Buttes du Paris
- Le bois et la plaine de Boissy

# la plaine de gennevilliers



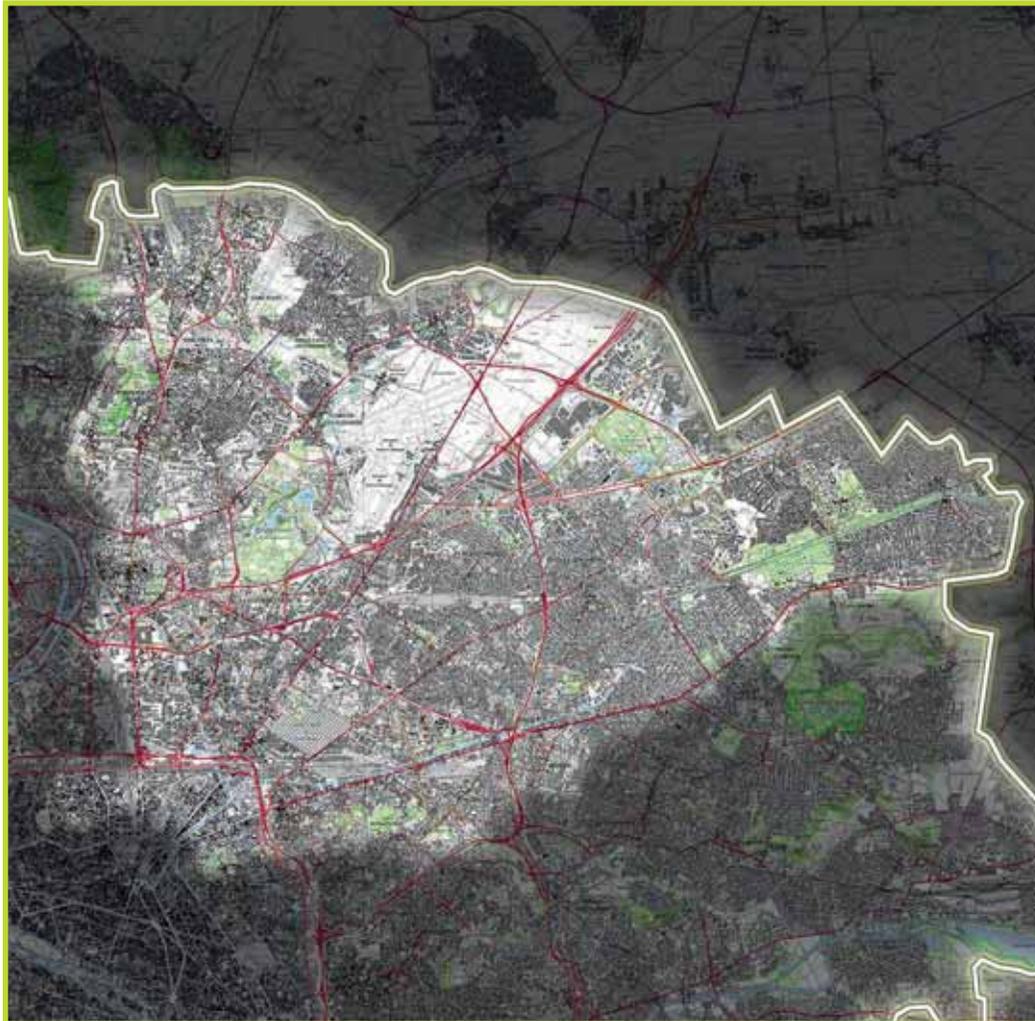
Les pleins et les vides dessinent des espaces de projet.



➤ Photomontage : l'opéra de Sydney sur le port de Gennevilliers.

# la plaine de france



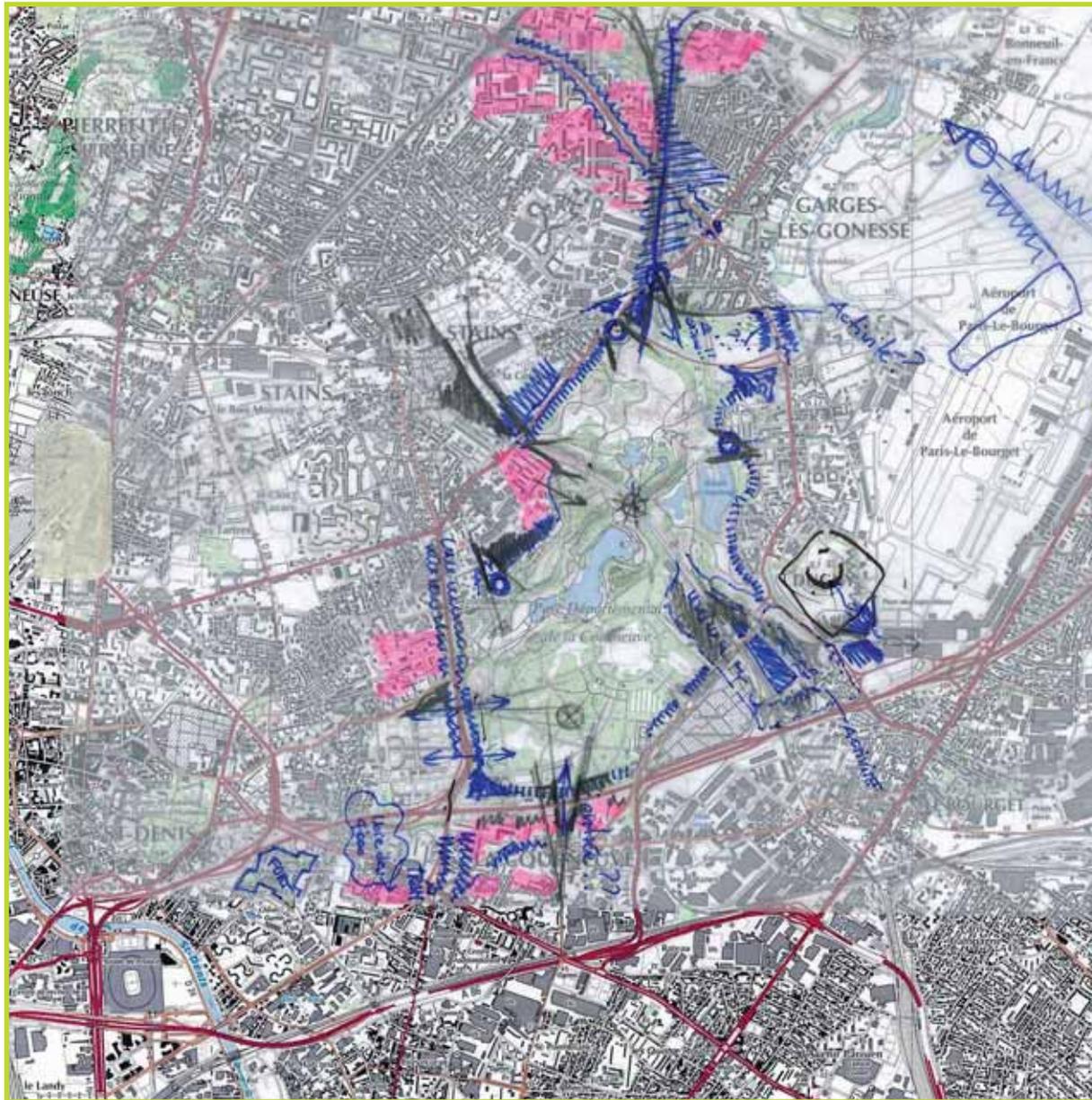


Avec ses deux aéroports et son nouveau port à Roissy, la Plaine de France offre l'occasion croisée du rayonnement économique mondial, de l'égalité urbaine reconquise et les plus belles postures d'embellissement.

Liste non exhaustive des sites étudiés pour leur capacité à produire une nouvelle urbanité :

- Les voies ferrées de la Gare de l'Est et de la Gare du Nord
- La place des Fêtes
- Romainville et son fort
- Le canal de l'Ourcq
- La Route nationale 3
- Le Parc forestier national de Sevran (Butte de Montceaux)
- Le Cimetière de Pantin et le Fort d'Aubervilliers
- Le Parc de la Courneuve
- La N17, au Bourget
- La foire mondiale (art et technique) à Gonesse
- Les buttes de Gonesse, Villiers-le-Bel et Sarcelles

# la plaine de france



Les pleins et les vides dessinent des espaces de projet.



➤ Photomontage : le parc de La Courneuve à la place de Central Park à New York.

# le temps de l'urbanité

Voilà plus d'un siècle que Paris n'a pas pensé son extension, son développement et son organisation.

La pensée égalitaire de l'espace public issu d'Hausmann et d'Alphand s'est arrêtée à l'enceinte de Thiers pour se développer en bourg et faubourg de plus en plus séparés jusqu'au Mouvement Moderne. Rationaliste, zoneur et producteur de grands ensembles, il a favorisé un développement séparé et un contraste physique saisissant avec la ville de la continuité haussmannienne et post haussmannienne. C'est le 1<sup>er</sup> acte d'un désastre annoncé.

La manière dont a été conduite l'industrialisation après guerre et le règlement tragique des guerres coloniales et des migrations qui les ont accompagnées a conduit à un deuxième désastre humain sur de l'urbain : les plus fragiles ont fourni la population accueillie

par le Mouvement Moderne. Et la misère a trouvé son décor. Ce fut le 2<sup>e</sup> acte : on l'appelle encore la « question des banlieues », en forçant le trait on peut parler d'apartheid urbain.

Le 3<sup>e</sup> acte s'est joué à Kyoto : le monde est épuisable et l'humanité est sommée de s'organiser pour parer à cet épuisement. Le corollaire urbain du protocole de Kyoto c'est l'arrêt de l'étalement sans fin des villes ; le croisement des activités humaines et non la séparation ; la ville des courts chemins ; la ville productrice d'énergie ; la ville de l'agriculture urbaine ; l'industrie retrouvée ; le partage de l'espace dans la solidarité et le renouvellement urbain, non seulement entre logements sociaux et privés (loi SRU) mais entre tous les lieux réels, symboliques et imaginaires qui concourent à la dignité urbaine et contribuent à sa poétique.

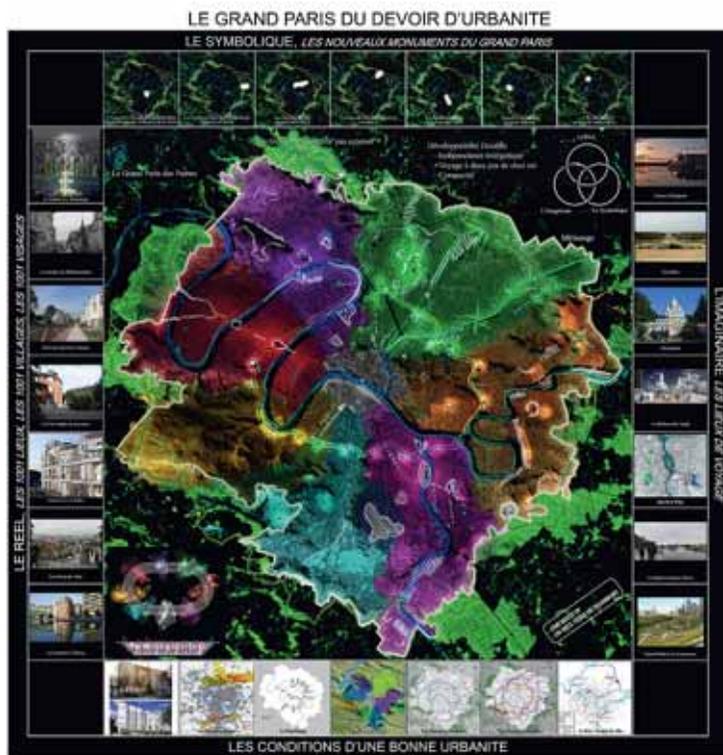
Ces trois premiers actes de la « tragédie » urbaine concourent à l'exigence de penser l'après Kyoto métropolitain et de l'appliquer à Paris et sa banlieue.

Livrons nos premières conclusions : le droit à l'urbanité est le fil conducteur de notre projet, il survient dans l'histoire de l'émancipation humaine après le droit au droit de la Révolution Française, l'école publique obligatoire de la III<sup>e</sup> République et le droit aux soins (la sécurité sociale du programme de la Résistance réalisée).

Lorsque la crise financière mondiale éclate, le 4<sup>e</sup> acte se joue. La crise nous oblige à penser hors de la main invisible du capitalisme. Elle nous somme de remettre l'homme au centre et nous impose de penser « décorporatisé » c'est-à-dire de penser le projet et non la procédure. La crise confirme qu'il faut passer d'un droit à l'urbanité

à un devoir d'urbanité. Le devoir d'urbanité s'impose à tous, les architectes doivent cesser de fabriquer des objets célibataires, les villes d'aménager des « sites propres » massacreurs d'avenues, les chercheurs de chercher au nord et les producteurs de fabriquer au sud... Le devoir d'urbanité c'est la ville de la non séparation et de la solidarité visible et sensible. Ce que peut devenir le Grand Paris pour lui-même et comme modèle dans le monde, comme Versailles a influencé Saint-Petersbourg et Washington ; Hausmann, Shanghai et Buenos Aires.

Le 5<sup>e</sup> acte de cette longue histoire peut être écrit « grâce » à la crise. Elle fait ressortir des personnages historiques ringardisés : Colbert, avec l'entreprise publique d'État ; Keynes, avec les plans de relance volontaires ; De Gaulle avec l'ardente nécessité du Plan. Le Grand Paris du devoir d'urbanité



pourrait être financé par un grand emprunt, qui transforme le citoyen épargnant en bâtisseur, et nourrirait de grands travaux. Il serait un projet enthousiasmant volontaire dans un monde gagné par le fatalisme dépressif et le sentiment que tout cela nous dépasse. Or le Grand Paris est un problème énorme qui porte en lui sa solution, c'est même un problème qui est la solution. Il faut juste en faire un projet qui sublime les intérêts particuliers, les corporatismes des institutions, la pensée technique qui sépare. Ces travaux seraient à l'image de l'illumination rimbaldienne « *j'ai tendu des cordes de clocher à clocher, des guirlandes de fenêtre à fenêtre, des chaînes d'or d'étoile à étoile et je danse.* » Avec l'idée de relier, le devoir d'urbanité c'est l'exigence du XXI<sup>e</sup> siècle. En affirmant qu'il serait religieux ou ne serait pas, André Malraux ne disait pas autre chose.

Le Grand Paris du devoir d'urbanité consacre un nouveau droit : le droit à l'urbanité, l'épuisable du monde en fait un devoir. Marx a dit que l'Histoire ne repasse pas les plats... Il serait judicieux de le faire mentir.

À cette étape, nos idées se sont clarifiées. Le droit à l'urbanité s'est confirmé comme le titre générique du Grand Paris des poètes et d'un Grand Paris solidaire. Il s'est structuré sur trois champs : le réel, l'imaginaire et le symbolique. Il s'est soclé sur une base principale de décorporatisation de l'espace, d'appui géomorphologique des propositions et de la mise en réseaux des lieux de vie, d'activité et de fret. Le réel se décline comme le Grand Paris des mille et un lieux, des mille et un visages, des mille et un villages, cela va du Grand axe de

la Seine à Neuilly, à la Seine à Montesson, au petit coin nouveau des Trois Rivières à Stains. Le symbolique se marque dans le territoire, en sautant des pas urbains, en installant des lieux de pouvoir hors les murs du Paris historique, en créant des lieux nouveaux comme le Champ de Mars de la République métissée à Chelles. L'imaginaire permet d'inventer des lieux de voyage métropolitain, à la manière du lac d'Enghien aujourd'hui, ainsi on imagine le fort du cinéma d'Ivry transformé en château pour les enfants et cent autres lieux magiques, ailleurs, pour tous les habitants de la métropole. Ainsi se structure une réflexion qui parle certes d'habitat, de travail, de solidarité, d'égalité urbaine, de transports poétiques et rapides, mais aussi et surtout qui tente de sublimer ces questions en réponses d'émotions urbaines.

Atelier Castro Denissof Casi  
Laboratoire Architectures, Milieux, Paysages  
Nexity, Villes et Projets,  
Berim

**CONSULTATION INTERNATIONALE POUR L'AVENIR DU PARIS MÉTROPOLITAIN**