



HAL
open science

La métropole en projet. Identités et forces structurantes des territoires dans la construction de Paris-Métropole

Cristiana Mazzoni, Valérie Lebois, Albert Levy, Anne Molinier

► To cite this version:

Cristiana Mazzoni, Valérie Lebois, Albert Levy, Anne Molinier. La métropole en projet. Identités et forces structurantes des territoires dans la construction de Paris-Métropole. [Rapport de recherche] AGE-2007-MAZ, Ministère de la culture et de la communication / Bureau de la recherche architecturale, urbaine et paysagère (BRAUP); Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire; Plan Urbanisme, Construction et Architecture (PUCA). 2009. hal-01816065

HAL Id: hal-01816065

<https://hal.science/hal-01816065v1>

Submitted on 14 Jun 2018

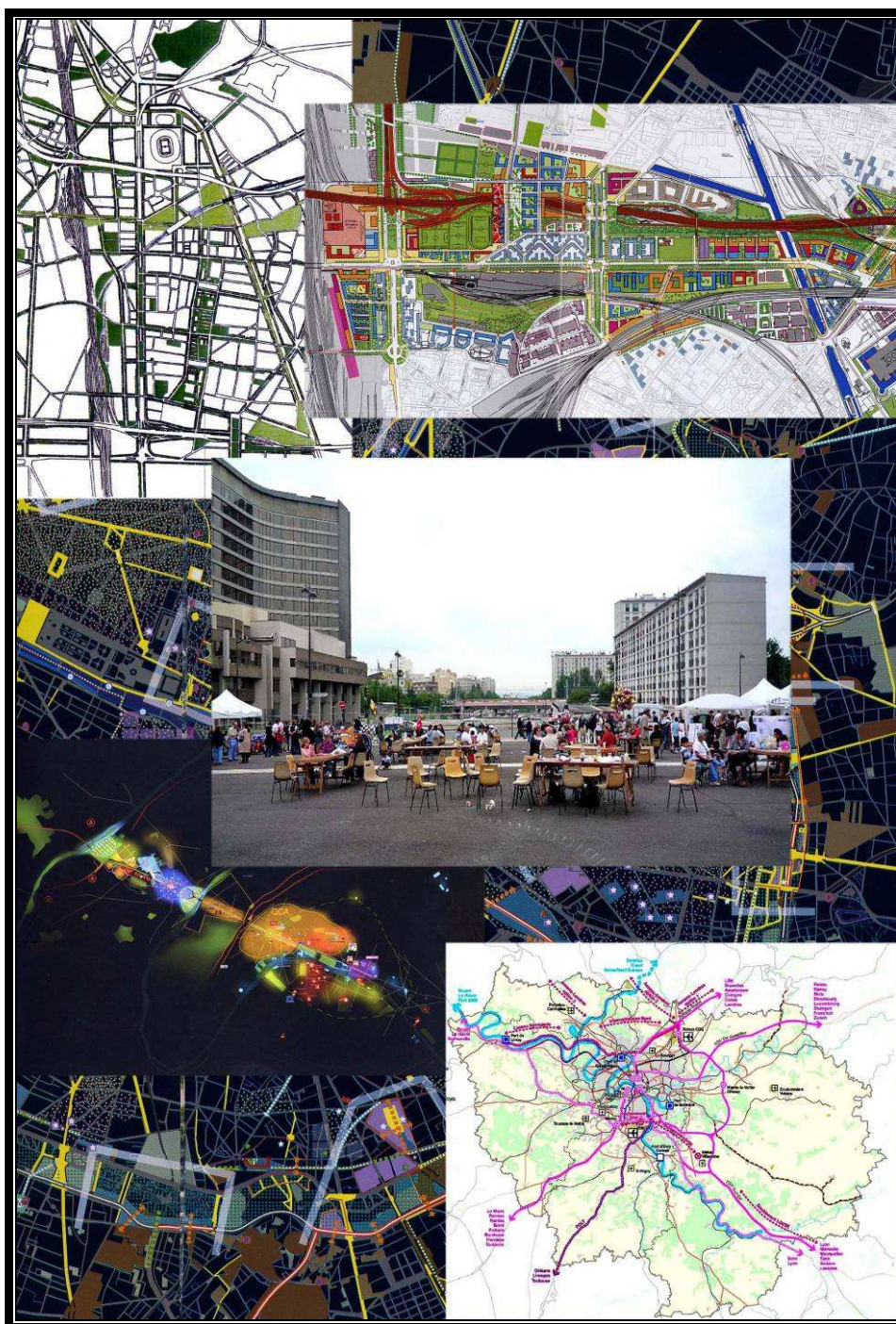
HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Ministère de la Culture et de la Communication
Bureau de la Recherche Architecturale, Urbaine et Paysagère

La métropole en projet

Identités et forces structurantes des territoires
dans la construction de Paris-Métropole



Cristiana Mazzoni (dir.)
Valérie Lebois
Albert Lévy
Anne Molinier

Ministère de la Culture et de la Communication
Bureau de la Recherche Architecturale, Urbaine et Paysagère

La métropole en projet

Identités et forces structurantes des territoires
dans la construction de Paris-Métropole

Cristiana Mazzoni (dir.), architecte-urbaniste
Docteur en urbanisme et aménagement (Paris 8)
Directrice de recherche au Laboratoire ACS - UMR/MCC-CNRS 7136
Enseignante à l'ENSA Paris-Malaquais

Valérie Lebois, psychosociologue
Doctorante en architecture (Paris 8)
Laboratoire ACS - UMR/MCC-CNRS 7136
Enseignante à l'ENSA Paris-Malaquais

Albert Lévy, architecte-urbaniste
Docteur en études urbaines
Chercheur CNRS au Laboratoire TMU - UMR/MCC-CNRS 7136
Chargé d'enseignement à l'IFU-Paris 8

Anne Molinier, architecte urbaniste
DEA « Le projet architectural et urbain »
Chargée de projets à la Communauté d'agglomération Plaine Commune
Enseignante à l'ENSA Paris-Belleville

Avril 2009
Laboratoire ACS-ENSA Paris Malaquais-14, rue Bonaparte, 75006 PARIS -Tél. 01.55.04.56.62

Exemplaire remis le 30 avril 2009

**Lettre de commande issue de l'Appel d'offres « L'architecture de la grande échelle »
du 23/10/ 2007**

**Bureau de la Recherche Architecturale - Ministère de la Culture et de la Communication
Plan Urbanisme Construction Architecture - MEEDDAT**

Cette recherche est le fruit d'un travail collectif dont trois chercheurs ont été responsables de l'écriture de la partie qui en constitue le cœur, voire l'analyse des territoires de projet de l'agglomération dense :

Valérie Lebois, psychosociologues, est l'auteur du chapitre : « Ancrage et identité dans une territorialité métropolitaine en mouvement » ;

Albert Lévy, architecte-urbaniste, est l'auteur du chapitre « Trois projets urbains à grande échelle en région parisienne : pratiques de projet et doctrines d'aménagement » et de l'article « Le Grand Paris : entre vision, projet et gouvernance » ;

Anne Molinier, architecte-urbaniste, est l'auteur du chapitre : « Le projet comme socle d'une gouvernance. Du projet urbain de la Plaine Saint-Denis au futur Grand Paris ».

La recherche a bénéficié de l'apport de nombreux autres chercheurs à qui nous avons confié l'approfondissement de thématiques spécifiques qui ont pris place dans les « encarts » entre les différentes parties :

Caroline Maniaque, architecte, docteur en urbanisme et aménagement, enseignante à l'ENSA Paris-Malaquais et chercheur associé au laboratoire LIAT, est l'auteur de l'article « Communications municipales et circulation douce : l'exemple de la métropole newyorkaise » ;

Juliette Pommier, architecte, doctorante en urbanisme et aménagement, enseignante à l'ENSA Paris-Malaquais et à l'ENSA Paris-Bellemeville, doctorante au laboratoire ACS, est l'auteur des résumés analytiques de l'« Atelier Paris Métropoles en miroir. L'île-de-France comme région métropolitaine » (IEA-Paris, 23-25 juin 2008) ;

Matteo Porrino, ingénieur, docteur en architecture, enseignant à l'ENSA Paris-Malaquais et à l'ENSA de Strasbourg, chercheur au laboratoire GSA, est l'auteur de l'article « Nouveaux pôles d'échanges et transformations urbaines. Les gares parisiennes et le territoire Nord de l'agglomération » ;

Jean-François Roullin, géographe, enseignant à l'ENSA Paris-Malaquais et chercheur au laboratoire ACS, est l'auteur de l'article « Centres, périphéries, populations, dans la littérature contemporaine » ;

Evelyne Wicky, réalisatrice, a écrit les « Petites pièces ».

Cristiana Mazzoni a écrit l'introduction et la conclusion de la recherche, fruit des discussions avec l'ensemble des chercheurs et des acteurs des projets que nous avons rencontrés, ainsi que les parties consacrées aux « Territoires et leurs forces structurantes. *Portrait* de Paris-Métropole au travers des débats émergents » et « Structures de la mobilité et architecture de l'habitat. *Modèles* spatiaux dans l'histoire de Paris-Métropole ». Elle a assuré la direction du travail d'équipe et la coordination des différentes interventions.

La recherche, dans son déroulement, a bénéficié du soutien logistique de l'Institut d'Etudes Avancées de Paris.

Dans ce cadre, nous tenons à remercier **Jean-Luc Lory** qui nous a confié la coordination scientifique du programme « Paris Métropoles en miroir. L'île-de-France comme région métropolitaine » (2007-2009), en lien avec la recherche AGE, et nous a fait bénéficier des échanges avec le réseau des chercheurs invités à la Maison Suger.

Nous avons aussi pu avoir des échanges importants avec des acteurs politiques et institutionnels. Nous tenons ici à remercier pour leur généreuse disponibilité : **Mireille Ferri**, vice Présidente du Conseil régional d'Ile-de-France, **Pierre Mansat**, adjoint à la Ville de Paris, **François Régis Cypriani**, directeur de l'Aménagement à Plaine Commune, **Annik Bizouerne**, urbaniste à la Ville de Paris, **Ariella Masboungi**, responsable de projets scientifiques au MEEDDAT, **Danièle Valabrègue**, responsable de projets scientifiques au MEEDDAT. Le pilotage scientifique du programme a été assuré par **Jean-Louis Cohen**, **Hartmut Frank**, **Mario Gandelonas** et **Yannis Tsiomis**. Tout au long de notre travail nous avons pu bénéficier de leur soutien et de leurs conseils. Nous remercions également les chercheurs et acteurs des projets avec qui nous avons pu confronter et approfondir nos hypothèses : **Laurent Coudroy de Lille**, **Antoine Grumbach**, **Dieter Läßle**, **Maurizio Marcelloni**, **Marie-Hélène Massot**, **Vittorio Spigai**, **Laurent Terral**, **Pieter Uyttenhove**.

Marie-Thérèse Cerf (MSH et IEA-Paris) a toujours été à nos côtés avec ses conseils et son aide précieuse. Qu'elle soit ici chaleureusement remerciée.

Durant les années académiques 2007-2008 et 2008-2009, **Sabri Bendimerad** et **Andrei Feraru**, architectes et enseignants-chercheurs en Master2 à l'Ecole Nationale Supérieure de Paris-Malaquais, nous ont permis de jouer un rôle important dans leurs enseignements sur les « Les grands ensembles en Ile de France ». Qu'ils soient vivement remerciés pour la place qu'ils ont donnée à notre recherche, à ses démarches et questionnements, dans l'enseignement du projet urbain.

Durant ces mêmes années universitaires nous avons été invités à participer à plusieurs séminaires et enseignements à la HafenCity Universität d'Hambourg - Institut für Stadt-, Regional- und Umweltplanung du Department Stadtplanung. Nous remercions **Jörg Knieling**, **Michael Koch**, **Hartmut Frank** et **Dirk Schubert** et les doctorants de leur laboratoire - **Urban Future Lab** - pour leurs échanges constructifs, leur sympathie et amitié.

Image de la couverture :

Plan de Paris/APUR – Projet urbain La Plaine/Hyppodamos93 – Projet urbain Paris Nord Est et Défense-Seine-Arche/Dusapin Leclercq TER - SDRIF 2007 - Photo du périphérique, « Fête des trois communes » le 31 05 08.

Sommaire

INTRODUCTION : HYPOTHESES, PROBLEMATIQUE ET METHODE *CM*..... 7

LES TERRITOIRES ET LEURS FORCES STRUCTURANTES. *PORTRAIT DE PARIS-METROPOLE AU TRAVERS DES DEBATS EMERGENTS* *CM*..... 21

Paris-Métropole : une acception récente et un défi politique et sociétal à l'aube du XXI ^e siècle	25
La notion d' <i>archipel métropolitain</i> : validité et limites d'une figure de projet	31
La gouvernance urbaine comme forme de projet.....	41
Paris <i>métropole solidaire</i> : les outils pour une stratégie d'aménagement à l'horizon 2030.....	51
Territoires en mutation : l' <i>architecture du lien</i> comme figure émergente	67

<i>Encarts</i> :	85
« Paris Métropoles en miroir » : la métropole entre définition et portrait, Juliette Pommier.....	87
Le Grand Paris : entre vision, projet et gouvernance, Albert Lévy	93
« Petites pièces », d'Evelyne Wicky	97

STRUCTURES DE LA MOBILITE ET ARCHITECTURE DE L'HABITAT.

MODELES SPATIAUX DANS L'HISTOIRE DE PARIS-METROPOLE *CM*..... 99

Paris <i>métropole dense</i> : le rôle des rails dans le modèle de la ville compacte (1830-1900)	103
Paris <i>métropole ouverte</i> : l'habitat comme forme structurante (1919-1934)	119
Vers une agglomération en archipel (1934-1994).....	135

<i>Encarts</i> :	157
« Paris Métropoles en miroir » : modèles urbains et cultures de projet, Juliette Pommier	159
Berlin et Frankfort à la fin du XIX ^e siècle : le rail comme forme de contrôle de l'extension urbaine, Cristiana Mazzoni et Hartmut Frank.....	163
« Petites pièces », d'Evelyne Wicky	169

LA PLAINE ST-DENIS ET LES TERRITOIRES DE L'AGGLOMERATION DENSE : *LABORATOIRES DE LA METROPOLE PARISIENNE* *COLL* 171

Le projet comme socle d'une gouvernance. Du projet urbain de la Plaine Saint-Denis au futur

Grand Paris <i>AM</i>	173
D'un projet urbain intercommunal	179
... à la création d'une communauté d'agglomération.....	198
De la coopération territoriale avec la banlieue au Grand Paris	211
Le devenir de Plaine Commune dans le projet métropolitain	228

Ancrage et identité dans une territorialité métropolitaine en mouvement *VL*..... 243

La difficile articulation ancrage/mobilité dans la construction des projets métropolitains. En quête d'un rôle charnière pour l'habitat.....	247
Quand les habitants deviennent les principaux acteurs de la dynamique métropolitaine : le cas de la couverture du périphérique, porte de Vanves	292

Trois projets urbains à grande échelle en région parisienne : pratiques de projet et doctrines

d'aménagement <i>AL</i>	313
Le projet « Seine-Arche » et la question de la « ville durable »	320
Le projet de la Plaine Saint-Denis et la question du paysage	340
Le Projet « Paris Nord-Est » et la question de l'urbanisme réseaux	358

<i>Encarts</i> :	375
« Paris Métropoles en miroir » : la métropole entre conceptualisation et expérimentation, Juliette Pommier	377

<i>Nouveaux pôles d'échanges et transformations urbaines. Les gares parisiennes et le territoire Nord de l'agglomération, Matteo Porrino</i>	381
<i>Communications municipales et circulation douce : l'exemple de la métropole newyorkaise, Caroline Maniaque</i>	387
<i>Centres, périphéries, populations, dans la littérature contemporaine, Jean-François Roullin</i> .	393
<i>« Petites pièces », d'Evelyne Wicky</i>	403

CONCLUSIONS ET RESUMES CRITIQUES <i>CM</i>	405
---	------------

BIBLIOGRAPHIE	446
----------------------------	------------

Introduction : hypothèses, problématique et méthode

Paris, avec l'ensemble des territoires qui forment son agglomération, est confrontée aujourd'hui à une série de questions qui émergent avec force : des questions à caractère global, liées aux développements récents de la métropolisation, et des questions à caractère plus local, liées aux formes d'aménagement de l'espace, aux modes de vie et de déplacement des personnes à l'intérieur des lieux urbanisés, ainsi qu'aux images que ces lieux véhiculent, différemment perçues par les individus. A l'échelle globale, on constate une compétition accrue entre les régions métropolitaines, qui a remplacé l'ancienne suprématie des villes-capitales : comme la plupart des grandes villes européennes, Paris est obligée de redéfinir sa place au sein de cette compétition, une place qui tient à la fois à des choix économiques, politiques, sociaux et culturels. Dans cette restructuration, elle doit prendre en compte la perte de potentiel des facteurs identitaires locaux face à la montée en puissance de facteurs actifs au niveau mondial. A l'échelle de la région métropolitaine, se posent de nouvelles contraintes liées au changement climatique et au lent épuisement des ressources naturelles. Les précautions à prendre contre la réduction des émissions de CO₂ obligent à changer radicalement les approches de projet. En même temps, le développement de nouveaux moyens de transports et de communication change la relation entre les différentes régions métropolitaines et à l'intérieur des régions mêmes, entre les différents territoires. A l'échelle de l'agglomération dense, on assiste à une restructuration du marché du travail face aux phénomènes en cours tels le chômage, le *part time*, le travail à la maison, le double emploi, phénomènes qui doivent amener à repenser la relation entre les différentes fonctions urbaines. L'immigration pose les problèmes de l'intégration et de la ségrégation à une échelle sans précédents et oblige à reconsidérer la question des ghettos et de la mixité sociale. La dissolution des centres villes dans la région a fait disparaître la contradiction historique entre ville et campagne et impose une réflexion sur la qualité de l'espace public de ces territoires dissolus et diffus. Enfin, en ce qui concerne la perception de la grande ville comme entité, on constate que les formes classiques d'expression et de transmission de la culture qui la concernent se transforment face à l'événementiel. La divergence entre la perception individuelle des différents espaces de la région métropolitaine et la perception collective de ces mêmes espaces s'accroît : l'image de la grande ville n'est plus portée, comme autrefois, par des récits collectifs et des mythes fédérateurs.

Afin de tenter d'organiser une réponse individuelle ou collective à ces questions, depuis quelques années, de nombreuses actions de recherche et de débat interdisciplinaire ont vu le jour¹. Notre recherche se situe dans la continuité de ces travaux, tout en se focalisant

¹ Il est impossible pour nous de citer ici de façon exhaustive l'ensemble de ces actions. Nous renvoyons à la bibliographie de notre rapport pour les ouvrages relatifs aux études et analyses récentes sur Paris-

essentiellement sur des questions liées à l'aménagement du territoire métropolitain. L'angle d'analyse est défini par la notion d'*espace métropolitain*, prise comme l'élément fédérateur de nos différentes approches et conjuguée, au fur et à mesure, à d'autres notions telles celles d'*échelle*, de *temps*, de *perception*, de *pratique*, de *doctrine*, et notamment de *projet*. Utilisée suivant ses différentes déclinaisons, cette notion nous permet d'interroger l'identité et le devenir à la fois du territoire métropolitain dans son ensemble et des territoires en mouvement de l'agglomération dense². L'interrogation relative à l'aménagement de l'espace et donc à la *forme physique* de la métropole - perçue comme une « architecture à la grande échelle » - aboutit à l'élaboration de plusieurs *récits d'espace* qui prennent en compte différentes échelles et différentes temporalités de la fabrication du tissu métropolitain³. Ce récit composite viendrait ajouter une pierre à la construction d'une pensée, articulée et profonde, relative à Paris-Métropole et aux thématiques évoquées plus haut : *l'espace de la métropole en projet* est donc notre objet de départ, à partir duquel nous avons décliné nos questionnements et hypothèses.

Le devenir de La Plaine Saint-Denis dans l'évolution du territoire métropolitain : nos premières interrogations

A ses débuts, notre recherche s'est focalisée essentiellement sur l'un des territoires en mouvement de l'agglomération dense que nous considérons comme emblématique d'un

Métropole. En ce qui concerne les actions institutionnelles liées à la recherche et à la création d'un débat sur cette question, nous retenons en particulier : l'exposition organisée par le Pavillon de l'Arsenal en 2002 et accompagnée par l'ouvrage de Jean-Pierre Pranas-Descours, *Territoires partagés. L'archipel métropolitain*, Picard, Paris, 2002 ; la recherche organisée de 2003 à 2005 par une équipe du Centre d'histoire sociale du XX^e siècle (CNRS/Université de Paris 1), et documentée dans l'ouvrage d'Annie Fourcaut, Emmanuel Bellanger et Mathieu Flonneau (dir.), *Paris/Banlieues. Conflits et solidarités. Historiographie, anthologie, chronologie 1788-2006*. Paris, Créaphis, 2007 ; cette recherche est à l'origine du colloque organisé au Sénat sur *L'histoire de la gouvernance urbaine*, en novembre 2007 ; la consultation internationale *Le grand pari de l'agglomération parisienne*, organisée par le Bureau de la recherche architecturale (MCC) en 2008, et qui a donné lieu à l'exposition « Le Grand Pari(s) », inaugurée à la Cité de l'Architecture en avril 2009.

² La distinction entre « territoire métropolitain », au sens large et global du terme, et « territoires en mouvement de l'agglomération » au sens plus spécifique et local, indique non seulement une différence d'échelle spatiale mais aussi la présence d'une variable très importante liée à l'identité, à l'histoire, à la culture d'un lieu spécifique, ce qui fait que ces lieux portent un nom qui les désigne et les différencie des autres. Par opposition aux territoires de projet, le territoire métropolitain serait aujourd'hui, et notamment dans le cas de la métropole parisienne, à la recherche d'un nom et d'une identité.

³ Par *récit d'espace* nous entendons la mise en discours d'une observation relative à l'espace physique, contenant d'une multitude de pratiques et formes de vie. Nous utilisons ici la notion de récit suivant l'acceptation suggérée par Michel De Certeau in *L'invention du quotidien. 1. Arts de faire*, Paris, Gallimard, 1990, reprise par Enrico Chapel dans ses dernières recherches. Cf. Enrico Chapel (dir.) Isabelle Grudet, Thierry Mandoul, *Images spatiales et projets urbains*, LET, MEEDDAT, 2005. Par là, nous nous rapprochons également de la notion de « *racconto urbanistico* » telle qu'exprimée par Bernardo Secchi, in *Il racconto urbanistico*, Turin, Einaudi, 1984, et in *La città del ventesimo secolo*, Bari, Laterza, 2006.

important changement au niveau du processus local d'aménagement : La Plaine Saint Denis⁴. Déjà dans nos recherches précédentes, nous avons eu l'occasion de souligner la valeur exemplaire - et tout aussi problématique - du projet urbain mis en place sur ce secteur de la métropole parisienne, et qui a été amplement débattu au niveau politique, scientifique et citoyen⁵. A partir des spécificités de ce lieu emblématique, nous avons construit nos premières interrogations en les organisant suivant deux axes. D'une part, le devenir du projet urbain de la Plaine au cours des quinze dernières années : les enjeux politiques, territoriaux, institutionnels de la Communauté d'agglomération face à Paris et aux communes voisines, les outils mis au point dans le passage de la phase analytique à la phase opérationnelle, les décalages et les révisions qui ont eu lieu. De l'autre, la confrontation du projet de la Plaine Saint-Denis avec la problématique plus vaste du devenir de l'agglomération parisienne. Au-delà de la spécificité du projet urbain de la Plaine, la question posée était celle des spécificités des territoires de projet de l'agglomération dense, confrontés à la construction de Paris-Métropole.

Notre hypothèse de départ a été que le réaménagement de ce vaste secteur situé aux portes de Paris représente, depuis plus de vingt ans, un véritable *laboratoire* d'expérimentation de nouvelles formes d'interaction entre la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre et les habitants, formes d'interaction qui n'excluent pas de fortes ruptures, des décalages et des moments de crise. L'étude de ces formes d'interaction propres à la notion de *projet urbain*, confrontées à celles mises en place sur d'autres territoires voisins - Seine-Arche et Paris Nord-Est, en particulier - devait nous permettre de faire ressortir la spécificité des méthodes actuelles de fabrication de la métropole à l'échelle de l'agglomération dense. Elle devait nous permettre aussi de nous arrêter sur deux autres questions-clefs : le rôle des structures liées à la mobilité, et notamment ferroviaire, dans ces différentes parties de l'agglomération, et les projets concernant

⁴ Cf. notre réponse à l'appel d'offres AGE : Cristiana Mazzoni (dir.), Valérie Lebois, Albert Lévy, Anne Molinier, *La métropole en projet. Le devenir de la Plaine Saint-Denis dans le Grand Paris d'aujourd'hui*, juin 2007.

⁵ Cf. Cristiana Mazzoni (dir.), Valérie Lebois, Albert Lévy, Panos Mantziaras, *Lieux-gares dans la ville d'aujourd'hui. Une articulation nouvelle d'espaces à valeur structurante*, appel d'offres « Echelles et temporalités des projets urbains », Plan Urbanisme Construction Architecture, Ministère de l'Équipement, 2005. La recherche visait à explorer le processus du projet urbain à partir de ses deux questions centrales : en premier lieu, la question des échelles et de leurs articulations, et, secondairement, le thème des temporalités et de leurs imbrications, celles des décisions politiques, de l'action des acteurs, des modes de représentation et des charges symboliques des Territoires. Ces deux grandes thématiques - centrales dans la redéfinition de la notion de projet urbain telle qu'elle s'est construite en réponse à l'urbanisme fonctionnaliste et technocratique - ont été abordées à partir d'une analyse du rôle de la gare ferroviaire et du réseau ferré dans la construction de la métropole d'aujourd'hui. Valérie Lebois, en particulier, a questionné la démarche des responsables de projet de la Plaine et a tenté de saisir sa répercussion sur les perceptions et les pratiques des habitants. Elle a mis en évidence le patient travail de diagnostic qui a consisté à faire un inventaire des activités encore présentes sur le territoire et de prendre la mesure de l'identité sociale, culturelle et historique des gens qui le peuplaient. Elle s'est demandée dans quelle mesure l'arrivée du Grand Stade n'a pas perturbé cette démarche de projet et fait perdre en partie le sens de la démarche initiale.

l'ancrage par l'habitat sur ces mêmes territoires. Ces différentes problématiques - l'interaction entre les acteurs, la conception de l'espace de la mobilité et la réflexion sur les projets liés à l'habitat - devaient être prises en considération aux différents niveaux constitutifs de la « grande échelle » et suivant les approches des disciplines de l'architecture, de l'urbanisme et de la psychosociologie.

Considérés à l'échelle de la région, le projet urbain de la Plaine Saint-Denis, datant de 1993, et le projet d'agglomération de communes qui a suivi sont confrontés aux grands enjeux du développement de l'ensemble du territoire métropolitain. Avec la mise en place du SDRIF de 1994, le débat relatif à l'aménagement de la métropole parisienne a mis encore plus en évidence par rapport au schéma de 1976 la nécessité de concevoir un équilibre entre les différentes entités urbaines, grandes et petites, constituant son territoire. Du point de vue de l'aménagement spatial, cet équilibre doit être garanti par un rôle plus efficace et structurant des infrastructures liées à la mobilité collective et par la recherche de coopération, de partage et d'échange entre communes voisines. Ceci dans le but de mettre à bas les cloisonnements et les barrières existantes et de montrer la cohérence d'une agglomération qui se veut de plus en plus « solidaire ». La création de nouvelles communautés de communes, de communautés d'agglomération ou encore de syndicats de communes en Ile-de-France va dans le sens de supprimer la dualité ville centre/banlieue telle qu'elle a été définie au moment de l'industrialisation et qui a survécu à la formation de la métropole moderne. Mais, parallèlement à cette quête de lisibilité d'une métropole unitaire et solidaire, on assiste à la recherche des spécificités et des identités marquant les différents territoires. De plus en plus, les centralités urbaines essaient de se reconnaître dans un projet de ville qui en définit le caractère et la spécificité, à la fois spatiale et sociale. En quoi le projet urbain initial de la Plaine répondait à cette quête dialectique de solidarité métropolitaine et de renforcement de l'identité locale ? Confrontée aux projets Seine-Arche et Paris Nord-Est, quelle est la spécificité qui ressort du projet urbain et du projet d'agglomération de la Plaine Saint-Denis et comment nous instruit-elle sur les méthodes de conception et de gestion des projets à l'échelle locale et métropolitaine ? Dans cette confrontation, quels sont les éléments qui nous renseignent sur l'expérience quotidienne des différents bassins de vie, sur les valeurs liées à la mobilité et à l'ancrage de la population portées par les acteurs des projets et par les habitants ? Comment se construit et évolue l'identité d'une centralité métropolitaine prise dans un processus de repositionnement avec Paris et l'agglomération ? De quoi se nourrit l'ancrage local et quelles sont les pratiques de mobilité depuis la base-arrière que représente l'habitat ? Quelles sont enfin les grandes doctrines véhiculées par les acteurs des projets urbains qui agissent sur ces territoires en mutation de l'agglomération dense et comment s'inscrivent-elles dans l'histoire de l'urbanisme ?

Paris Métropoles en miroir : une expérience de débat entre différents acteurs

Afin d'ouvrir ces questions à des problématiques propres à la grande échelle et afin de répondre à l'autre défi posé par l'appel d'offres, voire la quête d'articulations possibles entre démarche scientifique et démarche opérationnelle, nous avons relié notre recherche à la création d'un programme sur la métropolisation au sein de l'Institut d'Etudes Avancées de Paris et dont nous avons été chargés de la coordination scientifique tout au long de l'année 2008-2009⁶. Le programme - *Paris Métropoles en miroir. L'Ile-de-France comme région métropolitaine* - a visé à mettre en place une dynamique d'échange entre chercheurs et acteurs des projets à l'échelle métropolitaine, à travers une approche pluridisciplinaire et internationale. L'Atelier de mise au point du programme nous a permis de développer des débats avec différents acteurs des projets urbains : acteurs scientifiques, opérationnels et politiques⁷. Les chercheurs et les acteurs des projets ont apporté leurs savoirs et compétences spécifiques en articulant leurs thématiques de recherches sur les métropoles mondiales à la problématique propre au territoire de l'Ile-de-France. La richesse et l'ouverture de la confrontation entre cultures et disciplines différentes a permis de mieux comprendre les enjeux du projet territorial et ceci dans l'articulation entre les échelles de la métropole d'aujourd'hui : l'échelle *macro* qui intéresse les territoires urbains et extra urbains dans leur division et dans leur connexion ; l'échelle *meso*, celle des villes et des quartiers et de leur séparation/intégration administrative ; et l'échelle *micro* comprenant les formes bâties, leur rapport réciproque et avec les espaces à ciel ouvert, et leur intégration dans les réseaux infrastructurels de la région. A ces différentes échelles ont été interrogées les questions infrastructurelles, de gouvernance et de projet, et ont été évoquées les relations entre les individus, leurs pratiques et modes de vie, ainsi que leurs différentes perceptions. Ces questions ont été débattues à travers la mise en miroir des spécificités plurielles de la métropole parisienne et de celles des autres régions métropolitaines. L'hypothèse qui a été à la base de notre programme a bien été cette *mise en miroir* des métropoles débouchant sur un enrichissement mutuel.

⁶ L'Institut d'Etudes Avancées de Paris, dont le directeur était à ce moment Yves Duroux, philosophe, chercheur au CNRS et ancien directeur du département des SHS du ministère de la recherche, a ouvert ses portes et débuté ses activités en 2007. Pour finaliser et organiser ses programmes scientifiques, l'Institut s'appuie à titre principal sur les possibilités tant institutionnelles que matérielles offertes par la Fondation MSH de Paris, en partenariat avec deux autres institutions que sont l'EHESS et l'ENS de Paris, cofondatrices du RTRA (Réseau Français d'Instituts d'Etudes Avancées). Parmi ses programmes, celui centré sur la métropolisation a eu pour but de créer un réseau international de chercheurs issus de différentes disciplines et penchés sur la question de la métropolisation. Grâce à ce réseau, il s'est agi de donner vie à des débats et des échanges d'idées entre chercheurs, concepteurs et acteurs de l'aménagement. Le but du programme a été aussi de consolider la place de Paris comme un des pôles mondiaux de référence dans la production des connaissances sur les métropoles.

⁷ L'Atelier a été organisé avec la participation du Conseil Régional d'Ile-de-France qui a accueilli le programme de recherche et a hébergé dans la grande salle du Conseil la table ronde du mardi 24 juin 2008.

Cette confrontation de l'expérience parisienne avec d'autres expériences relatives aux métropoles mondiales s'est appuyée sur les recherches et les actions des quatre pilotes scientifiques du programme : Jean-Louis Cohen, Hartmut Frank, Mario Gandelsonas et Yannis Tsiomis. Les recherches de Mario Gandelsonas ont récemment abouti à d'intéressantes publications relatives aux métropoles américaines et asiatiques⁸. Les actions menées par Jean-Louis Cohen et Hartmut Frank, notamment dans le cadre de coopérations scientifiques franco-allemandes, ont récemment donné vie au programme *Fabrication et fiction de la grande ville. France/Allemagne 1850-1950 - Fabrikation und Fiktion der Großstadt. Frankreich-Deutschland 1850-1950* du Centre Allemand d'Histoire de l'Art à Paris⁹. L'expérience des programmes *Projet urbain - projet citoyen* et *Projets urbains et nouvelles cultures urbaines* dirigés par Yannis Tsiomis pour l'IFA et le PUCA entre 2004 et 2006, a pris la forme d'ateliers ou de groupes d'expertise apportant des regards nouveaux sur les situations locales de quatre métropoles françaises. Il a conduit aussi à l'organisation d'expositions et de conférences, au pilotage et évaluations de projets exemplaires dont témoignent deux publications¹⁰.

L'assise scientifique donnée à l'ensemble de cette action de débat et de confrontation a ouvert la problématique de notre recherche - que nous avons centrée sur le projet urbain et le projet d'agglomération de Plaine Commune dans leur rapport aux territoires voisins - à des questionnements plus larges et ayant une portée plus globale. Comment comprendre les enjeux actuels de l'aménagement de l'espace de la métropole parisienne face à l'évolution générale des territoires métropolitains ? Quelles sont les figures de projet qui interviennent dans la conception des territoires à l'échelle globale et à l'échelle locale ? Quelle est, dans le sens large du terme, la relation entre gouvernance et projet à l'échelle métropolitaine ? Quelles sont l'image et l'identité du territoire de la métropole parisienne portées par les différents acteurs des projets et ressortant de ces importants outils d'aménagement que sont les schémas directeurs ?

Identités et forces structurantes des territoires dans la construction de Paris-Métropole : structure définitive de la recherche

Compte tenu des ouvertures données à la problématique et des différents niveaux de questionnement évoqués plus haut, la recherche s'est restructurée en trois grandes parties,

⁸ Mario Gandelsonas, *X-Urbanism : Architecture and the American City*, New York, Princeton University Press, 1999 ; Mario Gandelsonas, A. Abbas, M.-C. Boyer, *Shanghai Reflections. Architecture, Urbanism, and the Search for an Alternative Modernity*, Princeton Architectural Press, 2002.

⁹ Le programme a eu lieu en 2006 sous forme d'un séminaire annuel.

¹⁰ Cf. Yannis Tsiomis (dir.), *Echelles et temporalités des projets urbains*, Jean-Michel Place, Paris, 2007 ; Yannis Tsiomis, Volker Ziegler, *Anatomie de projets urbains. Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg*, Éditions de la Villette, Paris, 2007.

concernant l'état actuel du débat sur Paris-Métropole, l'histoire de ses modèles les plus récents, et une focalisation sur les grands territoires de projet de l'agglomération dense, faite à partir de trois approches différentes, celles des chercheurs qui en sont les auteurs.

La première partie esquisse une sorte de *portrait* actuel de Paris-Métropole. Ce portrait est construit à partir de l'analyse des débats en cours sur la métropolisation mondiale, confrontés aux débats relatifs à l'aménagement du territoire parisien. C'est ici que nous avons fait le plus référence aux questions évoquées aux cours des échanges dont nous avons pu bénéficier avec les acteurs institutionnels¹¹, les acteurs politiques¹² et les acteurs scientifiques dans les Ateliers du programme *Paris Métropoles en miroir* de l'IEA-Paris¹³. Dans cette partie, nous nous concentrons tout d'abord sur le terme « métropole » en interrogeant ses acceptions actuelles et les grandes images qui ressortent des discours relatifs aux métropoles mondiales. Par la suite, nous nous recentrons sur les « figures de projet » qui sont aujourd'hui structurantes au niveau de l'aménagement du territoire à la *macro* et à la *meso* échelle : la figure de « l'archipel métropolitain » et celle de « l'architecture du lien ». Quel est le sens de ces deux figures et quel rôle jouent-elles dans la mise au point des projets métropolitains qui intéressent la métropole parisienne ? Comment peut-on articuler la question de la gouvernance aux problématiques plus strictement liées aux projets architecturaux et urbains ? Pourrait-on lire le schéma directeur de la région Ile-de-France actuel comme l'expression d'une idée guide relativement forte capable d'orienter et de donner sens aux projets urbains des différents territoires qui composent Paris-Métropole ? Quelle est l'image structurante au niveau du projet métropolitain qui ressort de ce schéma guide ?

La deuxième partie de la recherche présente une réflexion sur les *modèles* d'aménagement de Paris au cours des trois phases de formation de la métropole actuelle : la phase liée à la période industrielle, celle de l'entre-deux-guerres et celle qui débute avec les Trente Glorieuses. Les deux principaux modèles qui ont accompagné la transformation de l'espace parisien et son inscription dans le territoire régional sont ceux de la *métropole dense et compacte* du XIXe siècle et celui de la *métropole ouverte* du début du XXe siècle. Le troisième modèle, correspondant à la *métropole polycentrique* qui se profile au cours de la deuxième moitié du

¹¹ A côté des représentants du Ministère de la Culture qui nous ont accompagné tout au long de notre travail et notamment Eric Lengerau, Panos Mantziaras et Nicolas Tixier, nous avons eu des échanges renouvelés et constructives avec Danièle Valabrègue et Ariella Masboungi du MEEDDAT.

¹² Essentiellement avec Mireille Ferri, vice-présidente du Conseil régional d'Ile-de-France, avec Pierre Mansat, adjoint au Maire de Paris, et avec Francis-Régis Cipriani, directeur de l'aménagement à la Communauté d'agglomération Plaine Commune.

¹³ Nous travaillons actuellement à la publication d'un recueil d'articles qui rend compte des sujets traités au cours des débats. Cf. Cristiana Mazzoni (dir.), *Paris Métropoles en miroir. L'Ile-de-France comme région métropolitaine*, Paris, MSH, 2009.

XXe siècle, n'a pas encore trouvé une forme stable et définitive. C'est pourquoi, nous essayerons de donner des deux premiers modèles une lecture qui vise à faire ressortir les éléments forts du projet spatial qu'ils sous-tendent et les éléments de continuité entre les deux différentes phases historiques. Du troisième modèle, nous ne donnerons aucune lecture globale et synthétique : l'analyse se focalise sur les contenus des différents schémas directeurs et les étapes ayant marqué l'avancement de la réflexion sur l'aménagement de la métropole jusqu'à l'établissement du dernier SDRIF, en 1994. La clef d'entrée de cette deuxième partie est définie par la conception des espaces de la mobilité ferroviaire et le dessin des quartiers d'habitat collectif, avec comme question centrale celle de leur articulation et de leur rôle structurant dans la conception globale de l'espace métropolitain.

La troisième partie se recentre sur le secteur de la Plaine dans sa relation aux territoires avoisinants - Seine-Arche, Paris-Nord Est et, plus largement, le boulevard Périphérique - et s'appuie sur l'idée que ces secteurs forment des *laboratoires* de l'agglomération. Au centre de la réflexion sont les jeux d'acteurs, les stratégies et les outils de projet mis au point, la part des habitants dans l'élaboration et la réalisation des projets, les doctrines mobilisées dans le champs de l'urbanisme. Cette dernière partie est le véritable cœur de la recherche et reprend les thématiques esquissées dans les deux autres tout en les approfondissant au travers de trois axes, définis par les différentes approches des chercheurs.

Anne Molinier se pose la question de la gouvernance comme représentation institutionnelle du projet local et métropolitain et comme moment de dépassement des clivages politiques, économiques et sociaux. A partir des logiques et des jeux d'acteurs multiples qui ont contribué à l'élaboration, au début des années 1990, du projet urbain « Hyppodamos 93 » et jusqu'à la construction de l'intercommunalité actuelle, l'analyse se focalise sur l'approche opérationnelle et politique de la communauté d'agglomération Plaine Commune. La démarche qui a guidé le projet d'aménagement sur les friches industrielles de ce territoire à cheval sur plusieurs communes au nord de Paris, est pressentie comme tout à fait innovante : la Plaine Saint-Denis serait pour Anne Molinier un « laboratoire de projets et d'expériences multiples, conduits par les édiles d'une population ouvrière disposant de peu de moyens et donc nécessairement créatifs ». Put-on dire que le projet urbain de 1992 soit un projet qui se voulait la représentation d'un idéal sociétal, lui donnant par là une forte dimension politique et dogmatique ? Que reste-t-il de ce projet et de sa force idéologique quinze ans après ? La construction du nouveau pôle économique, entre Roissy et la Défense, suscite aujourd'hui des vifs intérêts, en particulier ceux de la ville de Paris et de l'Etat, représenté par l'EPA *Plaine de France*. Comment se gèrent au quotidien les différents rapports de force et quelle forme de gouvernance serait-elle souhaitable pour bâtir une agglomération solidaire et durable ?

A partir de cette mise au point des jeux d'acteurs et des rapports de force institutionnels, Valérie Lebois recentre son analyse sur l'*identité ressentie et vécue* de ces espaces de l'agglomération dense en transformation. Elle s'interroge sur la relation entre mobilité et ancrage, entre échelle métropolitaine et échelle locale, qui est en jeu dans le repositionnement de ces territoires de projet - notamment la Plaine Saint-Denis et Nanterre Seine-Arche - avec Paris et l'agglomération. Ces grands projets urbains visent la reconnaissance et la reconnexion de tissus. Touchant à leurs contours morphologiques et à la nature des expériences qui s'y déploient ainsi qu'aux raisons de leur peuplement, ils auraient par là un impact sur l'identité même des lieux. Comment se relie la logique de ces projets porteurs d'enjeux métropolitains à l'histoire et à l'expérience quotidienne des lieux ? Comment peut-elle porter le poids des enjeux locaux ? La priorité des projets à grande échelle qui consiste avant tout à valoriser les modes de connexion et à produire une certaine « banalisation » de l'espace laisse-t-elle une place à des préoccupations liées à la singularité des lieux et à leur capacité à constituer des pôles d'ancrage ? Valérie Lebois interroge les termes de *coupure*, de *limite* et de *frontière* afin de comprendre la logique des projets dans la construction de l'espace local et métropolitain et de la confronter avec sa réception de la part des habitants. Enfin, l'analyse des projets relatifs au territoire du Périphérique sud, à travers les actions d'un collectif d'habitants agissant sur un secteur récemment réaménagé, rend compte, plus spécifiquement, de l'implication habitante dans la transformation des espaces de vie à l'échelle locale.

L'analyse d'Albert Lévy a le rôle de recentrer le discours sur des questions plus théoriques, liées aux formes de fabrication du projet urbain à grande échelle. Les terrains d'étude choisis - la Plaine Saint-Denis, Seine Arche et Paris Nord-Est - sont comparés afin de dégager les convergences et les divergences en matière de projet, les éléments de similitude et de différences dans les démarches et les méthodes, ainsi que dans les idées et les doctrines appliquées. Albert Lévy s'appuie sur ses réflexions relatives à la transformation actuelle du contexte de production de l'urbain pour questionner, de son côté aussi, le *système d'acteurs* et leurs *pratiques*, ainsi que les *idées* et les *doctrines* urbanistiques mobilisées et appliquées. La question centrale concerne la fin des grands récits de l'urbanisme moderne et l'apparition de nouveaux micro-récits propres à chaque architecte, ou mouvements d'architecture : dans ce contexte d'évolution des doctrines, le développement durable et sa traduction urbaine, la « ville durable », ne serait-ils pas toutefois en train de constituer un nouveau grand récit sur la ville, une nouvelle utopie urbaine ? Quelle place prennent les discours relatifs au « paysage » dans ces récits urbanistiques ? Comment l'urbanisme « de réseaux » permet-il de penser l'articulation morphologique et fonctionnelle des territoires entre eux ?

Chacune des trois grandes parties de la recherche est clôturée par des résumés analytiques de l'Atelier *Paris Métropoles en miroir*, ciblés chacun sur l'une des trois notions qui parcourent les

écrits : celle de *portrait*, de *modèle* et de *laboratoire*. Des articles succincts réalisés par des chercheurs externes à l'équipe accompagnent ces résumés. Présentés sous forme d'« encarts », ils ont le rôle d'apporter un regard différent et complémentaire par rapport aux sujets traités et de mettre en parallèle la situation parisienne et celle d'autres métropoles européennes et/ou mondiales. Les trois parties de la recherche sont également entrecoupées par des textes et des images ayant un statut totalement à part : il s'agit d'une sorte d'*intermezzo* conçu par une artiste et finalisé à apporter à la recherche une touche subjective et originale qui se juxtapose à la pensée analytique des chercheurs tout en la complétant.

La recherche se présente ainsi comme une composition articulée de récits de différente nature et statut qui essaye de rendre compte de la complexité et de l'hétérogénéité de l'espace métropolitain parisien. Les textes ont été conçus dès le début comme des contributions analytiques relativement autonomes interagissant entre elles grâce à des fils conducteurs qui les tissent ensemble et les relient malgré leur autonomie. Cette composition renvoie à celle qui émerge dans les territoires métropolitains en transformation et utilise, par métaphore, les mêmes figures que nous mettons en avant dans la recherche comme structurantes, grâce à leur articulation dialectique, au niveau de l'aménagement des territoires aux différentes échelles : celles du *polycentrisme* et de la *mosaïque*. De même que nous supposons un important jeu entre la subjectivité et la complémentarité dans les identités des différents territoires pour que soit définie et structurée l'identité globale de Paris-Métropole, dans le travail collectif qu'est notre recherche, chaque figure de chercheur a gardé son identité et son approche, même si cela a obligé parfois à revenir sur des sujets similaires. La notion d'*espace métropolitain*, puis à un niveau différent, celles de *portrait*, de *modèle* et de *laboratoire*, tiennent ensemble, tels des réseaux articulés, les différents textes. Entre les différentes parties de la recherche, ces notions fonctionnent ainsi comme des « liants », rappelant par là le rôle qui ont les réseaux matériels et immatériels dans l'articulation des parties de ville et des territoires. La globalité du travail est la résultante de ces différentes positions analytiques partielles qui parlent aussi du vécu de chacun de nous dans nos respectifs espaces disciplinaires ou opérationnels.

Méthode

La recherche s'inscrit dans la continuité des travaux que nous avons menés au cours de ces dix dernières années dans les laboratoires ACS et LTMU. Dans ces recherches, nous avons analysé les territoires de la grande ville et les dispositifs spatiaux mis en place à différentes époques, avec un regard particulier sur deux des espaces constitutifs de la métropole : la cour de

l'habitation et le lieu-gare¹⁴. Nous avons aussi étudié le rapport des individus avec leur cadre de vie en analysant les mécanismes d'appropriation suivant le statut donné à l'espace (public, collectif, privé) ainsi que leur mode d'articulation¹⁵. Dans des travaux plus récents, nous avons pu mettre en commun nos savoirs respectifs sur la ville, l'architecture et les modes de vie en les articulant au sein d'une démarche d'observation et d'analyse, à la fois de l'espace et des pratiques¹⁶. Par ailleurs, nous avons exploré la question de l'espace public comme espace de sociabilité et de citoyenneté. Nous avons entrepris des recherches sur la forme urbaine et ses conditions de qualité, ainsi que sur ses transformations actuelles sous l'impact de la mobilité et sur le rôle des infrastructures. Nous avons mené également des travaux sur la notion de projet urbain¹⁷. Nous avons essayé d'ouvrir notre regard et notre culture spécifiques à d'autres outils de médiation de la connaissance, tel que celui du film documentaire ; ceci afin d'approfondir les modes de communication sur la perception du monde et, parallèlement, de rendre compte des résultats de nos recherches autrement que par l'écrit et pouvoir ainsi les divulguer à un plus grand public¹⁸. Ce même désir d'interdisciplinarité et d'ouverture guide la recherche que nous proposons.

¹⁴ Cristiana Mazzoni, *De la ville-parc à l'immeuble à cour ouverte. Paris 1919-1939*, Lille, Editions Septentrion, 2002 ; *Cours habitées. Architectures en France et en Italie depuis la Renaissance*, Arles, Actes sud – Paris Musées, 2007 ; *Gares. Architectures 1990-2010*, Milan, Arles, Motta-Actes sud, 2001 ; *Stazione-ponte « SBB Basel » a Basilea*, Cruz e Ortiz – Giraudi e Wettstein, Florence, Alinea, 2005 ; une dizaine d'articles sur les gares et les lignes ferrées sont apparus dans des revues spécialisées italiennes.

¹⁵ Valérie Lebois, *Frontières du « chez soi » et espaces intermédiaires dans l'habitat collectif*, mémoire de DEA « Le projet architectural et urbain », Ecole d'architecture Paris-Belleville, juin 2001 ; « Habitants et architectes : des créateurs d'images », *Labyrinthe*, n°15, été 2003, pp.11-29 ; « Enjeux des espaces intermédiaires dans l'habitat collectif contemporain », in Actes du colloque *Le logement et l'habitat comme objet de recherche*, <http://resoHab.univ-paris1.fr/jclh05>, février 2006 ; *Enjeux des espaces intermédiaires dans l'habitat collectif contemporain*, thèse de doctorat en cours sous la direction de Monique Eleb, Paris 8.

¹⁶ Cristiana Mazzoni, Valérie Lebois, *Cours et jardins d'aujourd'hui. Le renouveau d'espaces aux qualités multiples*, rapport de recherche Plan Urbanisme Construction Architecture, Pôle Concevoir, Construire, Habiter, axe « Qualités architecturales, significations, conceptions, positions », Ministère de l'Équipement, juillet 2003 ; Cristiana Mazzoni (dir.), Valérie Lebois, Albert Lévy, Panos Mantziaras, *Lieux-gares dans la ville d'aujourd'hui : une complexité d'espaces à valeur structurante*, Plan Urbanisme Construction Architecture, Pôle Concevoir, Construire, Habiter, axe « Echelles et temporalités des projets urbains », Ministère de l'Équipement, juillet 2005 ; Cristiana Mazzoni, Valérie Lebois, *Habiter sur cour. Une mise à l'épreuve du « vivre ensemble »*, appel d'offres « Entre privé et public : les rapports de cohabitation et les usages des espaces communs dans les ensembles résidentiels », Mission à l'Ethnologie, Ministère de la Culture et de la Communication, juillet 2006.

¹⁷ Cf. Albert Lévy, « Forme urbaine, tissu urbain, espace public », in Pierre Merlin (dir), *Morphologie urbaine et parcellaire*, Vincennes, PUV, 1988, pp. 93-98 ; *Explorer l'espace public*, Rapport LTMU/IFU-Paris 8, PIR-VILLES / CNRS, 1997 ; « Road infrastructure and quality of the urban form. The Parisian case », in Premzl V. and A.L. (éds), *Large Scale Infrastructures and Quality of Urban Shape*, Bruxelles, COST, 1999, pp. 69-90 ; « Infrastructure viaire et forme urbaine. Genèse et développement d'un concept », *Espaces et Sociétés*, 1999, pp. 31-50 ; « Quel urbanisme face aux mutations de la société postindustrielle ? », *Esprit*, 11, nov. 2006 ; « La démocratie locale en France : obstacles et enjeux », *Espaces et Sociétés, Villes et démocratie*, n°112, 2003.

¹⁸ Cf. la collaboration avec Evelyne Wicky pour l'écriture du scénario *Gare, gares !* Avec la même réalisatrice nous travaillons à la constitution d'une banque d'images relatives au déroulement des fêtes de voisinage dans les cours parisiennes d'aujourd'hui.

Dans sa partie centrale, la recherche intègre un élément de rupture par rapport à nos recherches précédentes : le témoignage passionné de la genèse du projet urbain et du projet d'agglomération de la Plaine Saint-Denis. Ce témoignage naît d'une expérience directe de terrain et propose tout de même, par rapport à cette expérience subjective, un recul analytique. Anne Molinier qui s'est chargée de la restitution de la mémoire du projet de la Paine, revêt dans la recherche à la fois la figure du chercheur et celle du maître d'ouvrage : son expérience opérationnelle de plus d'une douzaine d'années dans la maîtrise d'ouvrage publique, et son rôle de chef de projets sur le secteur géographique de la Plaine Saint-Denis depuis pratiquement la naissance de la Communauté d'agglomération Plaine Commune, lui ont permis de suivre au jour le jour la genèse de la construction de la communauté d'agglomération ainsi que les choix politiques d'organisation des services et du découpage territorial des projets et des modes opératoires choisis. Elle représente donc pour nous un témoin précieux de la subtilité des jeux du pouvoir de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre dans l'organisation des projets urbains¹⁹.

Sur le plan architectural et urbain, la recherche est menée selon deux approches complémentaires et convergentes :

1- Production du projet : analyse des configurations d'acteurs et du rôle des principaux intervenants. Il s'agit de l'étude de la conception du projet dans la maîtrise d'ouvrage (élaboration de la commande et des programmes) et dans la maîtrise d'œuvre (analyse du projet architectural et urbain). Nous tenons compte, d'une part, des nouvelles configurations d'acteurs et d'experts ainsi que des nouvelles démarches de projet (coproduction, co-conception, etc.), et, de l'autre, des différents savoirs et techniques mobilisés. Avec les systèmes d'acteurs en jeu et leur interaction dans la conception-réalisation du projet, nous cherchons également à savoir comment les doctrines sont mobilisées aujourd'hui dans les projets de ville. Dans ces analyses nous nous appuyons sur quatre hypothèses : l'évolution des grands récits urbanistiques ; la présence d'une nouvelle culture de projet ; la transformation du système d'acteurs ; l'essor du débat public.

2- Analyse des plans architecturaux, urbains et territoriaux. Par ce type d'analyse, nous visons à comprendre le caractère des dispositifs spatiaux mis en place et à les mettre en relation à la fois avec le tissu environnant et avec le contexte territorial plus large dans lesquels ils s'inscrivent. Nous essayons de comprendre leur impact au niveau de la *micro* (quartier), de la *meso* (ville) et

¹⁹ Anne Molinier occupe le poste de chef de projets à la Communauté d'agglomération *Plaine Commune* depuis janvier 2001. Elle travaille pour les collectivités territoriales en tant que maître d'ouvrage et maître d'œuvre, depuis 1996. Elle a commencé à l'*Atelier d'Urbanisme et d'Architecture* de la ville d'Amiens, puis à la ville de Drancy, où elle a pris la direction du Bureau d'études des Service techniques. Parmi ses travaux plus récents, voir Anne Molinier, *Démarche expérimentale habitat contemporain H.Q.E.*, PUCA, Ministère de l'Équipement, Communauté d'agglomération Plaine Commune, 2005.

de la *macro-échelle* (territoire). La notion d'« architecture urbaine », soulignant la relation de l'architecture à la ville ou la connaissance architecturale de la ville, guide l'analyse à ces différentes échelles. Cette notion permet d'étudier les projets à la fois dans leurs composantes architecturales et dans la relation de ces dernières avec la forme du quartier et de la ville. Au niveau du territoire, nous procédons à une analyse interprétative des grands schémas d'aménagement, principaux outils qui permettent de confronter les projets locaux à la très grande échelle. Parallèlement, l'ensemble de ces plans architecturaux, urbains et territoriaux, est confronté aux discours des acteurs ayant accompagné leur fabrication. Dans cette confrontation entre plans et discours verbal et/ou écrit, nous mobilisons des travaux analytiques anciens et récents, nous utilisons des entretiens et des comptes-rendus de colloques et séminaires. Ce travail se nourrit également de réflexions liées aux expériences professionnelles menées dans le champ opérationnel.

Sur le plan psychosociologique, nous nous penchons sur les notions d'ancrage et de mobilité des individus et introduisons ainsi la question de l'évolution des usages du territoire métropolitain. Nous analysons les modes de structuration du territoire habité en s'attachant particulièrement à identifier ce qui fait limites, frontières ou coupures pour les habitants. Parallèlement, nous interrogeons le sentiment de mobilité de l'habitant et par là-même son évaluation de l'accessibilité à des services mais aussi à une identité résidentielle valorisante : les barrières ne sont pas seulement physiques et visibles, elles sont aussi d'ordre social, elles touchent aussi à la réputation d'un lieu. Cette question des limites, des frontières se pose d'autant plus que les projets urbains se fixent comme principal objectif de redonner cohérence et lisibilité au territoire. Les travaux de certains analystes tendent à montrer que pour une large partie de la population la mobilité n'est pas incompatible avec l'ancrage territorial et que, plutôt que de s'annuler, l'ancrage territorial et la mobilité se conjuguent. Nous nous référons notamment aux enquêtes menées par l'équipe de Jean-Yves Authier²⁰ dans plusieurs grandes villes françaises dont Paris. Ces travaux montrent qu'un espace de proximité comme le quartier réalise un point d'ancrage substantiel dans les modes de vie urbains et les habitants qui se caractérisent par une mobilité réduite ne sont pas tous des « habitants de quartier ».

Afin d'éclairer l'ensemble des questions concernant la mobilité et l'ancrage dans le bassin de vie de l'individu, sont employées deux méthodes :

1. La technique des cartes mentales. Elle consiste à étudier par le biais d'une représentation graphique la manière dont l'individu structure et organise son cadre de vie. La carte mentale fournit ainsi des informations sur le cadre de références que l'individu s'est forgé par rapport

²⁰ Jean-Yves Authier (dir.), Bernard Bensoussan, Yves Grafmeyer, Jean-Pierre Levy, Claire Levy-Vroelant, *Du domicile à la ville. Vivre en quartier ancien*, éd. Anthropos, coll. « Villes », Paris, 2001.

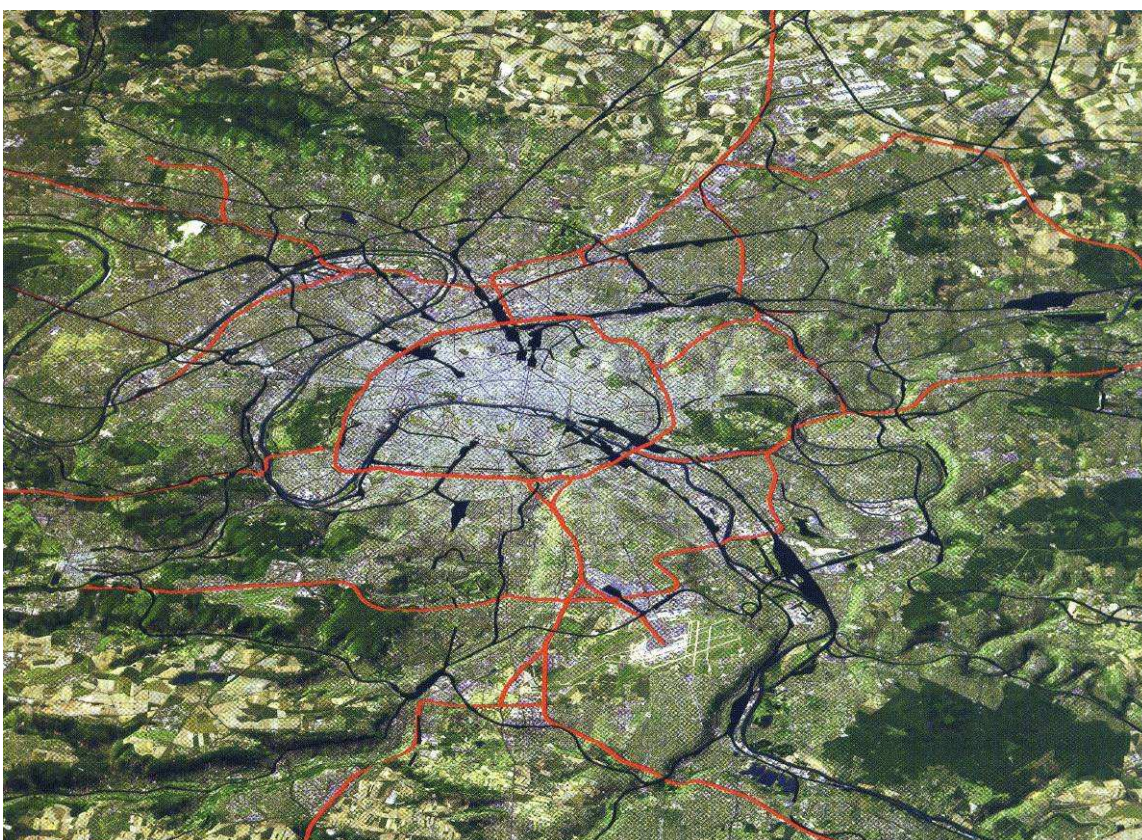
aux espaces qu'il perçoit. Cette première phase est complétée par des entretiens portant sur les perceptions et les pratiques des espaces publics et collectifs.

2. La technique des parcours commentés. Cette technique a pour objectif de restituer les perceptions en mouvement. Nous procédons à des parcours commentés en tenant compte du degré et de la nature d'implication des individus interviewés ainsi que de leur statut. Ces données entraînent des représentations distinctes à mettre en valeur. Cependant, l'objectif principal vise à préciser les conditions d'apparition des phénomènes perçus en les confrontant aux caractéristiques physiques du site (formes spatiales, dimensions, matériaux, dispositifs techniques, équipements). Le recoupement de ces données peut également être enrichi par des observations témoignant des pratiques spatiales et des comportements en public. Ceci permet de vérifier *in fine* la qualité des ambiances produites et leurs réceptions. Pour recueillir l'ensemble des données concernant la réception des projets, nous avons recours à la prise de vue et de son.

Première partie

**Les territoires et leurs forces structurantes. *Portrait* de
Paris-Métropole au travers des débats émergents**

Cristiana Mazzoni



Paris-Métropole, son relief et ses axes de mobilité fluviale, viaire et ferroviaire.
Paris et l'Ile-de-France, 2003.

On sait que la croissance accélérée de la population qui réside dans les territoires urbanisés oblige à revoir les anciennes structures des villes, qu'elles soient monocentriques ou policentriques et hiérarchiques, et à faire face aux problèmes infrastructurels - de gouvernance et de projet - avec de nouveaux outils. L'un des défis des métropoles mondiales est lié à la mise en place de ces outils capables de repenser les rapports entre les différents territoires métropolitains et de lier le projet spatial à un nouveau projet de société multiculturelle. La question du « Grand Paris » ou de « Paris Métropole » qui est aujourd'hui au cœur des préoccupations des scientifiques et est portée plus que jamais par les acteurs politiques, rejoint ce défi global en l'associant aux problématiques à caractère local. A Paris, le rapport entre la zone centrale hyperdense et les territoires périphériques et, implicitement, la question clef de la gouvernance métropolitaine, font ressurgir toute une série de problèmes qui ont été situés au cœur des débats récents : des différences territoriales trop marquées entre Paris et les communes limitrophes, entre les centres anciens et les pôles nouveaux, entre l'Est et l'Ouest, et au sein même des villes entre leurs quartiers ; des déchirures dues à l'impact des réseaux autoroutiers et ferrés sur les tissus urbanisés ; des inégalités en termes d'accessibilité des territoires ; des déséquilibres sociaux aggravés par des processus ségrégatifs.

Afin de tenter d'esquisser le portrait de Paris en tant que « métropole en projet » et de comprendre les grands axes de développement définis par les différents acteurs concernés par la conception et l'aménagement de son espace - élus, chercheurs et techniciens - nous proposons ici une analyse des débats d'idées de cette dernière décennie et une mise en perspective des réponses qui ont été données aux problématiques évoquées plus haut. Nous soulignons en particulier la prégnance de quatre questions : l'acception liée au mot « métropole » et son lien avec le phénomène de la « mondialisation » ; les limites de la figure de « l'archipel métropolitain » comme expression d'une métropole polycentrique ; l'importance de lier l'idée de gouvernance métropolitaine à celle de projet spatial et sociétal ; le schéma directeur d'aménagement de la région comme élément de mise au point d'une nouvelle image globale de la métropole ; la figure de l'« architecture du lien » et son rôle structurant à l'échelle des territoires de projet. Ce qui ressort des débats pris en considération est que, malgré l'absence d'une pensée urbaine globalisante, Paris-Métropole ne semble pas révéler d'une vision d'ensemble inachevée ou fragmentaire, mais d'une vision malgré tout unitaire, dans laquelle émergent les diversités des lieux et se mêlent des projets et des situations complexes. Des grands débats actuels, de leurs contenus pluriels, de leur confrontation et de leur articulation naît l'image d'un territoire métropolitain dont l'identité globale joue de la force des identités partielles. Dans cette dialectique entre la subjectivité et la complémentarité des forces en jeu dans la composition de l'espace c'est l'image d'une métropole « solidaire » qui semble ressortir.



Vue satellitaire de Paris-Métropole au niveau de l'agglomération dense.
GEOSPACE/SPOTIMAGE 2001.

Paris-Métropole : une acception récente et un défi politique et sociétal à l'aube du XXI^e siècle

De point de vue politique et sociétal, Paris-Métropole est « une acception qui n'est courante que depuis quelque mois » affirme en 2008 à plusieurs reprises Pierre Mansat, adjoint au Maire de Paris pour les relations avec les collectivités territoriales. Dans ses nombreuses allocutions publiques, Mansat souligne les difficultés traversées depuis 2001 - date de la création de son cabinet à la Marie de Paris - pour faire entendre la nécessité d'éradiquer dans le langage courant la dichotomie qui caractérise le territoire métropolitain de l'Ile-de-France, et d'articuler de façon nouvelle, dans les débats comme dans les faits, l'équation Paris/Banlieue(s) qui forge les esprits depuis plus d'un siècle. Territoire métropolitain, identité métropolitaine et sentiment d'appartenance à la métropole sont des termes qui prennent aujourd'hui une nouvelle force dans le débat politique sur la transformation de la capitale et semblent évincer définitivement le mot *banlieue*.

Avant de prendre en compte les raisons de la difficulté à parler de Paris, à l'heure actuelle, comme d'un territoire métropolitain malgré ses déchirures et discontinuités, il nous semble essentiel de nous arrêter quelques instants sur les définitions générales données au terme « métropole » par les spécialistes de différentes disciplines et de comprendre par là comment s'inscrit Paris dans le cadre de l'évolution des grandes villes actuelles. Ainsi, l'équipe franco-allemande qui a mené entre 1996 et 1999 des « regards croisés » sur l'histoire et l'actualité de la planification à Paris et à Berlin, souligne que le terme métropole possède différentes acceptions suivant les cultures et les disciplines. Concernant la question démographique, les Français semblent recourir volontiers au mot métropole et l'emploient indistinctement pour désigner des entités urbaines très variées : des villes pluri millionnaires aux métropoles régionales de 200 000 habitants en passant par les « métropoles d'équilibre ». Dans ce sens, les Allemands semblent manier le terme « *Metropole* » de façon plus restrictive : une métropole est une ville d'au moins un million d'habitants, de rang international et branchée aux réseaux décisionnels mondiaux²¹.

Face à cette difficulté à donner de la métropole une définition unitaire en partant des simples données démographiques, les géographes et les économistes suggèrent une autre piste : « La métropole, au sens plus large du terme, c'est avant tout une place centrale, un nœud décisionnel dans un réseau de villes »²². A ce sujet, Dieter Läßle associe la réflexion liée à l'économie à celle relative à la forme des territoires et met l'accent sur le fait que, depuis de longue date, se

²¹ Gilles Duhem, Boris Grésillon, Dorothee Kohler, (dir.), *Paris-Berlin. Regards croisés sur deux capitales européennes*, Anthropos, Paris, 2000, p. 1.

²² Guy Di Méo, « Les métropoles des pays développés », *Encyclopédie de géographie*, 1992, cité in *idem*, p. 2.

sont forgés plusieurs modèles de métropole tous liés à cette acception littéraire de « ville mère », polarité urbaine ayant une place centrale dans un réseau de villes²³. Dans le monde Occidental, la nouvelle ère des grandes villes commence avec le chaos produit par la rencontre du modèle de la métropole dense, liée au développement industriel du XIXe siècle, et du contre modèle de la ville du Fordisme : il s'agit d'une ère dans laquelle ces anciennes formes de développement métropolitain sont mises en crise si non complètement dépassées. Le déclin de Paris en tant que grande capitale du monde industriel, aurait commencé avec l'émergence des « métropoles verticales » américaines et se serait poursuivi au moment de la structuration fordiste des territoires métropolitains. Comme la plupart des grandes villes européennes, Paris doit rechercher sa nouvelle identité, et accepter l'idée qu'elle n'est plus confrontée au monde des grandes métropoles prises comme exemples emblématiques - dont elle faisait partie avec Londres, puis New York. Elle doit se confronter à un éventail énorme de formes disparates de centralisations urbaines, ce qui fait que la notion même de « modèle » de métropole semble devenue caduque.

Cette dernière ère des métropoles coïncide avec la troisième ère de la « mondialisation ». Les géographes et les économistes nous rappellent à ce sujet que le terme mondialisation, dans leur discipline, n'est pas nouveau : à la fin du Moyen Age et au début de la Renaissance, avec les Grandes découvertes et la constitution de réseaux de villes marchandes, émergent les premières formes d'« économies-monde capitalistes » ; au moment des révolutions industrielles du XIXe siècle, les États jouent un grand rôle avec leurs politiques volontaristes et permettent aux échanges mondiaux de s'intensifier ; enfin, autour des années 1980, la désindustrialisation des économies développées permet l'accès à un troisième stade, celui du passage d'une organisation fordiste à une organisation post-fordiste, plus flexible, du système de production, avec la généralisation d'une économie de service et le développement de l'électronique²⁴. La métropole est donc appelée aujourd'hui à jouer un rôle important parmi les « villes mondiales » en tant que lieu qui regroupe les centres de commandement de la nouvelle « économie-monde » - les sièges

²³ Cf. Dieter Läßle, « Le débat sur la métropolisation et le rôle des villes allemandes », in Cristiana Mazzoni (dir.), *Paris Métropoles en miroir, op. cit.*, 2009.

²⁴ Cf. Stéphane Leroy, « Sémantiques de la métropolisation », *L'Espace géographique*, n°1/2000, pp. 78-86 ; et http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=1280. Au sujet de la mondialisation actuelle, Stéphane Leroy reprend les définitions les plus courantes : pour Olivier Dollfus, grand théoricien du système Monde, elle renvoie à « l'échange généralisé entre les différentes parties de la planète, l'espace mondial étant alors l'espace de transaction de l'humanité » ; pour Laurent Carroué, c'est « le processus historique d'extension progressive du système capitaliste dans l'espace géographique mondial » ; enfin, pour Jacques Lévy, il s'agit de « l'émergence du Monde comme espace, processus par lequel l'étendue planétaire devient un espace ».

sociaux, les bourses, les réseaux²⁵. Pierre Wetz définit ces villes de la dernière génération comme des « îles » métropolitaines, fortement connectées entre elles, formant un « archipel » : les échanges établis entre elles créent un réseau supra-national qui s'affranchit des frontières étatiques²⁶. Saskia Sassen qualifie les villes les plus importantes de cet archipel comme des « villes globales » : ce sont les villes qui concentrent l'essentiel du pouvoir économique et surtout financier et abritent des activités de services très spécialisés (des services de services) à destination des plus grandes entreprises, en particulier des firmes multinationales²⁷.

« Ville millionnaire », « place centrale de l'économie-monde », « nœud décisionnel », la métropole est cependant aussi un lieu culturel, d'innovation, de création et de connexion, d'impulsion et de créativité. Selon les chercheurs franco-allemands cités plus haut, cette définition se rapproche de l'acception donnée en Allemagne au mot *Metropole*, employé quasiment comme synonyme de *Weltstadt* : ville monde. Par rapport aux définitions française et anglo-saxonne qui mettent l'accent sur les critères démographiques et économiques, les énoncés allemands soulignent plutôt la dimension culturelle intrinsèque des métropoles. Aussi, Dieter Hoffmann-Axthelm souligne que « Métropole signifie : *Weltstadt*, c'est-à-dire dans l'appellation linguistique germanique, à la différence des pays de langue romane ou anglo-saxons, pas simplement 'grande ville' (*Großstadt*), mais plus, un étalon culturel, et le plus élevé qui soit »²⁸. Suivant l'idée germanique de « ville monde », une métropole serait une grande ville qui « n'opère plus de distinction entre l'étranger et l'autochtone ». Ce qui compte ce n'est pas tant le tau démographique ou l'étendue en surface de la ville mais le fait qu'elle est le lieu d'un réseau de plus en plus disparate de relations humaines, telle une « peau urbaine de léopard sur laquelle tisser des nouveaux modes de vie et de survie »²⁹. De ce fait, la métropole actuelle se révèle elle-même comme un réseau de villes dans la ville. Née d'un système diasporique extrêmement complexe, elle est formée d'une multitude infinie de personnes qui communiquent et qui donnent vie, grâce à ces formes de communication, à d'innombrables narrations. Elle est faite des signes et des symboles qui dérivent de ces narrations et qui doivent trouver écho dans l'espace public ou même dans les architectures qui le composent. D'où la nécessité de récupérer

²⁵ Comme le souligne Bernard Jouve, les années 1990 ont vu fleurir des nouvelles appellations : « métropole », « région urbaine », « aire urbaine », « ville-région », « ville mondiale », « ville globale ». Bernard Jouve, *La gouvernance urbaine en question*, Elsevier, Paris, 2003, p. 18.

²⁶ Pierre Wetz, *Mondialisation, Villes et Territoires*, PUF, Paris, 1997 ; Pierre Wetz, *Le nouveau monde industriel*, Gallimard, Paris, 2000.

²⁷ Saskia Sassen, *The global city : New York, London, Tokyo*, Princeton N.Y., Princeton University Press, 2001.

²⁸ Dieter Hoffmann-Axthelm, *Die dritte Stadt*, Francfort sur le Main, Suhrkamp, 1993, pp. 217-218. Cité in Gilles Duhem, Boris Grésillon, *op. cit.*, 2000, p. 2.

²⁹ Marco Petreschi, « La ritualità negata alla ricerca del *sulcus primigenius* », in Maurizio Marcelloni (dir.), *Questioni della città contemporanea*, FrancoAngeli, Milan, 2005, p. 96.

une « ritualité oubliée, voire cette capacité à attribuer des valeurs symboliques et iconographiques aux éléments qui nous entourent »³⁰.

La métropole est avant tout multiethnique et c'est là qu'elle doit chercher sa nouvelle identité. Dans ce sens, Yannis Tsiomis souligne que la question de l'identité d'une métropole et de l'identité métropolitaine qui en dérive est extrêmement délicate : « *Pendant 6 ans, on a travaillé sur une action sur quatre villes : Bordeaux, Lyon, Strasbourg et Rennes. Nous avons abouti au constat, surtout à partir de l'exemple de Rennes, qu'il est impossible d'avoir une identité métropolitaine. L'identité est une question d'échelle, l'identité se relie au mythe, l'identité n'a pas d'appartenance a priori, mais une appartenance en train de se construire, l'identité c'est du visible, du vécu. On ne vit pas dans les 140 km² d'une métropole. J'étais au Japon il y a six mois, un collègue me disait : 'Je travaille ici et j'habite à une heure et demi de train. Je ne connais pas Tokyo centre, je connais mon université, mon univers'* »³¹. Et Tsiomis de souligner que pour que les projets urbains aboutissent, il faudrait une notion de réseaux d'identités avec des structures et des dispositifs qui assurent le fonctionnement de ces identités partielles sans qu'elles deviennent des identités en opposition. C'est là le sens de la polycentralité métropolitaine dont on parle tant aujourd'hui. Le plus grand défi politique et sociétal de Paris métropole, serait celui de correspondre au sens fort du terme, à une *Weltstadt*, à une ville monde faite d'identités partielles, presque d'innombrables villes possibles.

Dans cette interprétation de la métropole comme d'une ville monde constituée d'identités partielles, la notion d'*urbanité* prend des nouvelles acceptions. On sait que sa définition courante indique les qualités propres à l'homme de la ville, sa politesse et son raffinement et, dans un sens plus large, la pratique des conventions en usage dans la ville. Mais, l'urbanité n'est pas le seul apanage des relations et des manières d'être dans la ville, elle concerne aussi les espaces de la ville, la façon dont ils facilitent la vie des citoyens et leur plaisir d'être en ville³². Des discours des sociologues émerge l'idée que dans la réalité urbaine multiple de la métropole d'aujourd'hui, dominée par la mobilité, l'urbanité relève de plus en plus de la capacité des conventions et des codes traditionnels à s'ouvrir à des nouvelles pratiques et à des nouvelles relations entre les individus, ainsi que de la capacité des espaces de répondre à ces formes d'ouverture. Le citoyen de la métropole serait tenu, d'une part, à respecter les règles de la civilité ordinaire et, de l'autre, à faire évoluer ces mêmes règles sans prétendre de les cloisonner à

³⁰ *Idem.*

³¹ Yannis Tsiomis, intervention au débat qui a suivi la table ronde organisée au Conseil régional d'Ile-de-France dans le cadre du programme *Paris Métropoles en miroir. L'Ile-de-France comme région métropolitaine*, le 24 juin 2008.

³² Cf. Maïté Clavel, *Sociologie de l'urbain*, Anthropos, Paris, 2004, p. 78. Nous avons développé cette question dans notre recherche *Habiter sur cour. Op. cit.*, 2006.

l'intérieur d'une unique vision du monde. Parallèlement, les espaces métropolitains devraient permettre de tisser des liens entre eux et non pas renforcer les différences entre les territoires. C'est en intégrant les lieux rejetés, en acceptant leurs disfonctionnements et leurs aspérités que la métropole exprimerait enfin le plus haut degré d'urbanité.



Qu'est-ce qu'une Métropole?

Le centre d'un empire?

Une capitale?

Une ville mondiale?

Une grande région urbaine?

Seulement un Mythe?

Une formule évocatrice contre la médiocrité et le provincialisme?

A Metropolis ...

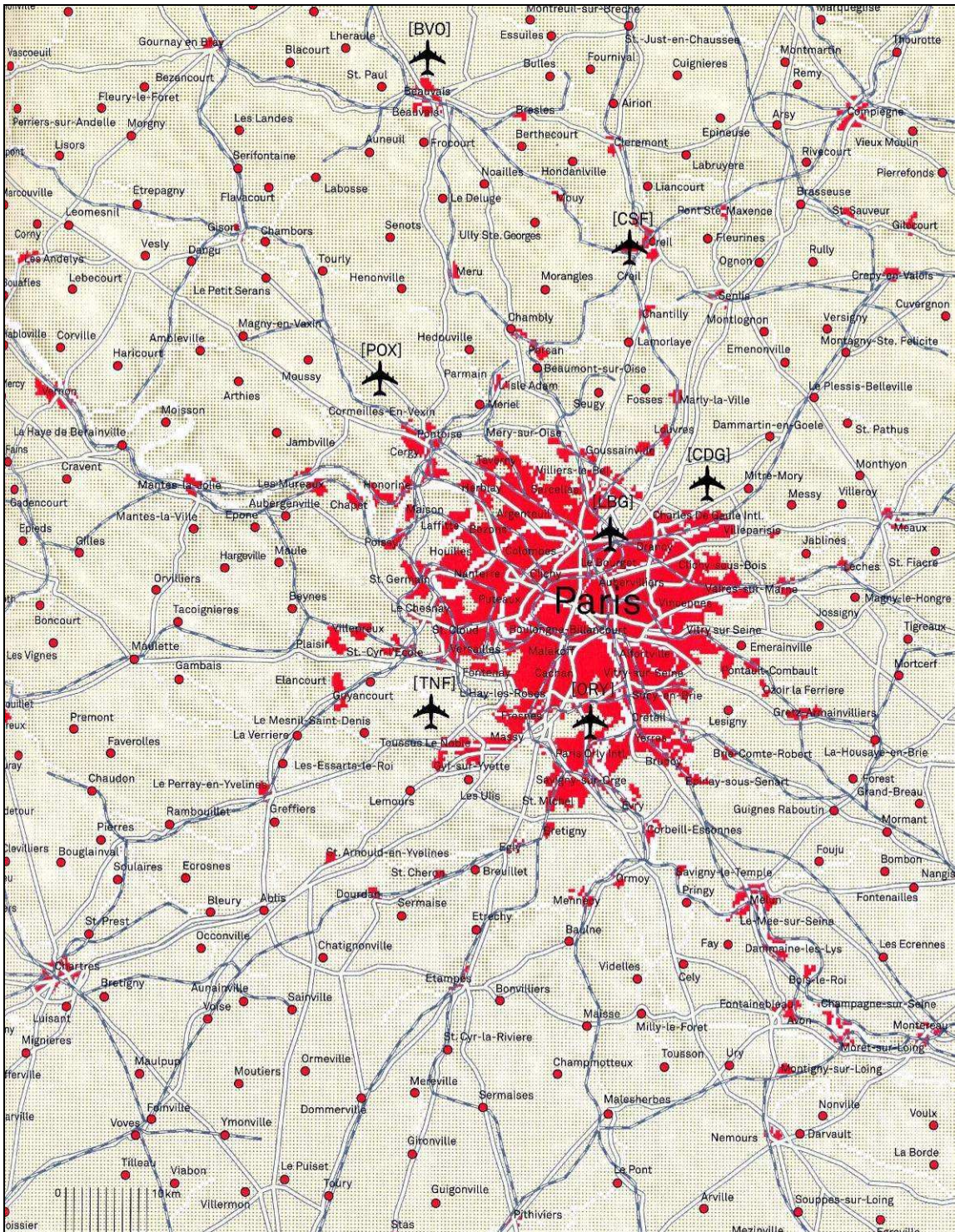
... is not the centre of an empire, but still
„the most complete compendium of the world“
(Henry James)

A city is then a metropolis, when it represents
not only the global world of the commodities,
but the diversity and the richness of the **cultures of the world.**

In this sense a metropolis is a discourse and an opportunity
space, which gives access to the **knowledge of the world,**
the **cultures of the world** and the manifold **institutions of**
the world;

and which is – at the same time – a **living space** for people of
different national, ethnical and religious origins.

Dieter Läßle, *Paris Métropoles en miroir*, 23 juin 2008.



La métropole parisienne et ses centralités en forme d'archipel.
Metropolitan World Atlas, Rotterdam, 010 Publishers, 2007.

La notion d'*archipel métropolitain* : validité et limites d'une figure de projet

Du point de vue de l'organisation spatiale, la réflexion sur la métropole contemporaine est toujours ouverte, plus que jamais en quête d'images structurantes et d'outils conceptuels forts. Depuis désormais une vingtaine d'années - moment de l'émergence de la notion de « projet urbain » et de l'abandon de la pratique opérationnelle fonctionnaliste -, il s'agit d'un véritable « chantier en cours »³³. Ce qui émerge des débats relatifs à la définition de ce « chantier » est que la grande ville contemporaine est appelée à développer une structure spatiale totalement différente de celle héritée du fordisme, avec sa division trop restrictive des lieux : de vie, de travail et de loisir, émanant d'une distinction nette entre le temps de vie et le temps du travail. La métropole d'aujourd'hui offre de plus en plus un mélange de fonctions dans le même espace, ce qui semble donner lieu, malgré toute forme de globalisation ou de mondialisation, pour chaque contexte territorial, à différents types d'urbanisation. Quels outils conceptuels permettent alors de définir la spécificité spatiale de la grande ville contemporaine ? Quelles figures de projet sont aujourd'hui opérationnelles à la macro-échelle ? Comment comprendre la place et le rôle des différents territoires qui la composent, chacun avec sa spécificité ? Comment comprendre l'affirmation d'Ariella Masboungi qui témoigne que, dans son travail d'urbaniste en chef de l'Etat responsable des Ateliers « projet urbain » au Ministère du Développement Durable (MEEDDAT), elle s'est longtemps intéressée à cette « *partie de la ville contemporaine qui n'a pas de nom : on ne sait pas comment l'appeler. Ce n'est pas une ville, ce n'est pas une campagne, ce n'est pas une banlieue* » ? Et Masboungi de rappeler à ce sujet que « *Bernardo Secchi affirme que ce territoire n'est même pas toujours autour des villes, c'est un mécanisme entre les villes. En tout cas, c'est une urbanisation que chacun appelle comme il le veut. Françoise Choay parle de l'urbain généralisé. [...] Il y a quelque temps, j'avais interrogé à ce sujet Jean-Marc Eyrault, maire de Nantes et président de son agglomération. Il voyait la ville et son territoire autour. Et bien maintenant, plusieurs années après, il se rend compte que ce territoire est dans la ville* »³⁴.

Dans la définition de l'espace métropolitain, la plus grande difficulté à surmonter aujourd'hui semble être le clivage entre les différentes disciplines qui s'occupent de sa conceptualisation et l'impossibilité de les faire interagir dans l'analyse et la pratique opérationnelle du projet à la grande échelle. Le passage de l'analyse et de l'élaboration d'outils conceptuels qui prennent en

³³ L'expression est de Maurizio Marcelloni, in Maurizio Marcelloni (dir.), *op. cit.*, 2005, p. 7.

³⁴ Ariella Masboungi, intervention au débat de la table ronde organisée au Conseil régional d'Ile-de-France dans le cadre du programme *Paris Métropoles en miroir. L'Ile-de-France comme région métropolitaine*, le 24 juin 2008.

compte les nouvelles dimensions de la question urbaine, à la phase de l'écriture des programmes, de l'élaboration de projets et de la définition de normes techniques est toujours problématique car ces phases restent trop cloisonnées. Ce cloisonnement n'aurait pas permis, jusqu'ici, de bien cerner la spécificité et les atouts des différents lieux qui composent la métropole contemporaine, et de dépasser l'approche par la négative des vastes espaces sans nom ni forme qui dessinent les marges de ses polarités urbaines. Comme le souligne Maurizio Marcelloni, l'approche la plus utile serait de ne pas lire les connotations essentielles de ces espaces de la métropole contemporaine - la désagrégation, l'émiettement, la dilution, etc. - uniquement comme des facteurs négatifs : il faudrait les comprendre au travers d'un processus dialectique qui permettrait de faire émerger leurs spécificités et leurs potentialités d'innovation, jusqu'à les définir comme des points de départ possibles pour la réorganisation de l'ensemble des territoires³⁵. Les différentes disciplines qui s'occupent de l'urbain pourraient alors s'intéresser à ce jeu dialectique et, dans leur dialogue et interaction, aider à définir spatialement, aux différentes échelles, les territoires métropolitains et trouver pour chaque contexte et échelle, des figures ou des images spatiales qui puissent guider l'analyse, puis aider dans la réflexion sur les normes et les outils opérationnels du projet.

Dans les « rencontres romaines » organisées par Maurizio Marcelloni en 2004, et auxquelles ont pris part, entre autres, des chercheurs français tels François Ascher et Yannis Tsiomis, ces questions ont été mises au centre du débat. Nous reprenons ici en particulier l'un des aspects de la réflexion de l'urbaniste Francesco Indovina, relative à la définition de la « ville diffuse » qui a été, pour un certain temps, opérationnelle au niveau de l'analyse urbaine. Selon Indovina, les différentes disciplines qui s'occupent de l'urbain concordent à souligner que la ville contemporaine semble ne plus avoir de dimensions : la compression du rapport espace-temps tend à annuler toute distance et à nous faire imaginer que nous vivons dans une unique immense ville. Dans cette ville « sans limites » se dissolvent non seulement les confins entre la ville et la campagne, mais aussi les rapports entre centre et périphérie. La géographie spatiale et humaine nous permet de décrire les nouveaux « paysages » qui ont enrichi la connaissance des phénomènes territoriaux : entre « campagne » et « métropole », elle définit différents niveaux de « compromission » du territoire, différents échelons de transformation de la campagne, et ceci en considérant une échelle qui, de toute évidence, ne peut pas embrasser toute l'étendue du territoire³⁶. Le plus grand leurre a été pour Indovina de penser de pouvoir résoudre les multiples questions liées à ces espaces métropolitains en recourant, pour l'ensemble d'entre eux, à la notion de « ville diffuse ». Ce qui s'impose, au contraire, c'est de comprendre avec finesse la

³⁵ Maurizio Marcelloni, « Le sfide delle città europee all'inizio del XXI secolo », in Maurizio Marcelloni (dir.), *op. cit.*, 2005, p. 13.

³⁶ Cf. Francesco Indovina, « La nuova dimensione urbana. L'arcipelago metropolitano », in *idem*, p. 52.

structure des relations - économiques, sociales, culturelles, fonctionnelles - qui s'organisent sur ces territoires, ainsi que les phénomènes macro et micro qui s'y déploient. En ce qui concerne les facteurs macro, par exemple, la nouvelle dislocation de la production capitaliste industrielle qui a modifié la géographie économique mondiale, oblige aujourd'hui à une nouvelle organisation des différentes situations locales : les innovations technologiques liées à la production industrielle, le développement des réseaux qui permettent une organisation plus flexible de la production ainsi qu'une gestion à distance et l'externalisation des services, ont une grande influence sur l'organisation et sur la localisation de la production sur ces territoires « entre deux » dominés par des tissus lâches. Ceci a des conséquences importantes sur les processus d'agglomération qui peuvent intéresser ces tissus, sur les relations entre des nouvelles centralités, sur la qualification des différents espaces. Il s'agit de facteurs qui sont à l'origine de nouvelles polarités, hiérarchies et structurations fonctionnelles de l'espace et qui mettent en place des nouvelles perspectives de concurrence entre les polarités urbaines. Ces facteurs rendent complètement dépassée la notion de « ville diffuse » si elle est prise dans son autonomie et dans son acception négative.

Toujours au sujet de la description spatiale des territoires métropolitains, le géographe Edward W. Soja - cité par Yves Guermond - va plus loin en soulignant les caractères communs à l'organisation territoriale des métropoles, différemment déclinés suivant chaque contexte : un étalement urbain hors pair pour lequel les catégories traditionnelles d'« urbain, suburbain, et non urbain » se révèlent comme désuètes ; une très grande hétérogénéité de l'espace avec des nouveaux processus d'agglomération ; un processus de désindustrialisation-réindustrialisation qui amène à la destruction des anciennes usines fordistes et à leur remplacement par de nouveaux secteurs de production ; des formes de protection et de fermeture des espaces de vie dues à l'intensification du contrôle social et à une croissante « écologie de la peur » ; la sectorisation des catégories sociales défavorisée et dépendantes ; la « disney-worldialisation » de l'espace par la diffusion des parcs à thème et de centres commerciaux qui entretiennent une confusion entre le réel et l'imaginaire³⁷. A ces derniers est liée la généralisation de nouvelles formes d'espace public organisées dans des lieux privés à usage public. Le territoire, dans son extension, devient le contenant de ces différentes formes d'organisation spatiale, par diffusion mais aussi par densification, multipolarité, intégration. Ces formes d'organisation correspondent à autant de modèles d'urbanisation : villes de moyennes ou grandes dimensions, centres urbains de petites dimensions, formes d'habitat aggloméré sans centre, habitations diffuses et isolées, zones industrielles et artisanales, districts de production, grands équipements et services, pôles destinés aux loisirs, pôles d'excellence, centres de logistique et dépôts, etc. Ce qu'autant les

³⁷ Edward W. Soja, *Postmetropolis*, Blackwell Malden (Mass.), 2000, cit. in Yves Guermond, « Géographie postmoderne et/ou ville postmoderne ? », *L'Espace Géographique*, n°1, 2004, p. 60.

géographes que les urbanistes soulignent est que, dans cette nouvelle forme d'organisation hétérogène et multipolaire du territoire, la mobilité des personnes représente, dans sa dialectique avec les formes d'ancrage sur le sol métropolitain, l'un des facteurs le plus importants quant à la qualité de vie et de travail. Ces flux des personnes, qu'ils soient obligatoires ou optionnels, apparaissent désormais toujours comme pluridirectionnels et pluricentriques. A côté de ces flux physiques des personnes et des marchandises, le territoire est parcouru, localement et globalement, de flux de communication immatériels : ce sont de flux liés à des fonctions politiques et administratives, à des échanges d'informations à caractère financier, scientifique, culturel, mais aussi à des communications interpersonnelles à caractère privé et intime. L'organisation du territoire est constamment « mise à l'épreuve » par la modification de ces flux physiques des personnes et des marchandises et par l'importance croissante des flux d'information³⁸.

Si d'un côté, la ville contemporaine apparaît donc désagrégée et dispersée, de l'autre, elle se définit de plus en plus par la présence de polarités, agrégations, corps territoriaux qui forment des bases potentielles pour le développement de nouveaux centres urbains et qui représentent le phénomène inverse de la dispersion. Dans ce sens, depuis une dizaine d'années, c'est la métaphore de l'*archipel* qui apparaît comme la plus suggestive et capable de définir, à la grande échelle, le territoire métropolitain : cette « ville formée de plusieurs villes »³⁹. La figure de l'*archipel métropolitain* se réfère à cette structure territoriale nouvelle, définie par certains comme une « hyperville », contre l'idée négative d'une « ville diffuse » antiurbaine. Cette figure souligne l'intensité disparate des centres qui se confrontent les uns aux autres et qui sont intégrés dans un territoire unitaire même si différemment urbanisé⁴⁰. Indovina rappelle à ce sujet que, dans ce territoire, on croise un nouveau citoyen dont les pratiques touchent à plusieurs de ses centres. Son expérience de vie individuelle et collective, relative aux sphères politique, fonctionnelle, productive, culturelle, affective, s'effectue sur deux niveaux : au niveau local et au niveau métropolitain. A ces deux niveaux - qui apparaissent à la fois élargis, occasionnels, différenciés, non répétitifs et plus libres -, les expériences qui étaient celles de l'habitant de la grande ville jusqu'à il y a peu de temps, séparées les unes des autres, se confondent et se fondent les unes dans les autres, porteuses de nouvelles formes de liberté de comportement. Ceci représente pour Indovina l'élément le plus important de tout « archipel métropolitain ». Celui-ci forge chez son habitant une nouvelle « personnalité », crée en lui une « identité

³⁸ Francesco Indovina, *loc. cit.*, p. 66.

³⁹ Cf. Massimo Cacciari, *L'arcipelago*, Adelphi, 1997.

⁴⁰ Dans son analyse contenue dans la troisième partie de cette recherche, Anne Molinier cite justement à ce sujet l'important travail de Jean-Pierre Pranas Descours en tant que chargé de projet métropolitain à Rennes et sa référence à la figure de l'archipel.

liquide » qui, comme l'eau, n'a pas de forme propre mais s'adapte aux situations et considère son territoire composé de « choses » différentes dont il peut s'approprier et dont la diversité (des personnes et des lieux) est à chaque fois une nouvelle expérience possible. Cette situation impose continuellement un « choix ». Il n'est pas exclu que ce choix soit chargé de solitude et d'angoisse, mais il est aussi porteur de liberté et d'une nouvelle conscience de soi.

L'exposition *Territoires partagés. L'archipel métropolitain*, organisée au Pavillon de l'Arsenal en 2002 par Jean-Pierre Pranlas Descours, a visé à inscrire ce débat dans une mise en perspective de l'évolution des territoires de Paris-Métropole. Cette dernière se révèle pour l'auteur comme un « archipel métropolitain » dans le sens où elle offre « une diversité de lieux où se mêlent des projets complexes et des situations échappant à toute pensée urbaine globalisatrice »⁴¹. Derrière l'utilisation de la métaphore de l'archipel émerge l'idée de ne pas penser l'ensemble du territoire comme un élément unitaire, mais de mettre plutôt en lumière dans celui-ci ces « liens tendus, parfois conflictuels » qui forment sa véritable nature. Les éléments forts qui sont mis en avant pour décrire la nature de ce territoire, « ces étendues d'occupation continue et discontinue recomposées selon des scénarios multiples », sont, d'une part, les discontinuités et les ruptures créées par les réseaux routiers, autoroutiers et ferroviaires, et, d'autre part, les lieux délaissés liés aux infrastructures - parkings, gares, friches industrielles, etc. - ouvrant un champ immense de déshérence et de distances lacunaires dans le paysage. Ces lieux forment un ensemble de situations porteuses de véritables énergies de renouvellement de la ville : « Les lieux fragmentaires du territoire expriment une extrême fragilité et parallèlement une incroyable disponibilité évolutive. C'est un territoire du possible et de la transgression, un territoire paradoxal de la précarité et de l'enracinement »⁴². Comme souligné dans les débats italiens, au lieu de bannir l'ensemble des territoires fragmentés et délaissés, il est essentiel d'en révéler l'essence et la nature et de les considérer comme des lieux d'une urbanité possible. Pour Paris, Pranlas-Descours met en avant deux types d'espaces extrêmement « tendus », porteurs d'une forte capacité évolutive : le boulevard Périphérique, à l'interface entre Paris *intra muros* et la première couronne ; les Cités des années 1960, situées pour la plupart dans l'agglomération dense. Ces espaces qui portaient, l'un comme l'autre, les valeurs et les espoirs de l'époque des Trente Glorieuses sont aujourd'hui des lieux de grande dégradation. Comment les repenser ? Quelle intégration sociale et territoriale est-elle possible ? Pranlas-Descours suggère à ce sujet de développer une approche contemporaine sur ce qui fondait leur pertinence.

⁴¹ Jean-Pierre Pranlas-Descours, *Territoires partagés. L'archipel métropolitain*, Paris, Picard, 2002.

⁴² *Idem*.

Or, la figure de l'archipel se révèle tout à fait inadaptée à ce que vient d'être exposé, car elle ne fait que faire émerger, au milieu d'un magma uniforme, des îles bien délimitées. Dans la plupart des approches qui présentent l'espace de la métropole au travers de la figure de l'« archipel » émerge la difficulté de penser la métropole contemporaine en termes de stratégie de projet mettant en avant des lectures qui intéressent à la fois la conception de l'espace à la grande échelle et son articulation à des échelles plus contextuelles. Pour que la notion d'« archipel » puisse être structurante et opérationnelle dans une pensée sur le territoire qui s'attache aussi aux situations locales, il faut qu'elle soit conjuguée à une autre figure qui interagit avec elle de façon dialectique : la figure de la *mosaïque* ou du *patchwork*. Cette image conceptuelle permettrait d'identifier tous ces territoires qui, dans l'archipel, apparaissent, entre les îles, comme des étendues liquides et sans forme⁴³. Klaus Kunzmann a développé une réflexion relative à cette image en relation avec la nouvelle structure spatiale des grandes villes européennes. Il explique le processus d'évolution des métropoles comme une chaîne d'éléments spécialisés : « Cette chaîne constitue un assemblage (il utilise le mot *patchwork*), d'une série d'éléments urbains, d'éléments de villes qui sont l'aéroville, la zone des parcs d'attraction, la zone d'industrie traditionnelle complexe, les axes de transports, les axes logistiques, les *global touristic circuits* etc. »⁴⁴.

Grâce à la conjugaison des figures de l'archipel et de la mosaïque, on pourrait donner une valeur opérationnelle à la méthode qui vise à définir, à travers des « récits de parties de ville », une intervention dans des territoires qui nécessitent d'être intégrées à des secteurs consolidés et bien desservis⁴⁵. La figure de la mosaïque, telle que forgée par les géographes, pourrait accompagner la réflexion sur la transformation de ces parties de ville en un terrain d'enquête et, dans le même temps, en un fondement du projet urbain. Elle pourrait aider à reconnaître les symboles encore cachés de ces nouvelles réalités urbaines, à redécouvrir la beauté de leur espace, celle qui comprend en elle aussi les différences et la perte d'unité. Cette démarche, qui se rapproche d'ailleurs de celle de Bernardo Secchi et Paola Viganò dans leurs travaux récents sur les villes européennes, pourrait en même temps permettre de concevoir ces étendues non définies des nouvelles réalités urbaines comme des véritables « lieux », où trouvent place des espaces collectifs chargés de sens. Il existe de fait deux dimensions à prendre en compte dans la figure

⁴³ Les théoriciens de cette figure spatiale sont des géographes ou des urbanistes comme Edward Soja ou Klaus R. Kunzmann. Cf. Edward W. Soja, *Postmodern Geographies*, Verso, Londres/New York, 1989 ; Edward W. Soja, *op. cit.*, 2000 ; Klaus R. Kunzmann, « Network Europe: A Europe of City Regions », in: L. Bekemanns und E. Mira (dir.), *Civitas Europa-- Cities, Urban Systems and Cultural Regions between Diversity and Convergence*, Bruxelles, Peter Lang Verlag, 2000, 119-131.

⁴⁴ Cité in Felix Damette, « La forme urbaine : le cas parisien », in Gilles Duhem, Boris Grésillon, Dorothee Kohler, *Paris-Berlin. Regards croisés*, *op. cit.*, p. 73.

⁴⁵ Maurizio Marcelloni définit cette méthode par l'image de « il pianificar facendo ». Cf. M. Marcelloni, *Pensare la città contemporanea*, Bari, Laterza, 2003.

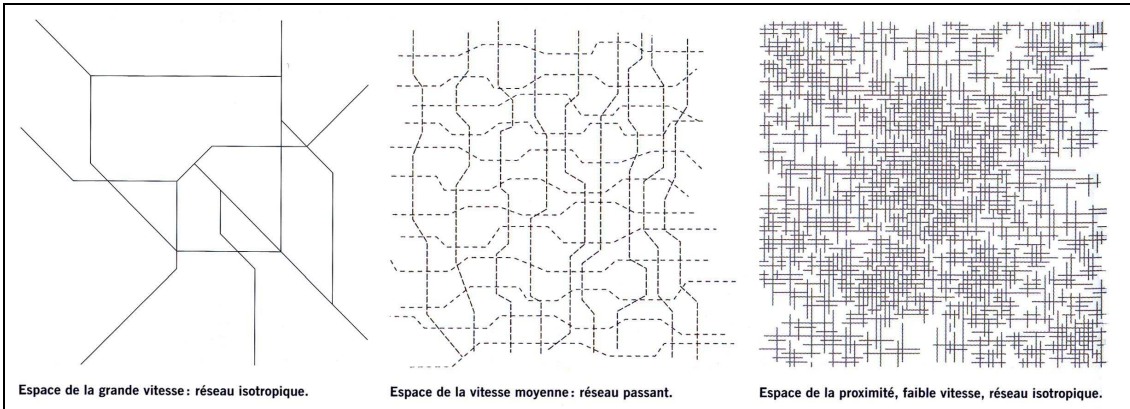
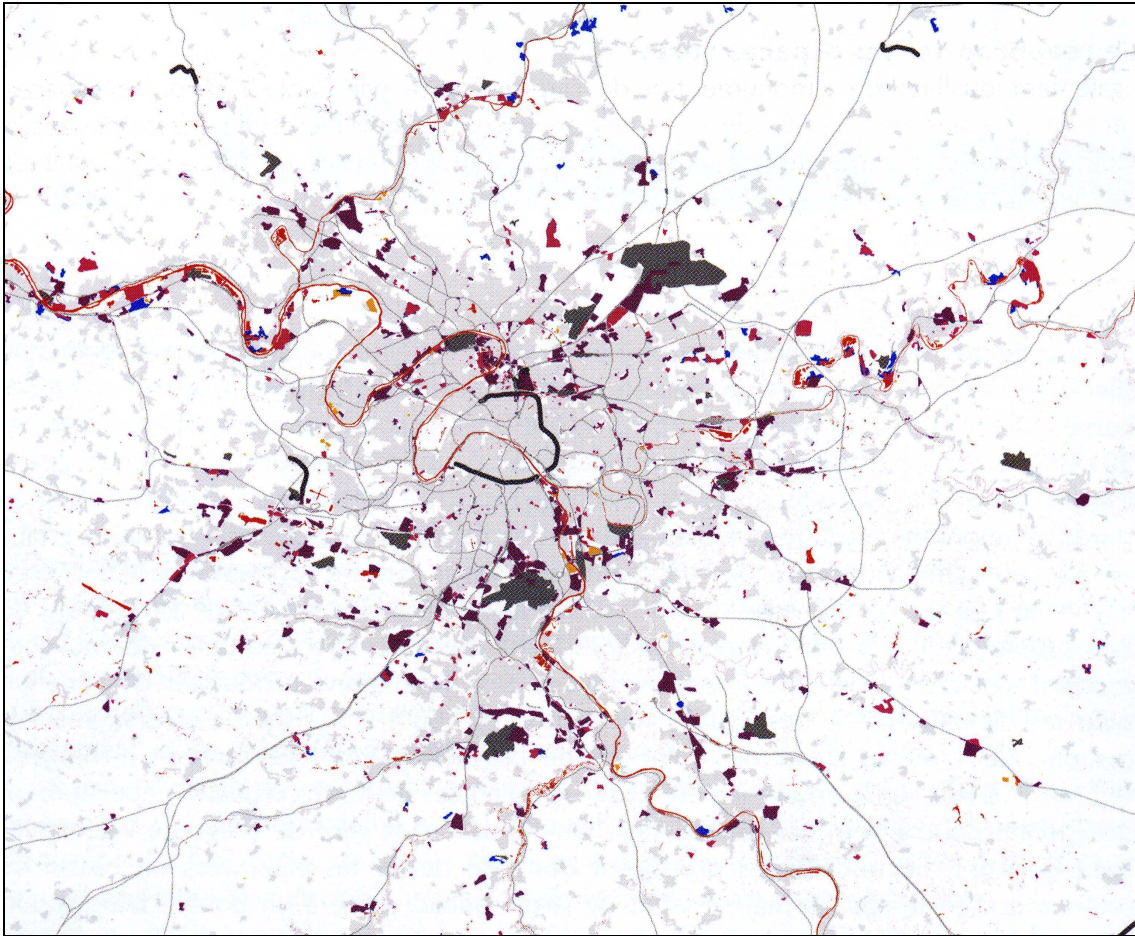
de la mosaïque. La première est la dimension des grandes étendues - celle des zones industrielles désaffectées ou de l'habitat individuel dispersé - qui se situent entre les pôles denses de l'archipel. La deuxième dimension est celle des espaces interstitiels au sein des îlots. Dans cette dimension, la figure de la mosaïque pourrait aider à imaginer des espaces publics ou collectifs aux valeurs multiples, capables de répondre aux différentes exigences des citoyens et à la variété de leurs modes de vie. Ainsi l'espace public ne serait-il pas abandonné à des dynamiques éphémères, mais il pourrait donner vie à chaque fois à des formes intenses et complexes de vie associative⁴⁶.

A la fois la grande et la petite échelle, la « ville archipel » et la « mosaïque de lieux, territoires et situations » qui la composent, doivent rentrer dans un projet d'ensemble construit de façon consensuelle. C'est là que la gouvernance, entendue comme « espace politique » de l'interaction d'acteurs, de disciplines et de cultures de projet, joue un rôle très important. Mais, avant d'aborder cette question dans le prochain chapitre, nous voudrions souligner un dernier point essentiel dans la réflexion sur le territoire métropolitain et sur les éléments conceptuels qui permettent de faire avancer la pensée relative à son organisation. Comme le soulignent les nombreux chercheurs penchés sur la question des réseaux et sur leur rôle dans la phase actuelle de la métropolisation, les nouveaux moyens de communication - physiques et immatériels - permettent à l'ensemble des territoires de la grande ville d'être intégrés, d'appartenir à un système d'ensemble pensé comme un tout. Les réseaux sont appelés, plus que jamais, à jouer le rôle de véritable charpente métropolitaine qui agit comme une architecture à la fois à la grande et à la petite échelle. Dans leur variété, allant des cheminements lents à ceux à grande vitesse, ils forment le liant complexe et varié à la fois des îles métropolitaines et des pièces de la mosaïque qui dessinent, tel un *patchwork*, les territoires entre les îles⁴⁷. Ils peuvent ainsi aider à créer des formes de hiérarchie qui ne se présentent pas suivant la traditionnelle forme en pyramide, avec un centre privilégié et des pôles situés dans des niveaux toujours inférieurs, mais, suivant l'image, suggérée par Indovina, de chaînes montagneuses dessinant différentes crêtes et vallées⁴⁸.

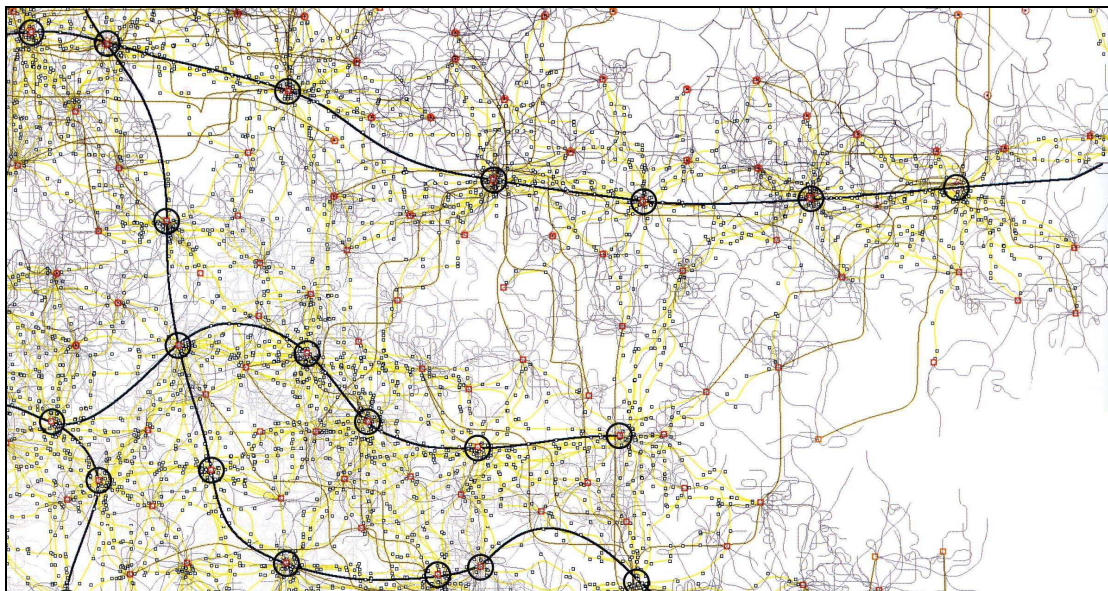
⁴⁶ Cf. à ce sujet, Ariella Masboungi, Alain Bourdin, *Un urbanisme des modes de vie*, Paris, Le Moniteur, 2004.

⁴⁷ Nous rappelons à ce sujet le rôle important joué par les différents réseaux ferroviaires dans la construction de Berlin-Métropole au début du XXe siècle, moment où on a créé les conditions d'accessibilité équilibrée pour l'ensemble du territoire métropolitain. Cf. à ce sujet les articles de la deuxième section « Encarts » de cette recherche.

⁴⁸ Francesco Indovina, *loc. cit.*, 2005, p. 66. Au sujet du rôle des réseaux et de leur lecture dans la discipline de l'urbanisme, cf. aussi le chapitre développé par Albert Lévy dans la troisième partie de la recherche.

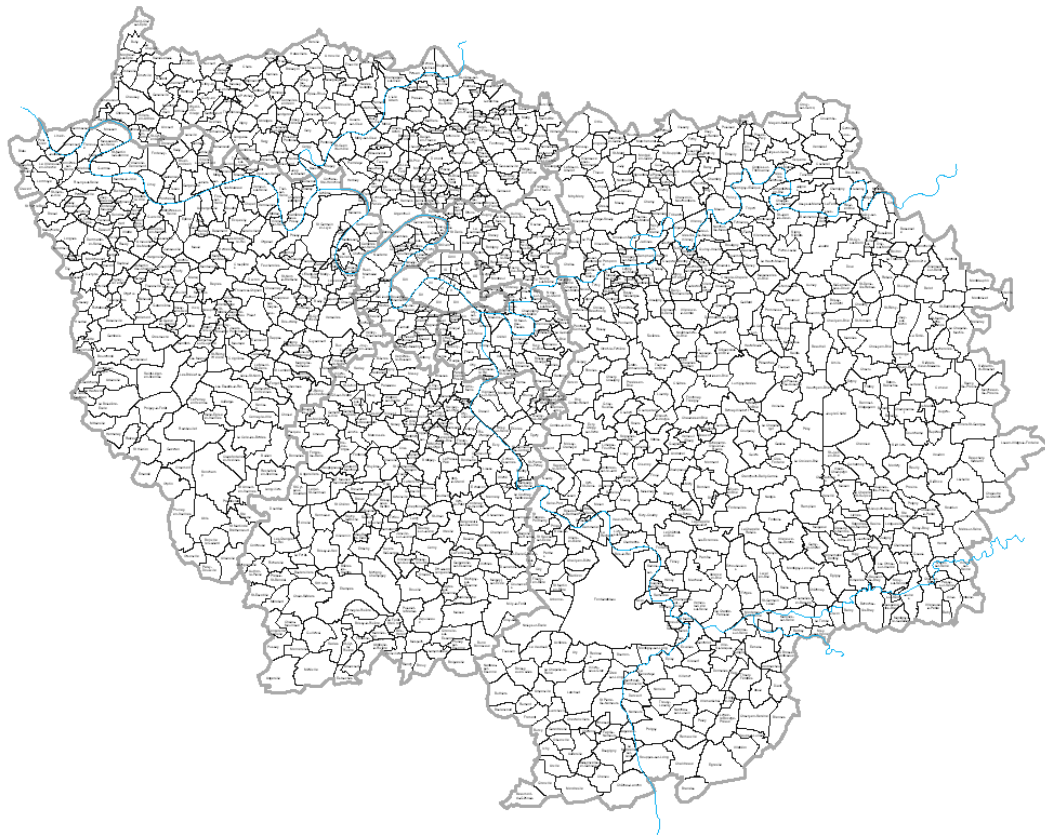
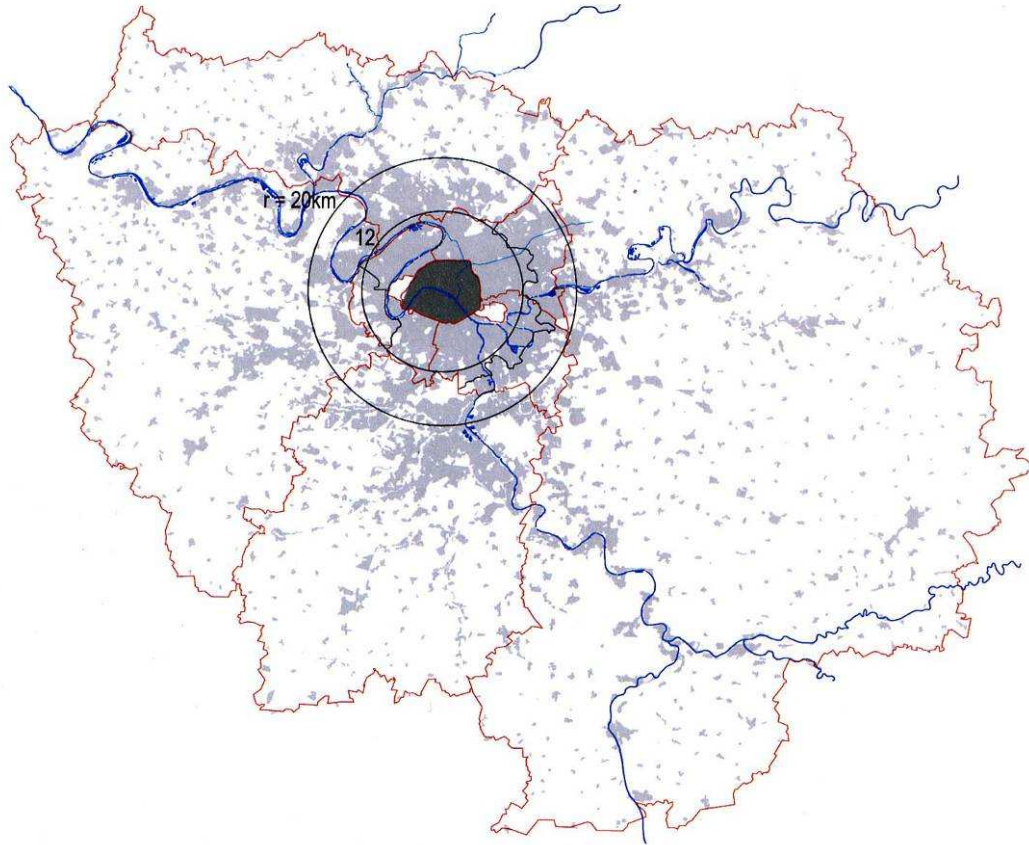


Consultation Internationale « Le Grand Pari de l'agglomération parisienne », 2009, équipe Studio 09 : Bernardo Secchi et Paola Vigano'. L'agglomération parisienne et le principe de la ville « poreuse » : revalorisation des lieux délaissés ou en friche et intégration de différentes formes de mobilité. Documents Studio 09 / Groupe Moniteur.



Consultation Internationale « Le Grand Pari de l'agglomération parisienne », 2009, équipe Lin : Finn Geipel, Giulia Andi. L'agglomération parisienne et le principe de la métropole douce : renforcement des pôles existants, création de zones intermédiaires légères et liens entre les différents lieux en symbiose.

Documents Lin / Groupe Moniteur.



Cartes administratives de la Région Ile-de-France : mairies, communes et départements.
Panerai, 2008 - IAURIF, 1994.

La gouvernance urbaine comme forme de projet

Le colloque sur « L’histoire de la gouvernance urbaine » - organisé au Sénat par Annie Fourcaut, historienne au Centre d’histoire sociale du XXe siècle, en novembre 2007 - a rendu compte de l’histoire des relations entre Paris et ses Banlieues. Cette histoire aurait été amorcée dès la Révolution française et, avec l’avènement de l’ère industrielle, aurait vu le passage d’un espace communal morcelé à la mise en place d’une dynamique d’agglomération urbaine et de collaboration institutionnelle. Malgré cette dynamique et ces collaborations, l’analyse a mis en avant le fait qu’aujourd’hui, le déplacement des frontières de la « grande ville » qui s’amorce doit contraire l’ancienne domination tutélaire, voire féodale, de la capitale sur ses marges⁴⁹. Dans son dernier ouvrage consacré aux formes et aux échelles de Paris-Métropole, l’architecte-urbaniste Philippe Panerai se calque sur ces propos des historiens pour souligner que la gouvernance urbaine dans la région capitale et l’organisation d’une agglomération centralisée sont à l’image du pouvoir politique et de l’administration française, héritiers de Louis XI, Sully, Colbert, et Napoléon Ier : cette agglomération centralisée est la concrétisation d’« une pensée qui accorde à l’Etat - garant de l’intérêt public - une place prépondérante. Une pensée qui a foi en l’autorité : culture catholique, monarchie absolue, république jacobine, centralisme démocratique »⁵⁰. De cette pensée dériverait la permanence du modèle radioconcentrique de la capitale. Mais, comme le souligne à juste titre Panerai, au-delà des questions liées aux formes de gouvernement et de domination de la ville-centre sur ses Banlieues, la gouvernance métropolitaine ouvre aujourd’hui un champ fondamental : celui du lien entre la « philosophie » et l’« action », entre les projets des territoires et leur gestion⁵¹. C’est pourquoi, nous consacrerons les paragraphes qui suivent tout d’abord à un rappel des éléments de réflexion liés à la notion de gouvernance urbaine et, dans un deuxième temps, à une analyse de cette question dans son articulation à la pratique du projet. Nous ne viserons pas des propositions au niveau de l’organisation et des la distribution des pouvoirs institutionnels⁵².

Au sujet de la gouvernance urbaine, Bernanrd Jouve rappelle que, même si les perspectives sont différentes et les champs d’intérêts divers, elle est devenue en quelques années un terme partagé, dont se sont emparés très rapidement, à la fois les chercheurs, les techniciens de

⁴⁹ Le Colloque organisé au Sénat portait sur *L’histoire de la gouvernance urbaine* et faisait suite à la recherche d’Annie Fourcaut, Emmanuel Bellanger et Mathieu Flonneau (dir.), *op. cit.*, 2007.

⁵⁰ Philippe Panerai, *Paris métropole. Formes et échelles du Grand Paris*, Editions de la Villette, Paris, 2008, p. 205.

⁵¹ Voir à ce sujet aussi la revue *Paris Projet*, n° 38, 2008.

⁵² Traitée ici de façon générale, cette question est reprise dans la troisième partie de cette recherche par Anne Molinier qui lui donne un caractère plus contextuel.

l'urbain et les politiques⁵³. Il s'agirait d'un terme générique qui sert à formaliser la reconfiguration des relations entre institutions et acteurs participant à l'élaboration et à la mise en œuvre de politiques s'appliquant aux métropoles. Emprunté aux économistes, ce terme est devenu un objet d'investigation commun à une communauté élargie de scientifiques, rassemblant aussi bien des politologues, des sociologues, des géographes, des urbanistes, dans une perspective résolument interdisciplinaire⁵⁴. Toutefois, l'exportation d'une notion « fabriquée » par les économistes dans d'autres sphères et notamment dans celle politique, n'est pas sans poser des grandes difficultés : « cela s'observe, à la fois, dans l'imprécision des définitions données par les auteurs se référant à cette notion et dans le fait que la gouvernance sert souvent à désigner finalement des formes d'organisation politique somme toute classiques comme la démocratie participative ou la démocratie libérale »⁵⁵. La gouvernance urbaine est ainsi présentée par Jouve comme un cadre analytique souple posant davantage de questions qu'il n'apporte de solutions. Malgré ces difficultés, elle demeure « actuellement dans nombre d'esprits, car elle est censée répondre de manière plus pertinente, plus heuristique que d'autres notions à l'évolution des sociétés, qualifiées de modernes ou non »⁵⁶.

De nature polysémique, la notion de gouvernance sert à désigner une transformation des cadres et du contenu des politiques urbaines ayant comme toile de fond le phénomène de la métropolisation et la globalisation des sphères politiques, économiques et culturelles. Cette transformation qui a eu une forte accélération au cours de ces vingt dernières années vise, selon la plupart des auteurs cités par Jouve, une recomposition des relations entre les Etats et les collectivités locales, la recherche de « partenariats » nouveaux entre institutions publiques et privées auxquels prennent part des mouvements associatifs particulièrement actifs et demandant un plus grand respect pour la démocratie locale. A l'opposé du mode d'action hérité des Trente Glorieuses dans lequel l'Etat imposait, sans concerter, ses politiques aux acteurs locaux, la gouvernance est appelée aujourd'hui à désigner des pratiques collectives et des formes d'actions publiques qui reposent sur la négociation, le partenariat et le principe de partage

⁵³ Bernard Jouve, *La gouvernance urbaine en question*, Elsevier, Paris, 2003.

⁵⁴ Bernard Jouve souligne que dans ce contexte, l'analyse des liens entre la globalisation et les politiques urbaines est devenue un objet central particulièrement investi par les sciences économiques et sociales : pour preuve, l'importance et le retentissement d'ouvrages comme celui de Saskia Sassen qui aborde la question sous un angle économique (Sassen, 1996) ou de Mike Davis sous l'angle des modes de vie (Davis, 1990). La transformation actuelle du capitalisme s'effectuerait notamment à travers l'émergence de nouveaux territoires de coordination alors que jusqu'à présent seul l'Etat était considéré comme le territoire dominant de la régulation. La spécialisation flexible (comme contre-modèle à la production de masse de type fordiste) peut, pour certains secteurs d'activités, se localiser à un niveau infra-étatique. Pour d'autres secteurs comme l'automobile, les nouveaux territoires de régulation sont en cours de structuration sur une base régionale et peuvent recouvrir plusieurs pays européens. *Idem*, p.31.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 24.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 27.

« démocratique ». Jouve souligne à ce sujet que les normes à partir desquelles la gouvernance accompagne ces pratiques collectives prennent place en dehors des institutions classiques établies par l'Etat. On sait que les villes sont de plus en plus les cadres spatiaux, politiques, économiques, sociaux et environnementaux à partir desquels les sociétés contemporaines sont appelées à se transformer : elles deviennent les espaces nodaux dans la régularisation des sociétés modernes par rapport aux Etats⁵⁷. Les villes donnent lieu à des nouvelles configurations des relations entre les Etats et les pouvoirs locaux, dans un cadre institutionnel qui doit faire face à des forces en jeu - sociales, politiques et économiques - extrêmement fragmentées.

Pour Jouve ce sont les thèses de l'économie institutionnelle et surtout celle du post-fordisme qui ont eu un impact direct sur les écrits traitant de la gouvernance urbaine : dans ces thèses, les villes apparaissent comme des lieux de cristallisation du processus de transformation des Etats et donc comme des espaces particulièrement pertinents pour mettre à jour les nouvelles conditions opératoires d'exercice du politique. L'Etat cesse d'être l'unique instance d'intégration et de coordination des institutions et des acteurs, et les villes remplissent une nouvelle place dans le nouveau paysage institutionnel et économique : « Pendant que l'Etat-nation reste politiquement pertinent en terme de souveraineté, ses capacités d'intervention à l'intérieur des frontières nationales apparaissent très nettement fragilisées en raison, d'une part, de l'évolution du capitalisme vers des systèmes de production internationalisés, flexibles (mais aussi régionalisés) et, d'autre part, de la compétition internationale et des risques qui en découlent. Cette perte d'autonomie de l'Etat-nation crée à son tour un besoin de coordination supranational et la résurgence d'espaces locaux de coordination »⁵⁸. On assiste donc à une reconfiguration d'ensemble des mécanismes d'intégration politique et une nouvelle géographie des lieux centraux à la fois en termes économiques et politiques. La notion de gouvernance urbaine, telle qu'elle est la plus largement utilisée, peut être résumée dans la proposition suivante : « l'Etat se viderait de sa substance au profit d'institutions supranationales comme l'Union Européenne et de construits socio-politiques comme les villes »⁵⁹. Les champs de compétence des collectivités se diversifient par conséquent : par le biais de l'aménagement physique, elles s'emparent des secteurs d'intervention et du développement économique. D'aménageurs et d'urbanistes dépendant de l'Etat et de ses cadres cognitifs, « les collectivités locales se transforment en maïeuticiennes, en nœuds de réseaux institutionnels ». Et Jouve de conclure que, pour certains analystes ce serait cette « épaisseur institutionnelle », cette capacité

⁵⁷ Voir à ce sujet aussi Francis Ampe, Claude Neuschwander, *La République des villes*, Paris, L'Aube/Datar, 2002.

⁵⁸ Bernard Jouve, *op. cit.*, p. 36.

⁵⁹ *Idem*, p. 43.

à nouer des relations interinstitutionnelles qui est une ressource essentielle pour la ville face à la compétitivité des villes au niveau mondial. La métropolisation n'est plus affaire de domination mais d'échanges de ressources, de mobilisation sur la base d'un projet commun pour la ville, partagé par les élites scientifiques et politiques. Ce serait la conjugaison de ces deux élites à faire la « force » de la notion de gouvernance urbaine⁶⁰.

Dans le séminaire sur « La gouvernance métropolitaine » - tenu à Rome en 2002 et organisé par l'architecte-urbaniste Maurizio Marcelloni - il a été mis en avant notamment l'idée que le terme de *gouvernance* s'oppose à celui de *planification*, dans le sens où il exprime plus efficacement la relation dialectique entre le projet et sa gestion⁶¹. « Planifier » renverrait de fait à la pratique opérationnelle qui sépare la phase de la prédisposition du projet de celle de son application, cette deuxième phase étant gérée pour la plupart par l'administration publique, sans que les auteurs mêmes du projet soient investis d'un rôle important. Par opposition, la « gouvernance urbaine » met en avant l'influence réciproque des deux moments et vise à intégrer et gérer à la fois la temporalité brève, celle de l'opérativité de la planification, et la temporalité longue, celle des choix politiques et stratégiques. La crise de l'urbanisme d'Etat, basé sur la définition d'un schéma directeur projetant une idée forte, à valeur utopiste, sur le territoire, oblige à la recherche de systèmes de gestion beaucoup plus articulés et complexes, décentrés par rapport au pouvoir étatique central. Cette décentralisation, démarrée au cours des années 1980 et qui se rapproche idéalement des citoyens, ne simplifie pas les approches, au contraire, elle oblige à la fois à une fragmentation horizontale des compétences au niveau central et à une fragmentation verticale au niveau local. L'unité qui caractérisait le projet à l'époque de la planification risque donc d'être compromise. Et Marcelloni de souligner à ce sujet que les stratégies adoptées jusqu'ici par les métropoles européennes pour garantir cette unité ou du moins une coordination des différentes phases à la grande échelle, des phases plus globales à celles de la concertation, ont donné des résultats assez modestes. La difficulté rencontrée par Plaine Commune dans le passage de la phase du projet d'ensemble à la phase de la définition des outils opérationnels en est un exemple éclairant. Comme le montre Anne Molinier dans la troisième partie de la recherche, les transformations urbaines en cours dans ce secteur de l'agglomération parisienne sont aujourd'hui le fruit d'opérations ponctuelles qui ont perdu de vue la vision stratégique présente dans le projet urbain conjoint des acteurs politiques et de l'équipe Hyppodamos 93⁶².

⁶⁰ Anne Molinier et Albert Lévy rejoignent cette thèse dans leurs analyses développées dans la troisième partie de la recherche.

⁶¹ Maurizio Marcelloni (dir.), *op. cit.*, 2005, p. 8.

⁶² Les critiques de certains des architectes qui ont fait partie de l'équipe d'Hyppodamos 93 sont assez virulentes. Yves Lion, par exemple, critique le fait que le projet urbain de La Paine Saint-Denis soit devenu, dès 1993, une simple icône. Accrochée au mur, cette icône aurait été oubliée et n'aurait plus du tout servi d'exemple pour l'établissement des outils opérationnels d'intervention dans le territoire. Cf.

La requalification de ce vaste territoire au Nord de l'agglomération parisienne et donc de ses dynamiques économiques procède encore par secteurs, suivant l'ancien modèle fonctionnaliste.

Comme le souligne Albert Lévy dans ses analyses relatives à l'urbanisme « transactionnel », la nouveauté la plus importante au sujet de la gouvernance métropolitaine comme forme de projet, concerne la recherche d'un consensus de l'ensemble des sujets intéressés - les acteurs institutionnels, les opérateurs, investisseurs, réalisateurs et gérants, ainsi que les utilisateurs - et donc la construction du projet au travers d'une modalité concertée. A travers la *concertation*, le projet devrait devenir l'occasion d'une confrontation de l'ensemble des conflits qui animent la ville, ainsi que d'une gestion des différentes temporalités urbaines : la temporalité technique, la temporalité politique et la temporalité sociale. Mais, le grand problème qui reste à résoudre dans la situation qui est celle de Paris-Métropole aujourd'hui, est le fait que la concertation concerne essentiellement le projet local, tandis que le consensus sur le projet métropolitain devrait être la condition première pour le dépassement d'une fermeture individualiste et défensive sur les identités locales. A travers cette forme de gouvernance qu'est la concertation, le projet devrait se poser comme objectif de mettre en évidence la réciprocité entre la dimension locale et la dimension stratégique de la ville à la grande échelle. Le sens de tout projet local est de fait son insertion dans le futur de l'ensemble de la ville : la gouvernance métropolitaine devrait permettre cette charnière entre les situations spécifiques locales et les processus généraux de requalification urbaine. Il s'agirait de créer une conférence territoriale régionale qui associe l'ensemble des territoires franciliens, du coeur de l'agglomération aux territoires interrégionaux, des pôles de dynamisme aux secteurs encore fragiles de l'agglomération, des territoires urbains aux espaces ruraux⁶³.

Afin de décrire cette condition identitaire de Paris-Métropole et les questions liées à sa gouvernance, Philippe Panerai s'est longuement interrogé sur les échelles de son territoire et sur les vocables utilisés pour désigner les différentes situations urbaines auxquelles ces échelles renvoient. La *ville de Paris* serait pour lui aujourd'hui un centre historique qui ne représente que 10 à 15% du territoire urbanisé : « Ce centre n'est plus unique, il coexiste avec d'autres

Yves Lion, débat avec la salle après sa conférence « Le grand pari de l'agglomération parisienne », séminaire *L'architecture de la grande échelle*, ENSA Paris la Seine, 21 septembre 2007.

⁶³ Nous ne rendons pas compte ici du vaste débat qui mobilise aujourd'hui les acteurs politiques au sujet de la mise en place d'un nouveau « modèle d'administration » du territoire métropolitain parisien. Nous rappelons uniquement que des embryons de ce modèle, encore informels, se sont dessinés avec la Conférence métropolitaine définie par Pierre Mansat en 2005 et le Syndicat des Maires, fondé en 2008. Avec le préfet d'Ile-de-France, Daniel Canepa, Bertrand Delanoë incite à faire évoluer ce syndicat en une structure d'études qu'il appelle « Paris Métropole ». En juin 2007, Nicolas Sarkozy, de son côté, évoque la construction d'une « Communauté urbaine », mais la proposition du comité Balladur (mars 2009) de créer par la loi une « Collectivité » du Grand Paris, en supprimant quatre départements, dont celui de Paris, suscite des réactions violentes – à suivre...

centralités héritées (anciens faubourgs, bourgs ruraux englobés, centres villes des communes de banlieue...) avec lesquelles s'organise une entité urbaine multipolaire ordonnancée sur la figure de la constellation »⁶⁴. L'*agglomération parisienne* correspondrait à des territoires divers et à des occupations hétéroclites, coupées par des infrastructures de transports et où coexistent des zones agricoles, des secteurs naturels, des plateformes logistiques. Quant à l'*Ile de France*, elle est désignée comme l'une des grandes régions agricoles de l'Europe, composée de paysages variés, avec une histoire ancienne qui se marque dans le territoire : « vestiges romains, fortifications médiévales, églises gothiques, châteaux de la Renaissance ou classiques, puis forêts domaniales et parcs naturels. Un patrimoine riche et vivant, attractif. Des villes anciennes : Melun, Mantes, Dourdan, Etampes. Un réseau de transport ancien et (trop) centralisé, un maillage de villages et de bourgs distants de 4 à 5 km, une heure de marche, l'heure au clocher »⁶⁵. Ce sont des territoires dont la gouvernance aurait pour rôle de les conforter pour éviter leur dépérissement, d'organiser les relations entre les parties et de les conduire vers d'autres rôles que ceux du XIX^{ème} siècle. Panerai désigne la *Métropole* comme une grande ville qui a dépassé les limites communales et qui est vouée à l'intercommunalité, ce qui devrait permettre l'expression de cultures locales et de centralités secondaires qui ne soient plus asservies au centre principal et à la seule culture du centre.

Pour définir par comparaison cette nouvelle forme de relation entre les parties de la métropole, Panerai utilise les données du *Metropolitan World Atlas* qui documente l'exemple de 120 grandes villes dans le monde. Dans Paris-Métropole, l'*aire métropolitaine vaste* représente un territoire de 9,645 Mh et 5,1 M d'emplois sur 2 721 km², compris dans un cercle de 60 km de diamètre - proche de celui du Plan d'Henri Prost de 1934. Outre la Ville de Paris, l'autorité municipale est partagée entre 396 communes, soit avec les arrondissements parisiens plus de 400 maires élus. A l'heure actuelle, un grand nombre d'entre elles est regroupé dans différentes formes d'intercommunalités ; certains territoires sont également administrés par des Etablissements Publics d'Aménagement (EPA) ; d'autres représentent des pôles d'emploi dominés par une entreprise (ADP) ; l'ensemble est regroupé en huit départements dirigés par huit préfets. A l'intérieur de l'*aire métropolitaine vaste*, l'*agglomération continue* rassemble 7,5 Mh et 4,7 M d'emplois sur environ 1 400 km², soit, outre Paris, près de 200 communes appartenant à huit départements. Panerai compare cette portion de territoire de 7,5 Mh avec le

⁶⁴ Cf. les réflexions de Philippe Panerai qui ont fait l'objet de la présentation à la Maison de l'Architecture à Paris lors des débats préparant la contribution au SDRIF (automne/hiver 2005-2006), et sa communication au séminaire Paris-New-York organisé par la Maison de France (Université de New York) les 28 et 29 avril 2006, in Philippe Panerai, *Paris métropole : une polycentralité hiérarchisée*, dactylographié, juin 2006. Cf. aussi « Les formes de la gouvernance métropolitaine », in Philippe Panerai, *op. cit.*, 2008, pp. 203-228.

⁶⁵ *Idem.*

Grand Londres, réparti entre deux *cities* (City of London et City of Westminster) et 31 *boroughs*, l'ensemble rassemblé dans une entité unique : the Greater London Authority venu remplacer le Greater London Council supprimé par Margaret Thatcher. Il la compare aussi à la structure de New-York City, qui rassemble 8 Mh administrés par une autorité politique et technique centrale (un maire, un service de transport) organisée en 5 *boroughs* : Manhattan, Brooklyn, Queens, the Bronx et Staten Island. New-York City n'est qu'une partie de la vaste agglomération new-yorkaise qui rassemble 20 Mh et déborde sur les premiers Etats voisins (New Jersey et une partie du Connecticut). Panerai souligne à ce sujet que ce n'est pas anodin d'observer qu'à New-York (NYC) un seul titre de transport donne accès à tout le réseau (bus et métro), y compris les aéroports pour un prix modéré ; qu'à Londres l'unité de la ville se traduit dans le plan du métro rassemblant le centre et les banlieues dans un même plan et que la tarification par zone, comme à Paris, donne du centre (2 zones) une image assez vaste, soit un rayon de près de 9 km pour 5 à Paris en moyenne. Il conclut qu'on peut voir dans la distinction métro/RER manifestée par des plans différents la perpétuation d'une coupure entre les territoires que l'on espère n'être pas le reflet de celle entre les citoyens.

Pour *agglomération parisienne* Panerai entend donc plus spécifiquement le territoire métropolitain urbanisé qui couvre environ 1400 km² et rassemble entre 7,5 millions et 8 millions d'habitants. L'agglomération parisienne serait pour lui la véritable Métropole, « la ville réelle à l'échelle des grandes villes du monde ». Pour penser sa gouvernance et les formes de projet qui l'intéressent, Panerai suggère de dépasser les notions de première et deuxième couronnes, qui ne seraient qu'un agrandissement homothétique de Paris *intra-muros* : il faudrait selon lui penser la structuration de l'agglomération dense « de manière équitable (socialement et économiquement) sans homogénéisation du paysage ou du tissu, mais au contraire en affirmant des variations de densité, des ponctuations, des polarités, des tensions, seul moyen d'apporter à chaque habitant une relation au centre, une proximité des équipements et des services, un accès aux transports publics ». Gouverner et penser Paris-Métropole dans sa diversité impliquerait de sortir d'une vision centralisée, de rompre avec le centralisme hérité et de mettre en place des complémentarités et des échanges. Mais, ce que Panerai propose pour la gouvernance de Paris-Métropole - l'idée d'une « polycentralité hiérarchisée » - fait en fin de comptes toujours référence à l'influence et à la valeur prépondérante du noyau central. Panerai suggère bien de partir des réalités représentées par les différents territoires, d'en accepter l'hétérogénéité, mais il revient toujours à l'idée d'« étendre l'aire centrale de l'agglomération » suivant des limites concentriques, qui ne diffèrent en rien du modèle radioconcentrique qu'il veut contraire. Dans cette stratégie, Panerai affirme en outre qu'il « ne s'agit plus comme il y a quarante ans de jouer les uns contre les autres au nom d'une nouvelle doctrine salvatrice (et de quelques arrières-pensées politiciennes) mais de faire avec, de partir du territoire, de son histoire et de ses

habitants ». Mais cette pensée semble être encore une fois contredite par le fait que, pour porter cette stratégie et entraîner l'adhésion, Panerai invite à la présence « d'un individu leader », personne charismatique qui rappelle le rôle qui a été celui d'Hausmann et de Delouvrier, les deux Préfets qui ont oeuvré à partir d'un modèle spatial fort pour la métropole. Or de nombreux économistes, géographes et urbanistes invitent aujourd'hui à dépasser la notion de « modèle » pour gouverner et penser l'espace métropolitain à partir de l'hétérogénéité des potentialités locales.

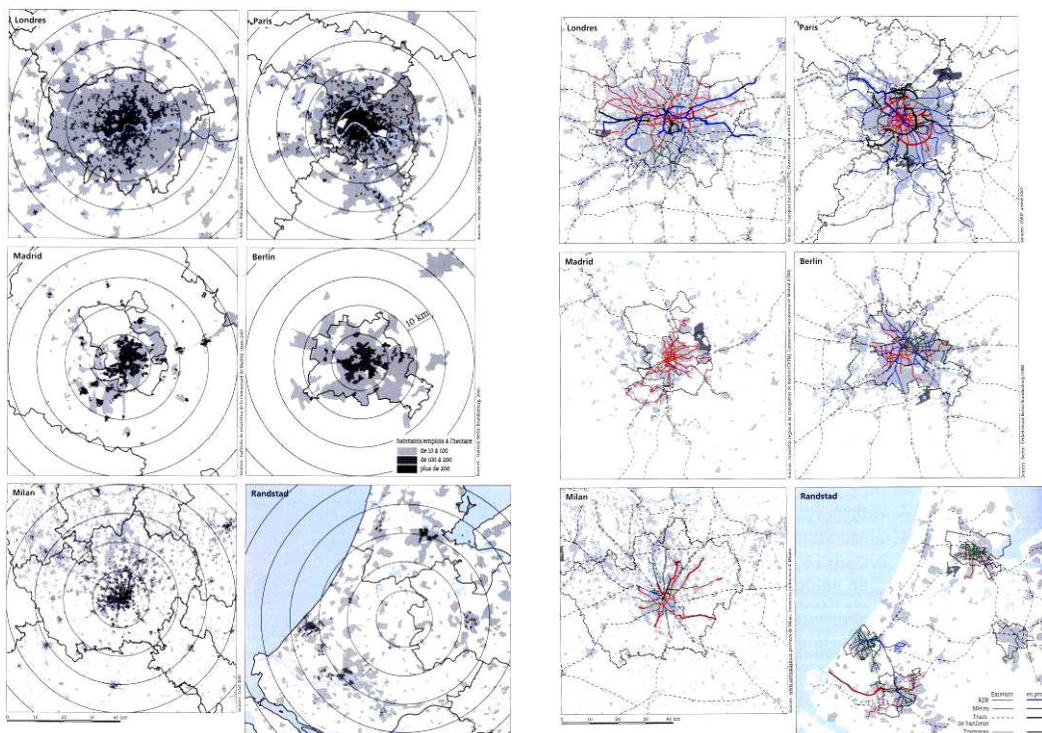
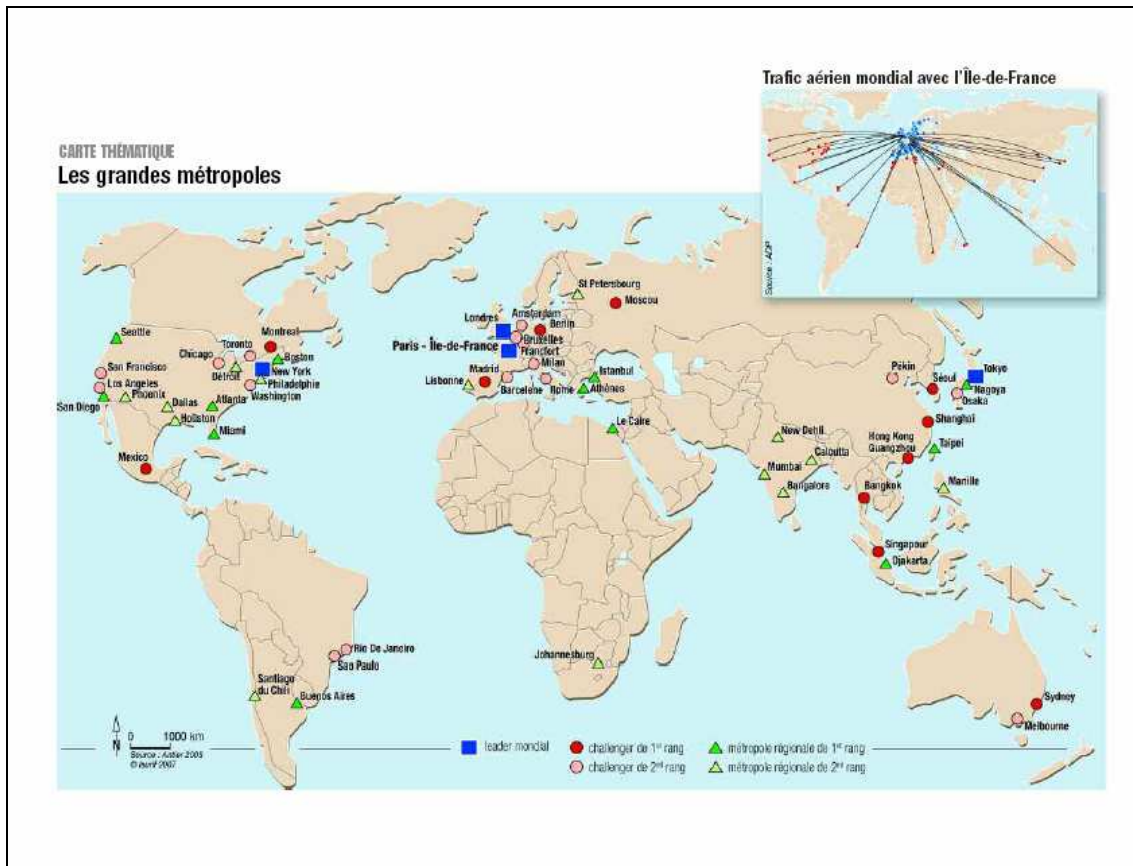
Ce qui émerge des débats des architectes et des urbanistes relatifs à la gouvernance métropolitaine est le fait que le niveau macro de la gouvernance semble bien être celui qui présente le plus de difficultés. La gestion coordonnée des stratégies à cette échelle apparaît comme la plus complexe : il s'agit d'avoir des projets stratégiques, définis de façon consensuelle à l'échelle métropolitaine, sur lesquels se greffent des projets de qualité, décentralisés et caractérisés par une grande intégration au niveau des stratégies générales, mais aussi par une grande autonomie et expérimentation par rapport à des objectifs élaborés par plusieurs communes. Face à cette difficulté, il se révèle nécessaire de mettre en place un système de compréhension des nouveaux phénomènes, doté d'une grande capacité d'innovation en matière de projet ainsi que de sa gestion. Le projet métropolitain doit se construire dans le temps comme l'expression d'une longue confrontation avec les différents contextes géographiques et avec les différentes composantes institutionnelles et sociales auxquelles il s'adresse. Yannis Tsiomis souligne à ce sujet que la forme de gouvernance et de projet la plus innovante est celle qui s'ancre sur trois piliers : les acteurs, les échelles et les temporalités⁶⁶. Comme l'expérience des métropoles de Rennes, Nantes, Lyon et Bordeaux l'enseigne, il s'agit d'articuler plusieurs « cultures de projet » et non pas d'en poursuivre une seule et unique. Face au manque d'outils opérationnels adaptés à la gestion des différentes échelles et face aux complexités croissantes définies par les temporalités techniques, politiques et sociales, la notion de « culture de projet », prise dans son acception plurielle, est essentielle pour essayer de mener à bien un travail transversal qui croise les différentes échelles, temporalités et disciplines intéressées. Cette notion permet de travailler sur et à partir de ces trois piliers, tout en tenant compte de la différente compréhension du projet de la part des différents acteurs. La question centrale de la gouvernance urbaine est alors l'acceptation de la complexité des cultures urbaines et des cultures de projet qui interviennent dans les différentes phases du projet et qui correspondent bien à cette image du territoire métropolitain non seulement comme d'une « constellation » ou d'un « archipel », mais aussi comme un « patchwork » et une « mosaïque » de situations, d'institutions et de personnalités influentes. A partir de ce constat, il s'agit de

⁶⁶ Yannis Tsiomis, « L'aporia dell'architetto: la qualità dello spazio nella città contemporanea », in Maurizio Marcelloni (dir), *op. cit.*, 2005, p. 128.

construire des méthodologies, procédures et outils qui intègrent ces démarches plurielles et qui visent des approches inductives plus que déductives. Il s'agit aussi d'intégrer de façon plus importante le monde de la recherche, avec ses différentes disciplines, aux décisions politiques et aux procédures techniques. Vu le rôle charnière qui ont les institutions politiques dans la mise en place du système de la gouvernance, il est essentiel de faire rencontrer les différentes cultures et de faire interagir ces dernières au moment de l'analyse et de l'élaboration de stratégies et d'hypothèses de travail. Face à des champs d'intervention fragmentés et conflictuels, il n'est plus possible de faire appel ni à une figure unique, démiurgique, ni à des « experts » pour trouver des solutions répondant à l'intérêt général. Du point de vue de la gouvernance métropolitaine, le défi de Paris-Métropole serait donc, à partir des structures existantes - l'Etat et ses institutions, la Région, les intercommunalités et les villes - l'invention de nouveaux processus partiels, ponctuels et transitoires pour définir des stratégies et des projets qui mobilisent les compétences multiples de l'ensemble des acteurs et où la culture rencontre la politique et la technique. Le rôle de l'urbaniste ne serait plus celui d'un professionnel qui reçoit la commande d'un projet, mais celui qui réorganise et gère les différentes contradictions et les savoirs des acteurs. Au-dessus de ces processus partiels se pose la stratégie globale telle qu'elle est définie par les outils opérationnels que Paris-Métropole dispose à l'heure actuelle : le schéma directeur et les schémas de cohérence territoriale, avec leurs respectifs contrats de plan.

	PARIS	LONDRES	NEW YORK	SHANGHAI
	<u>Ville de Paris</u> 2,2 Mh 100 km ² 20 arrondissements	<u>Central London</u> 2,7 Mh ancien LCC (1889) 2 cities + 12 boroughs	<u>Manhattan</u> 1,6 Mh 59 km ² 1 borough	<u>Central districts</u> 5,2 Mh 172 km ² 6 arrondissements ou districts urbains
La Métropole	8,5 Mh 1450 km ² > 200 communes	<u>Greater London Authority</u> 8,2 Mh 1580 km ² 33 boroughs	<u>New York City</u> 8,1 Mh 780 km ² émergé 1200 km ² 5 boroughs	8Mh 650 km ² 10 districts
L'Agglomération	9,9 Mh 2 700 km ² 396 communes	9,4 Mh 2 260 km ²	14 Mh	14 Mh 1500 km ²
Région urbaine	<u>Région IdF</u> 11,6 Mh 12 000 km ² 1300 communes 8 départements	13,9 Mh		<u>Municipalité de Shanghai</u> 15 Mh 6 340 km ² 19 collectivités
Aire urbaine ou Région Métropolitaine	14 Mh	<u>Greater South East</u> 19 Mh	21,7 Mh 11500 km ² sur 3 États	conurbation avec Nankin

Quatre métropoles mondiales et leurs entités territoriales et administratives (sont soulignées les entités administratives).
 Panerai, 2008.



Métropoles mondiales et métropoles européennes : hiérarchie, densités et transports
 Carte thématique, SDRIF 2007 ; APUR, *Paris Projet* n° 38, 2008.

Paris métropole solidaire : les outils pour une stratégie d'aménagement à l'horizon 2030

Dans son analyse des métropoles européennes, Franco Purini décrit trois types de situations actuelles : les villes en *déclin*, les villes en *attente* et les villes en *essor*. Si Barcelone, Glasgow, Bilbao et Milan sont des villes en pleine phase de développement, Paris vivrait aujourd'hui une phase délicate de déclin et de perte de l'aura qui l'avait fait briller notamment au cours du XIXe siècle. Les villes européennes en essor réussissent aujourd'hui à être dans une situation positive grâce au fait qu'elles forment entre elles un système en réseau⁶⁷. Le projet qui émerge comme le plus significatif de cette tendance est celui concernant le *Randstad Holland* : démarré au début des années 2000 pour une temporalité stratégique et opérationnelle qui devrait se prolonger sur vingt ans, ce projet intéresse la partie occidentale des Pays Bas, où se concentrent les villes les plus peuplées - Amsterdam, Rotterdam, la Haie et Utrecht. Organisées en réseau suivant un schéma d'aménagement unitaire, ces villes participent à la formation du *Delta Metropol*, un système urbain « intégré » de 6 millions d'habitants. L'objectif d'ensemble est la création d'un nouveau centre économique au niveau européen, développé autour d'un « cœur vert », capable de garantir un développement soutenable et équilibré de toute la région. Au niveau de l'organisation du territoire, est donnée une priorité haute au système de la mobilité, de l'accessibilité et de la centralité. Il ne s'agit pas de développer ultérieurement les centres urbains existants, mais d'*intensifier* l'urbanisation des territoires déjà desservis et urbanisés et d'améliorer leur accessibilité par les transports publics⁶⁸. La stratégie adoptée pour le schéma d'ensemble est définie par deux idées guide, liées à cette image d'« intensité » territoriale et de la desserte par les transports publics : l'idée de *comprimer* et de *diluer* l'espace. Par « comprimer » on entend la densification du bâti et la reconversion des friches industrielles liées aux Docklands et aux anciennes zone portuaires, susceptibles de se transformer en des nouvelles zones résidentielles. Par « diluer » on entend le fait de rendre plus fluides les communications publiques entre les centralités urbaines. Les « nœuds » des transports publics deviennent les éléments structurants de l'ensemble du projet et définissent des nouveaux « centres d'urbanité » permettant une diminution drastique du trafic des voitures : les projets de « l'accès sud d'Amsterdam » et du site autour de la gare de la Haie sont cités comme des exemples

⁶⁷ Franco Purini, « Sette problemi per il progetto urbano », in Maurizio Marcelloni, *op. cit.*, 2005, p. 104. C'est là le sens de la *Banane bleue* qui, de Londres à Milan, dessine le réseau des métropoles de l'Europe en plein développement.

⁶⁸ Dans nombre de projets urbains actuels est évoqué le thème d'une absence nécessaire de développement et de l'importance de l'intensification du territoire, de sa mise en valeur par des opérations ponctuelles, presque d'acupuncture. La référence à ce sujet est le projet de l'IBA Emscher Parc, dans le territoire de la Ruhr en Allemagne. Le projet du Delta Metropol est décrit par Jurgen Rosemann, « La nuova dimensione della pianificazione », in Maurizio Marcelloni, *op. cit.*, 2005, pp. 80-87; voir aussi *Paris-Projet*, n° 38, novembre 2008.

emblématiques. Soutenu au niveau étatique par le gouvernement hollandais, ce projet de « villes en réseau » n'est pas lié à la création de nouvelles institutions, mais à la mise en place de structures qui rassemblent les villes mêmes, des associations d'habitants ainsi que des entreprises privées. Enfin, l'aspect peut être le plus important de ce projet est qu'il se présente comme un « scénario » en devenir, où sont mises en avant des idées fortes et simples, issues principalement des débats citoyens.

A l'heure actuelle, Paris-Métropole possède des outils de réflexion et de gestion des démarches de projet appuyés sur des idées guide débattues non seulement dans les sphères politiques et techniques mais aussi dans les sphères citoyennes et qui peuvent lui permettre de sortir de son état de ville « en déclin ». L'un de ces outils est représenté par le Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), un « canevas » d'idées relatives au développement territorial sur lequel peuvent se greffer des projets partiels, relatifs à des échelles et des temporalités variées⁶⁹. Rappelons que, du point de vue juridique, le SDRIF représente un document d'urbanisme et d'aménagement du territoire à l'échelle régionale auquel est demandé de déterminer la destination générale de différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements, la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques. Le schéma vise à contrôler la croissance urbaine et démographique ainsi que l'utilisation de l'espace, tout en s'imposant à certains documents de planification et décisions tels : le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDU) ; le schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT) ; les schéma de cohérence territoriale (SCOT) et, en leur absence, les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou les documents d'urbanisme en tenant lieu (notamment les anciens Plans d'occupation des sols) ; les décisions d'agrément pour la construction et l'extension de locaux ou installations affectés à des activités industrielles, commerciales, professionnelles, techniques, d'enseignement ou de recherche. L'État a élaboré en 1965 le premier SDRIF, qui portait alors le nom de Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris (SDAURP). Depuis, le SDRIF est révisé plus ou moins régulièrement pour l'adapter aux évolutions de besoins et tirer les enseignements de sa mise en œuvre. Depuis la réforme de 1995, qui a transféré à la Région Ile-

⁶⁹ Le projet de SDRIF actuel a été arrêté par le Conseil régional le 15 février 2007. Du 15 octobre au 8 décembre 2007 s'est déroulée une importante enquête publique qui a visé presque 200 lieux d'enquête, outre son approbation par les 8 conseils généraux d'Ile-de-France, par les organismes consulaires, par le Conseil économique et social régional, et par le ministre en charge de l'environnement. Le projet de SDRIF, amendé par la Région en fonction du rapport de la commission d'enquête remis en juin 2008, a été adopté définitivement par le Conseil régional d'Ile-de-France le 25 septembre 2008. Le projet de SDRIF n'a pas encore été approuvé par Décret en Conseil d'Etat.

de-France la responsabilité de sa révision, cette dernière élabore le SDRIF en association avec l'État⁷⁰.

L'image qui ressort du schéma d'aménagement actuel est celle d'une *métropole solidaire* qui vise à dépasser les « fractures » sociales et territoriales héritées des modèles d'aménagement précédents. Ces fractures sont dépeintes dans le texte du dernier SDRIF comme autant d'obstacles pour le quotidien des citoyens, pour l'avancement des projets de développement des collectivités, et pour le rayonnement régional, national et international du territoire⁷¹. La première « solidarité » que le schéma met en avant est celle qui s'exprime au niveau international. La Région capitale doit organiser « des circuits d'échanges matériels ou immatériels » au niveau mondial, sans lesquels « le rayonnement de la région, son attractivité et sa compétitivité ne pourront continuer de se développer ». Les notions de *pôles d'envergure européenne* et de *bassin parisien*, telles que mises en avant dans le SDRIF de 1994 sont reconduites dans le nouveau schéma pour définir, dans la mosaïque des territoires et des pôles urbains régionaux, des *territoires stratégiques* et des *sites prioritaires* susceptibles de rentrer dans un système en réseau avec d'autres polarités urbaines. Chacun de ces territoires et de ces pôles est situé à proximité d'un ou plusieurs noeuds d'échange entre le trafic aérien, ferroviaire et viaire et intéressant à la fois les passagers et la logistique. Comme pour le *Delta Metropol*, le rôle des structures et des infrastructures liées à la mobilité collective se définit comme primordial pour donner au territoire une structure solide, à partir de laquelle construire des liens et des relations d'échange et de solidarité. A côté de cette recherche de relation et de mise en réseau au niveau international, il s'agit de renforcer les liens avec les métropoles françaises - Lille, Rennes, Nantes, Lyon, Bordeaux, Marseille - pour lesquelles des nombreux et importants projets ont vu le jour au cours de la dernière décennie, intéressant à la fois des nouvelles infrastructures de transport (le tramway et l'interconnexion avec les gares à Nantes, Bordeaux, Lyon), le rôle de la culture comme forme de développement économique (les projets pour l'Ile de Nantes et pour Lille capitale de la culture en 2004) ou encore le réinvestissement de secteurs industriels par des projets phares (l'aménagement du port de Marseille). Le territoire métropolitain parisien doit penser de façon constructive sa relation avec les nouveaux pôles régionaux qui émergent en France et qui s'affirment comme des centres de décision, de production et de consommation majeurs, en relation avec l'Europe.

⁷⁰ La prise en compte des volontés de l'État s'impose d'autant plus que c'est le gouvernement qui ouvre juridiquement, par un décret en Conseil d'État, la révision du SDRIF précédent, et qui approuve la révision du SDRIF. La réglementation prévoit également que les Conseils généraux, le Conseil économique et social régional, les Chambres de commerce, des métiers et d'agriculture soient consultées lors de l'élaboration de la révision du SDRIF. Cf. www-sdrif.com.

⁷¹ *Schéma directeur de la Région Ile-de-France*, projet arrêté le 15 février 2007, p. 8.

A l'échelle régionale, le schéma met en avant des aspects paradoxaux et dichotomiques, propres à chaque métropole, et qui suggèrent la mise en place d'une pensée constructive au sujet de la solidarité : « L'Île-de-France, première région d'Europe par son produit intérieur brut, est fragilisée par les processus ségrégatifs. L'aggravation des déséquilibres territoriaux et sociaux génère une tension incompatible avec l'attractivité et le développement régional »⁷². Afin de contrecarrer cette situation, une double stratégie est adoptée : d'une part, un travail à partir de la notion d'*ancrage* dans le territoire, et de l'autre, une intervention au niveau de la *mobilité* des personnes⁷³. A la notion d'ancrage est liée l'idée d'une relance de la construction de logements, ainsi qu'un travail sur la qualité spatiale et la qualité de vie des territoires urbanisés. La protection de l'environnement, la valorisation des ressources naturelles, la création d'espaces de qualité, garants de la santé des populations comme de l'aménité des lieux de vie, l'attention à la qualité de l'air, l'accès aux espaces naturels depuis l'habitat, sont les éléments censés intervenir avec force dans la vie quotidienne des individus. Inscrits dans les objectifs européens de Lisbonne et de Göteborg, ces objectifs liés à la notion d'ancrage devraient permettre de mettre en plan la « première Eco-région d'Europe », avec une réflexion sur l'habitat comme condition de base du développement durable. Agissant de façon dialectique par rapport à la notion d'ancrage, la notion de mobilité permettrait, de son côté, de réfléchir à une nouvelle « dimension de proximité », définie par une nouvelle politique du système régional de transports et d'accès à l'emploi, aux services, à la formation et à la santé. Le schéma viserait par là une meilleure solidarité entre des territoires en mutation qui tiennent compte des changements dans les pratiques et les modes de vie : « La population de l'Île-de-France, à la jeunesse relative comparée aux autres grandes métropoles européennes, modifie ses comportements. La place nouvelle des femmes, l'évolution des modes de vie familiaux, le vieillissement des populations, les mobilités, les nouvelles aspirations et pratiques sociales changent la manière de penser l'aménagement du territoire »⁷⁴. La dialectique entre ancrage et mobilité s'inscrit en outre dans le contexte, créé par la nouvelle crise pétrolière, du changement climatique et de l'évolution du prix des hydrocarbures. Les principes de localisation de l'habitat et des activités, ainsi que des nouvelles formes de mobilité, sont « fondés sur des objectifs de développement durable en vue de limiter les consommations énergétiques et les consommations d'espace pour une meilleure efficacité du système interne de la métropole »⁷⁵. Comme dans les projets pour le *Delta Metropol*, il s'agit de « limiter les déplacements automobiles et les extensions urbaines, au

⁷² *Idem*.

⁷³ Dans son analyse présentée dans la troisième partie de la recherche, Valérie Lebois reprend ces notions de mobilité et d'ancrage. Elle donne une lecture des territoires de l'agglomération dense à partir notamment de la notion d'ancrage.

⁷⁴ *SDRIF, op. cit.*, 2007, p. 8.

⁷⁵ *Idem*, p. 9.

service d'une ville compacte »⁷⁶. L'accent est mis sur la « densification » des espaces urbains existants et la mutation des friches. La priorité à donner aux aménagements des espaces les mieux desservis est affirmée. La poursuite du polycentrisme, inscrit dans les schémas directeurs précédents, se ferait sous une forme plus compacte, au sein de bassins de vie mieux distribués autour des pôles urbains, et favorisant la protection et la mise en valeur des espaces forestiers, naturels et agricoles.

A l'échelle des territoires métropolitains, l'approche polycentrique hiérarchique qui avait dominé les plans pendant quarante ans se transforme en une approche qui vise l'interaction entre les parties qui structurent la métropole. C'est là le sens des *faisceaux*, conçus comme « un cadre de dialogue et de coordination stratégique » des différents secteurs de l'ensemble du territoire. Cinq grands faisceaux, de plus de 4 millions d'habitants chacun (comprenant tous Paris), sont proposés : le faisceau Ouest, le faisceau Nord, le faisceau Est, le faisceau Sud-Est et le faisceau Sud. Chacun de ces faisceaux associe de multiples bassins de vie façonnés par les mobilités et les activités sédentaires et comprend, pour partie, Paris et le cœur d'agglomération, des territoires de l'agglomération moins dense et d'autres régions voisines. Ces secteurs dont les limites se superposent et s'ouvrent vers les régions lointaines comportent pour la première fois une interaction des territoires avec le cœur même de la métropole, pour lequel les limites administratives représentées par le boulevard périphérique s'effacent. Paris *intra muros* est censé participer à la valorisation des complémentarités intercommunales et interrégionales qui se jouent au-delà des limites de l'Ile-de-France, le long des grands corridors de communications du bassin parisien et au-delà encore. Les thèmes privilégiés de cette solidarité en projet à l'échelle des territoires métropolitains seraient : la gestion des échanges, les synergies économiques et la maîtrise des enjeux environnementaux. A l'intérieur des faisceaux, la mise en oeuvre du schéma fait appel à deux géographies : celle des « territoires stratégiques » et celle des « sites prioritaires » mentionnés plus haut. Dans cette géographie, la Seine joue le rôle d'élément fédérateur : le fleuve « allie toutes les dimensions du développement durable et de l'aménagement du territoire, de la prise en compte de ce vaste écosystème à celle d'un développement économique soucieux des problèmes énergétiques, en mettant en avant des atouts de réouverture sur la ville et de promotion du tourisme »⁷⁷.

A partir de ces trois échelles et de leur interaction, l'analyse du texte du schéma fait ressortir l'idée que la stratégie d'intervention globale sur le territoire doit s'appuyer sur des objectifs prioritaires, communs à l'ensemble des métropoles : la valorisation des ressources locales, l'équité, la croissance économique et sociale, l'innovation scientifique et technologique,

⁷⁶ *Ibid.*

⁷⁷ *Ibid.*, p. 10.

l'avancement culturel de la population, la construction de nouvelles infrastructures publiques destinées à la mobilité, la rénovation du patrimoine, et surtout *l'affirmation de la condition urbaine sur l'ensemble du territoire par la densification des formes bâties*. Ces objectifs soulignent le rôle primordial des « polarités » urbaines, distribuées et articulées entre elles sur l'ensemble du territoire : elles doivent être parties intégrantes de cette stratégie globale tout en apportant à cette stratégie leur contribution singulière. Philippe Panerai souligne justement que, dans les textes des derniers schémas directeurs apparaissent à ce sujet des nouveaux termes : on assiste au passage de la *polycentralité* affirmée et voulue du schéma directeur de 1965 à la *multipolarité* de celui de 1994 et du schéma actuel. A l'ancienne idée du *centre* était associée celle d'un « lieu symbolique qui rassemble et rayonne, qui trouve sa force et son attrait dans le mélange des fonctions et l'expression des institutions, qui exprime à la fois la confiance et le désir de la ville, la foi en ses valeurs »⁷⁸. Au terme actuel de *pôle* est associée l'idée d'une « concentration, souvent programmée, d'activités appartenant à une même branche de l'économie (pôle industriel, pôle logistique, pôle universitaire, pôle de loisirs, pôle de santé). Là où le centre rassemble, le pôle sépare et spécifie. Le pôle est programmé, le centre se développe, l'un révèle l'efficacité technocratique, l'autre l'idéalisme humaniste »⁷⁹. Dans l'agglomération, les deux existent et seraient nécessaires. Les débats liés à la mise en œuvre du schéma soulignent que, sans renforcer les localismes conservatifs, la valorisation des spécificités locales doit faire dialoguer ces entités variées et les faire participer à la construction d'une identité élargie. Les projets locaux, liés à ces deux entités, devraient pouvoir s'inscrire dans la stratégie globale et donner lieu en même temps à des narrations urbaines, capables de s'adresser à des strates de plus en plus amples de la population, avec l'objectif de créer des récits nouveaux et puissants, dans lesquels la ville « multiethnique » et « multiculturelle » se reconnaît. La stratégie globale de l'aménagement du territoire basée sur l'image d'une métropole solidaire devrait pouvoir aider à construire un processus identitaire global au travers des identités différentielles de chaque pôle et chaque centre, et dans lequel le réseau des espaces verts, celui de la mobilité et celui de l'habitat dense devraient définir les trois systèmes en réseau à partir desquels la métropole peut se structurer.

Dans la mise en place de cette image d'une métropole solidaire il ne faut pas sous-estimer l'importance des lois sur la décentralisation des années 1980⁸⁰, de celles du début des années

⁷⁸ Philippe Panerai, *Paris métropole : une polycentralité hiérarchisée*, dactylographié, juin 2006, p. 4.

⁷⁹ *Idem.*

⁸⁰ Il s'agit de la loi du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre l'Etat et les communes : ces dernières deviennent responsables de l'urbanisme, de l'aménagement urbain et de l'action foncière. La circulaire du 7 mai 1985 modifie la loi du 7 janvier 1983 et institue que les collectivités territoriales sont étroitement liées à la politique du logement avec la mise en place des Programmes locaux d'habitat (PLH). Cf. à ce sujet *Chronologie de la politique urbaine, 1945-2000*, Paris, ANAH, 2001.

1990⁸¹ et de celles plus récentes de 1999 et 2000⁸² qui ont conduit à un renforcement de la capacité d'initiative et d'action au niveau des villes et de l'agglomération. Qu'elle soit perçue comme défaillante⁸³ ou comme réelle, cette évolution a été possible grâce à la reconnaissance des villes comme des entités n'étant pas étouffées par l'emprise directe de l'Etat, ni effacées derrière des structures comme la Région ou le Département. Au fondement de la Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement urbains (loi SRU), votée en 2000, on retrouve de fait, soulignée avec force, l'idée que c'est au niveau de la ville et de l'agglomération de plusieurs villes que la discussion relative au territoire devient intéressante : « c'est une reconquête urbaine d'ensemble qu'il faut œuvrer et pour cela considérer non pas la zone mais l'agglomération, construire un véritable pouvoir politique à ce niveau »⁸⁴. Aux dires des aménageurs, ces réformes législatives des années 1990 et 2000 marquent un tournant qui conditionne autant le positionnement du système d'acteurs que les projets et qui définit un moment « fondateur » quant à l'aménagement de l'espace urbain dont l'importance peut s'avérer équivalente à la loi

⁸¹ La loi du 31 mai 1991 sur la Dotation de solidarité urbaine (DSU) instaure la solidarité financière entre les communes, tandis que la loi du 13 juillet 1991 dite d'Orientation pour la ville (LOV) contribue à la mise en place d'un système législatif destiné à lutter contre toute ségrégation urbaine. Elle a pour ambition d'assurer aux habitants des villes une égalité des chances d'accès au logement et de faire cohabiter dans chaque agglomération, commune ou quartier les différents types d'habitat, d'équipement et de service. En même temps, définis par la circulaire du 22 mai 1989, les premiers contrats de ville sont lancés. Ils sont engagés par le comité interministériel des villes et du développement social urbain dans des agglomérations choisies au niveau central. Ils résultent du fait qu'il apparaît nécessaire d'élaborer à l'échelle des grandes villes connaissant des situations difficiles, sur les plans économiques, sociaux et urbains, des projets urbains plus ambitieux et complexes.

⁸² Il s'agit des lois Voynet, Chevènement et Gayssot-Besson. La loi Voynet de juin 1999 propose une nouvelle orientation pour les relations entre l'Etat et les collectivités locales situées dans une agglomération de plus de 50 000 habitants. Elle donne une part d'initiative aux régions et restitue aux agences d'urbanisme la consécration législative perdue depuis la loi du 7 janvier 1983. La loi Chevènement du 12 juillet 1999 est relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale. Elle introduit dans le Code général des collectivités locales la notion d'agglomération, au travers de la création des communautés d'agglomération. La loi Gayssot-Besson, connue comme loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU) et votée le 14 décembre 2000. Elle refond en profondeur le droit de l'urbanisme : le POS est remplacé par le PLU et le Schéma directeur par le Schéma de cohérence territoriale (SCT). L'obligation pour chaque commune comprise dans une agglomération de plus de 50 000 habitants de compter 20% de logements sociaux est édictée. En outre, à la suite de la loi Voynet, un nouveau contrat, le contrat d'agglomération, est proposé comme outil spécifique de mise en œuvre des politiques publiques.

⁸³ Voir à ce sujet la critique de Thierry Oblet qui souligne rôle croissant des aménageurs privés depuis le transfert des compétences aux élus locaux engagé par la décentralisation. « Présents sur tout le territoire national, ils proposent des compétences techniques et financières de plus en plus étendues et transforment le système de décision en matière d'aménagement spatial. [...] Au moyen de sociétés d'économie mixte conduites par le maire, ils interviennent de la conception à la réalisation, voire à l'exploitation des projets ». Et, à bien des égards, le transfert des compétences engagé par la décentralisation semble avoir plus bénéficié à ces grands groupes de services urbains que conforté le pouvoir des maires et leur dialogue avec les citoyens. Cf. Thierry Oblet, *Gouverner la ville. Les voies urbaines de la démocratie moderne*, PUF, Paris, 2005, p. 231. Jacques Donzelot indique aussi que souvent cet échange ressemble moins à un débat et encore moins à un débat public qu'à un marché où chaque partie s'emploie à garder la maîtrise des financements sous les dehors de concessions accordées d'un côté et récupérées de l'autre. Cf. Jacques Donzelot, *Quand la ville se défait. Quelle politique face à la crise des banlieues ?*, Paris, Seuil, 2006, p. 106.

⁸⁴ Jean-Pierre Sueur, *Changer la ville*, Odile Jacob, Paris, 1999.

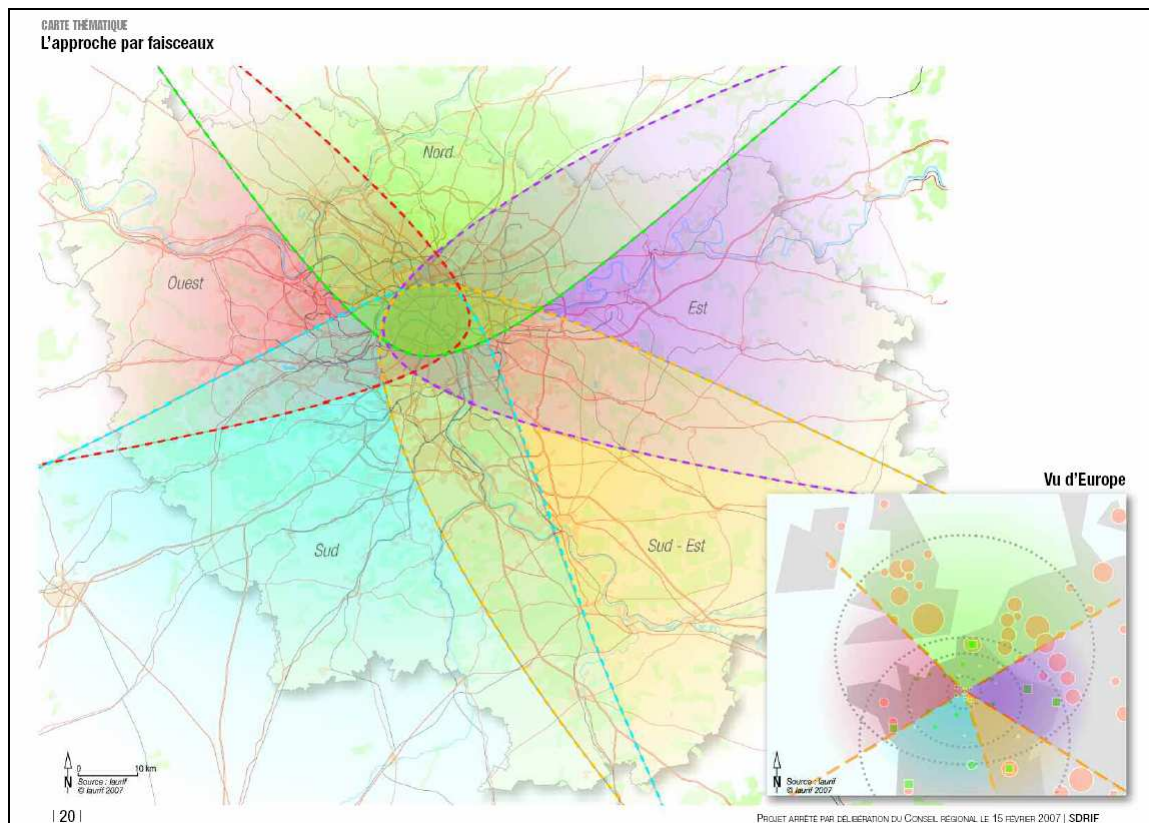
d'orientation foncière de 1967⁸⁵. L'axe d'intervention suggéré dans les textes, celui de l'agglomération, introduit les notions de *projet de territoire* et de *projet urbain* et privilégie par là le contenu sur les procédures et invite à la mise en cohérence des documents sectoriels et des échelles de territoire. Il semble en outre pousser à l'articulation entre l'échelle locale et une vision d'ensemble sur la ville et l'agglomération. En même temps, ces lois ont encouragé à poursuivre, dans l'aménagement de l'espace, les nouvelles finalités de « cohésion sociale et mixité urbaine, développement économique, reconquête de quartiers en déclin, avec l'exigence de lien entre les quartiers et territoires »⁸⁶. L'objectif perçu est celui de faire tomber les barrières entre les différents univers, l'urbain, le social, l'économique, barrières qui avaient produit une ville fragmentée et le repli d'opérations monofonctionnelles sur elles-mêmes.

Comme pour d'autres métropoles européennes qui ont mis en place récemment des processus de métropolisation nouveaux - Madrid, Barcelone, Rome, Berlin - ces lois et les outils qui en découlent (le SDRIF mais aussi le SCOT, le PLU) sont aujourd'hui appelés à créer les conditions de réalisation à différentes échelles des idées stratégiques d'ensemble. Ces outils ne s'appuient plus sur une image iconique à suivre pour la transformation du territoire mais ils essaient de mettre en place les conditions de la négociation des acteurs qui prennent part au processus. Ces outils intègrent en même temps à la politique des sols et de dimensionnement de la ville, d'autres politiques d'intervention : celles de l'habitat, de la mobilité, de la lutte contre la discrimination, de la construction d'équipements, etc. Les idées stratégiques sont là, comme aussi les outils pour que la négociation de ces idées stratégiques soit bien organisée, et ceci aux différentes échelles territoriales. Pour que des nouveaux récits puissants puissent naître de la spécificité de chaque territoire métropolitain, la direction à prendre serait celle d'inventer localement des processus de conception nouveaux qui, suivant l'exemples des Internationale Bau-Aussellungen en Allemagne (IBA) laissent beaucoup de place à l'échange interdisciplinaire, au dialogue avec la population, à l'interaction culturelle. Ces processus de développement seraient caractérisés par une grande flexibilité mais en même temps seraient définis par des objectifs de projet précis. Ils devraient pouvoir mettre en place des stratégies de participation, des nouvelles collaboration entre architectes, urbanistes, paysagistes et chercheurs, d'un côté, et élus, utilisateur des espaces, promoteurs et autres acteurs, de l'autre. Comme pour l'IBA Emscher Park, ces formes de pilotage collectif des projets seraient définies

⁸⁵ Cf. Jean Frébault, « Une nouvelle donne qui bouscule les aménageurs », in Ariella Masbouni (dir.), *Fabriquer la ville*, La Documentation française, 2001, p. 185. Au moment où il écrit l'article, Jean Frébault est le président de la 5e section « Aménagement et environnement » au ministère de l'Équipement. Quant à la loi d'orientation foncière de 1967, elle avait fourni à l'époque un cadre et une ambition à la planification urbaine donnant une base solide au dirigisme d'État à travers deux nouveaux outils juridiques, le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) et le Plan d'occupation des sols (POS).

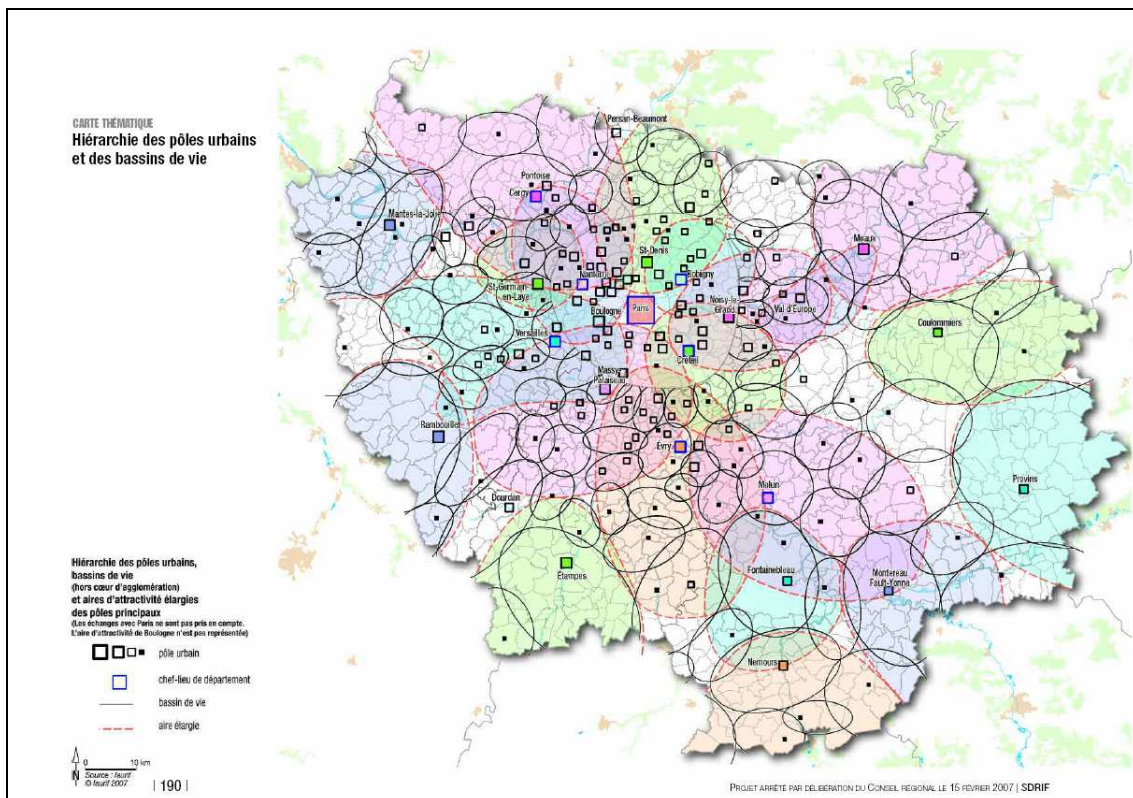
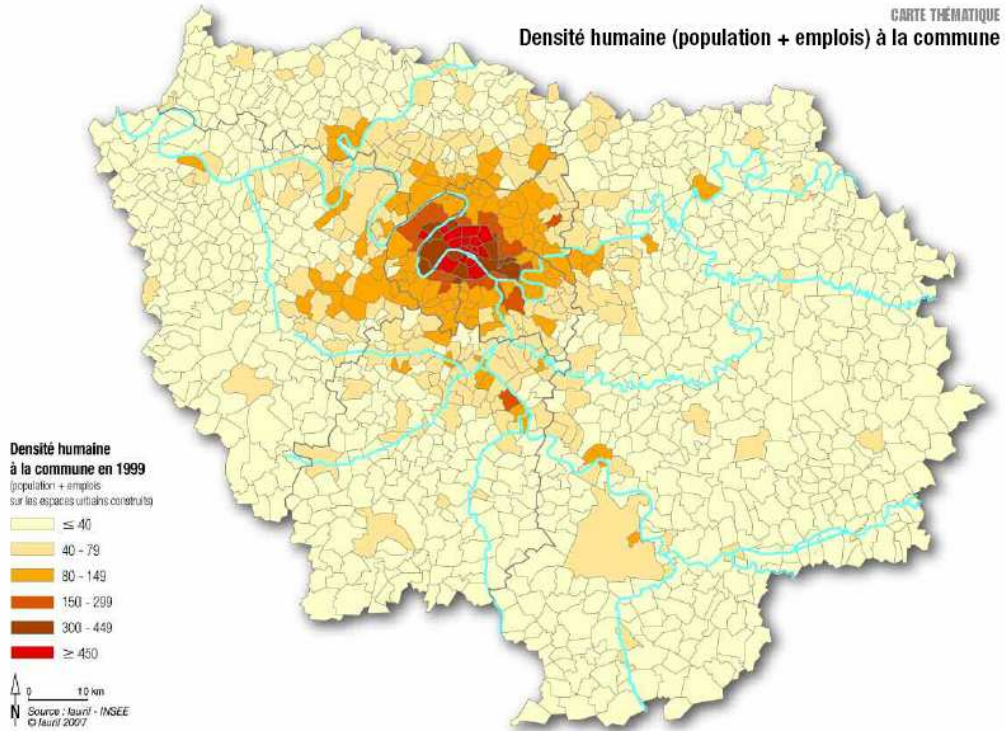
⁸⁶ *Idem*, p. 187.

à partir de thématiques culturelles et déboucheraient sur des concours d'architecture, d'urbanisme et de paysagisme. A l'intérieur de ces structures nouvelles ayant une durée limitée (pour l'IBA Emscher Park il s'est agit de mettre en place une structure de la durée de dix ans) on évaluera les projets réalisés à différentes échelles et suivant différentes thématiques - sociales, culturelles, économiques, morphologiques⁸⁷.

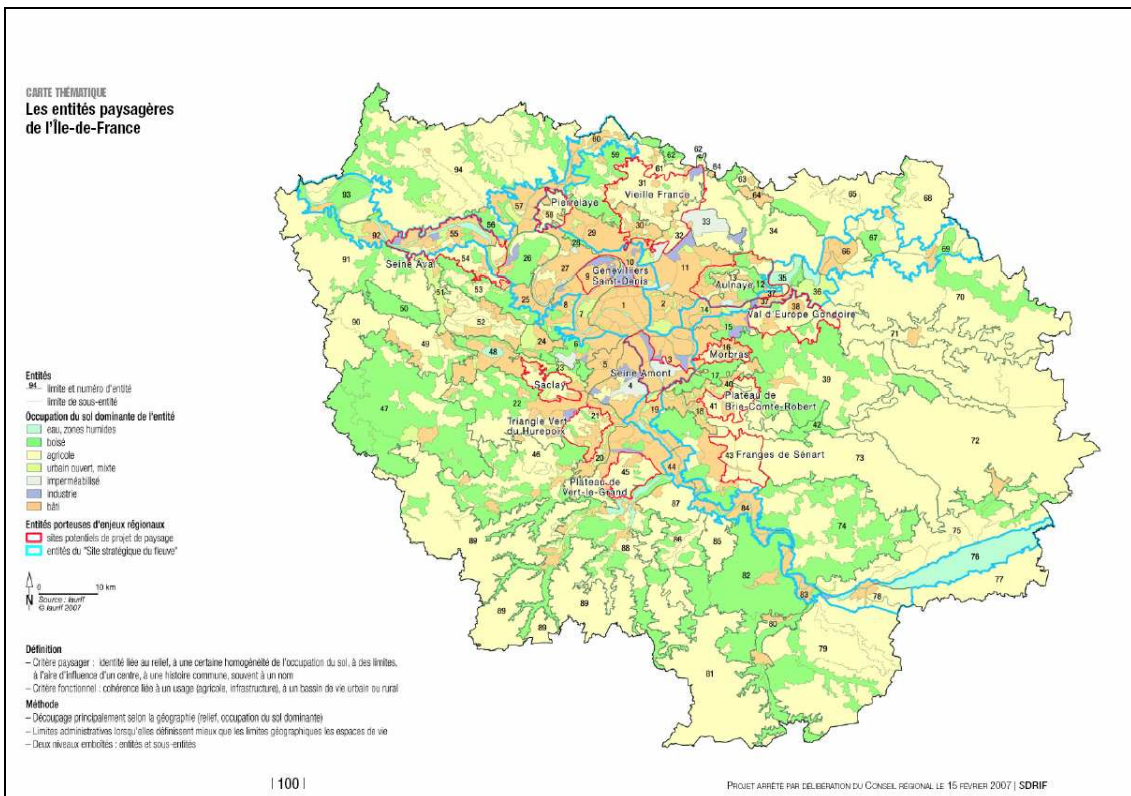
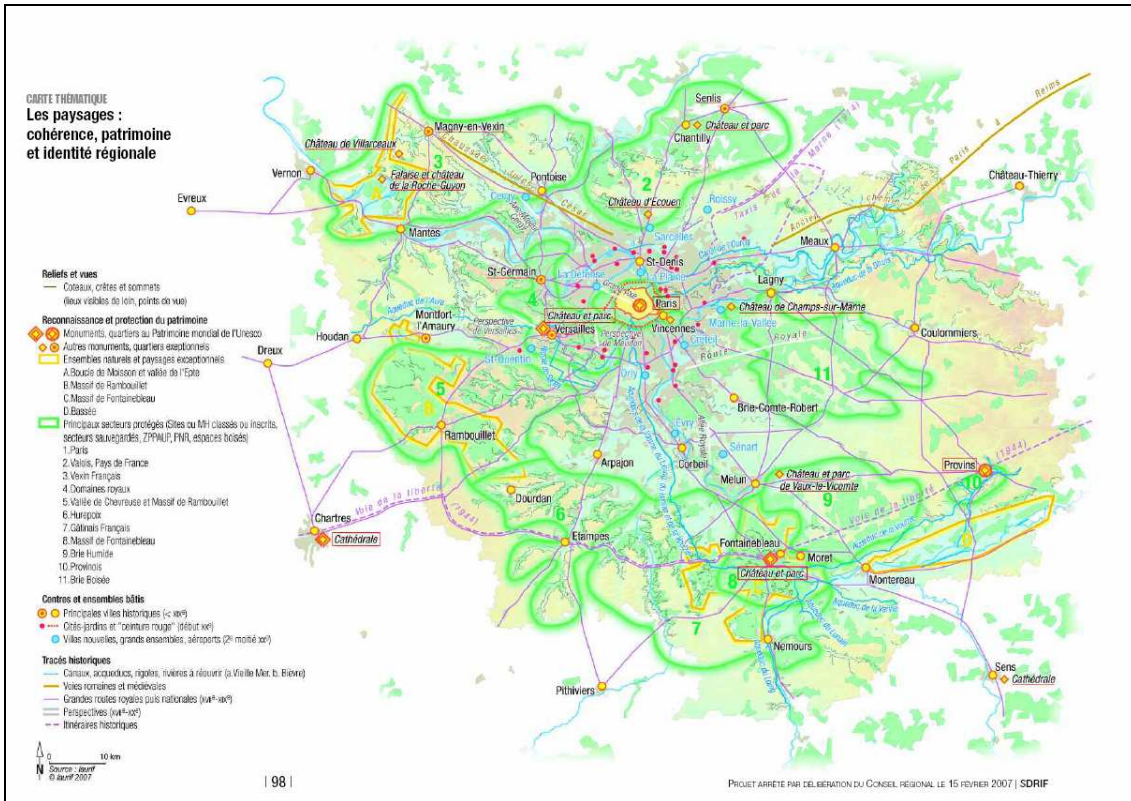


L'approche par faisceaux proposée par le dernier Schéma directeur de la région Ile-de-France. Carte thématique, SDRIF 2007.

⁸⁷ Ces idées ont été mûries au cours des discussions avec Hartmut Frank et le groupe d'enseignants et de professionnels de l'urbain avec qui nous avons travaillé au sein de la HafenCity Universität d'Hambourg au cours des années universitaires 2007-2008 et 2008-2009

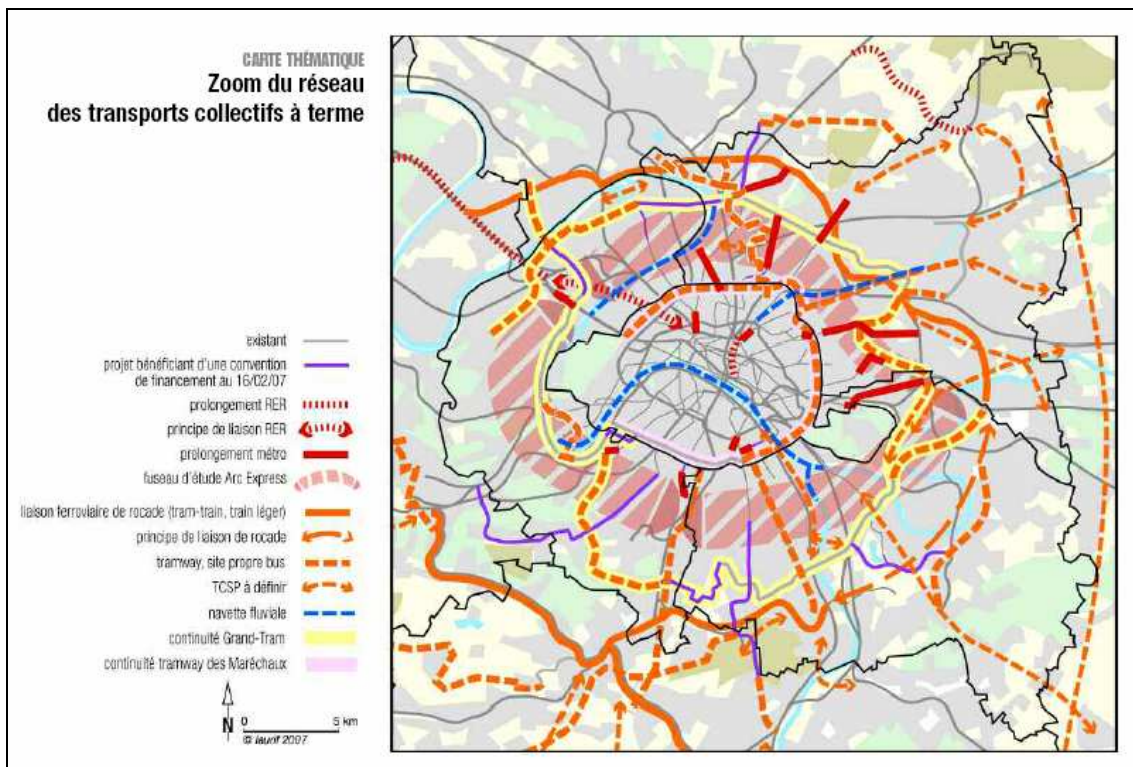
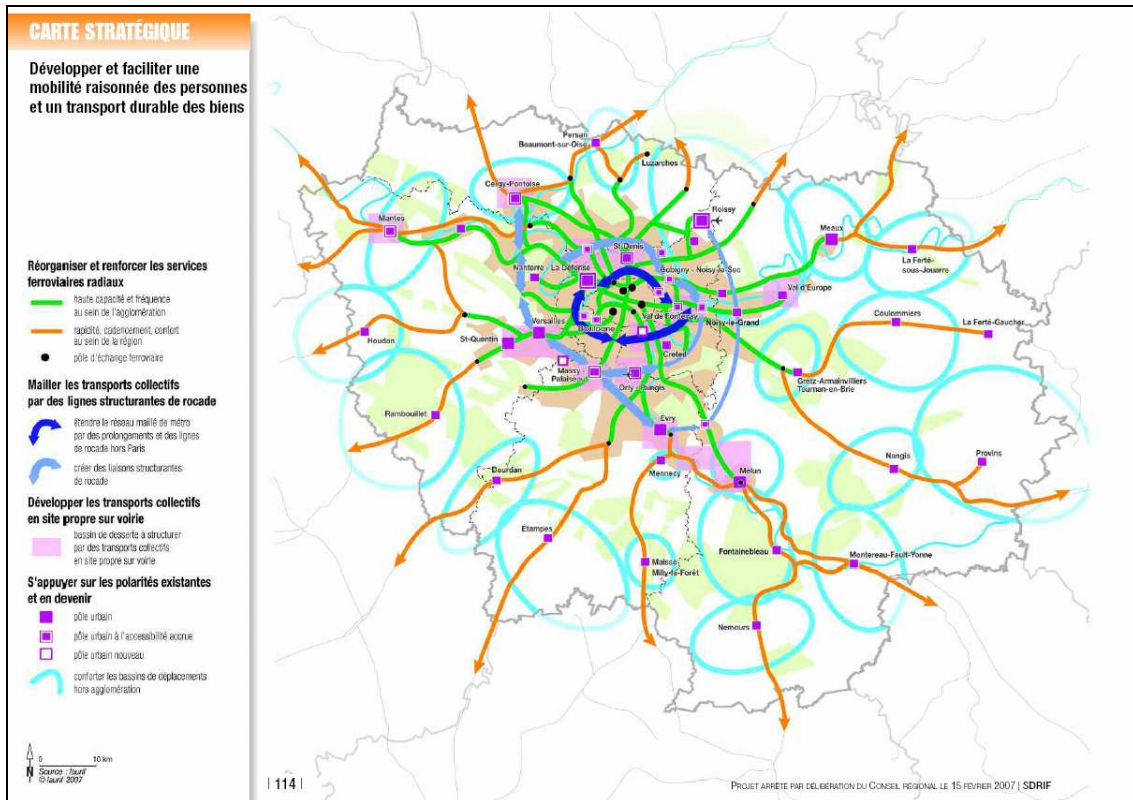


Deux images de l'agglomération parisienne données par la densité humaine à la commune et par les pôles urbains et bassins de vie.
 Cartes thématiques, SDRIF 2007.

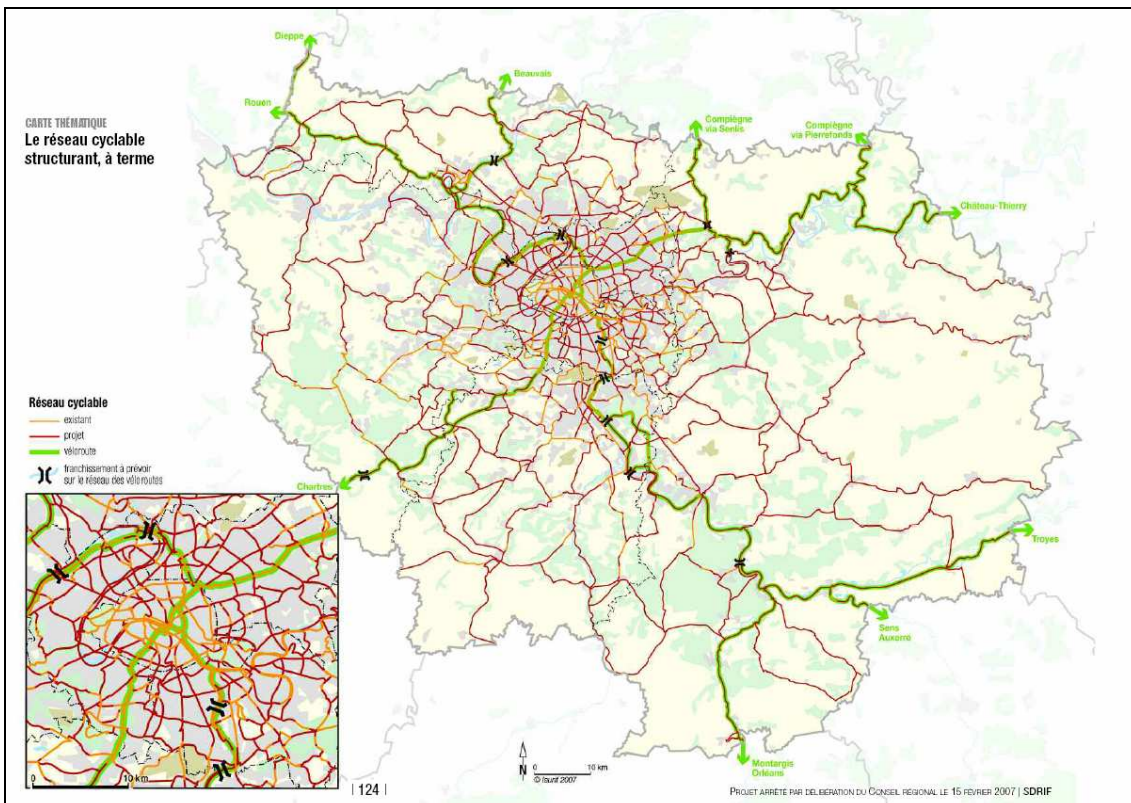
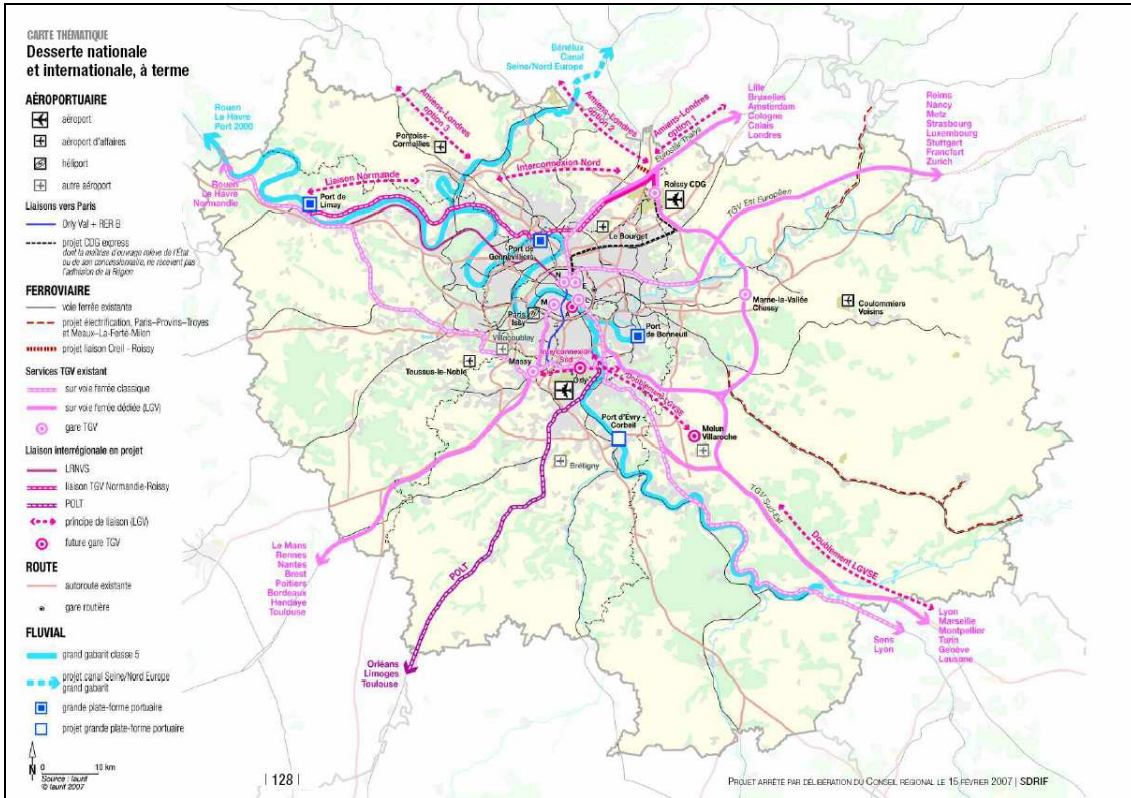


La région Ile-de-France structurée par le paysage : mise en évidence du patrimoine bâti et naturel et des définition des « sites potentiels de projet de paysage ». Ces sites sont liés « au relief, à une certaine occupation du sol, à des limites, à l'aire d'influence d'un centre, à une histoire commune, souvent à un nom », ainsi qu'« à un usage ».

Cartes thématiques, SDRIF 2007.



La région Ile-de-France et l'agglomération parisienne structurées par les transports collectifs métropolitains : renforcement et amélioration des services ferroviaires radiaux et des lignes de rocade, création de lignes en site propre sur voirie autour de polarités existantes ou en devenir. Cartes stratégique et thématique, SDRIF 2007.

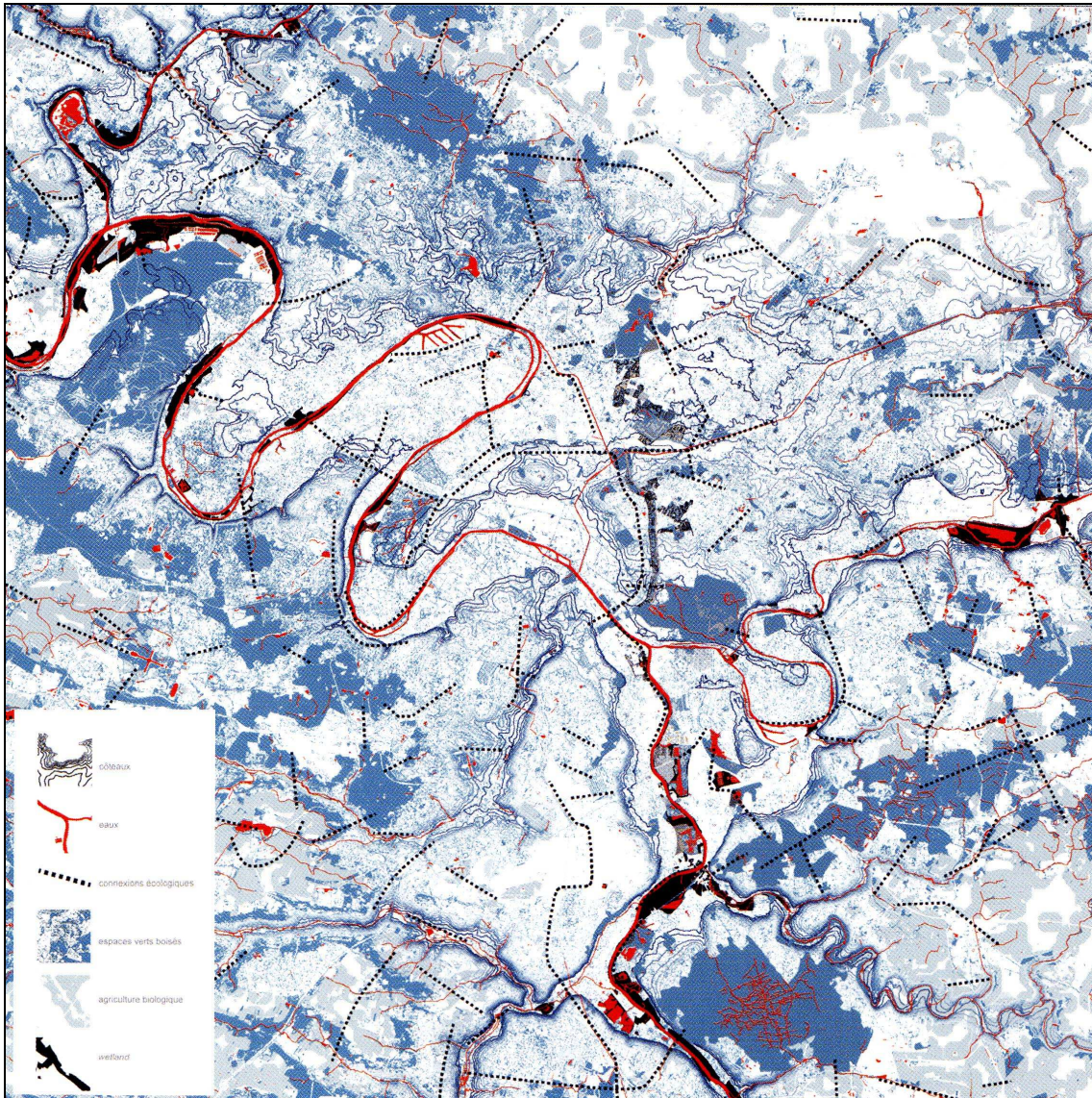


La région Ile-de-France structurée par les transports collectifs nationaux et internationaux et par le réseau de pistes cyclables : interaction de la mobilité lourde et de la mobilité douce.
 Cartes thématiques, SDRIF 2007.



Consultation Internationale « Le Grand Pari de l'agglomération parisienne », 2009 : équipe Castro, Denissof, Casi. L'agglomération parisienne structurée par les parcs, jardins et promenades : « la flânerie autorisée ».

Document Castro Denissof Casi / Groupe Moniteur.



Consultation Internationale « Le Grand Pari de l'agglomération parisienne », 2009 : équipe Studio 09, Bernardo Secchi et Paola Vigano'. L'agglomération parisienne structurée par les « réseaux écologiques » : espaces verts, agriculture biologique et « wetlands » (zones inondables).
Document Studio 09 / Groupe Moniteur.

Territoires en mutation : l'architecture du lien comme figure émergente

La notion de *figure de projet* apparaît aujourd'hui comme l'un des outils les plus efficaces dans la construction des récits qui accompagnent la plupart des projets à l'échelle des territoires métropolitains. Cette notion permet de donner corps aux différentes images qui structurent ces récits. Elle se réfère à ces « *grands et petits concepts passeurs* » - tels que cités par Pascal Amphoux dans nos rencontres organisées autour de *L'Architecture de la grande échelle*⁸⁸ - et évoque les idées, portées à la fois par les discours et les dessins, qui témoignent de la réflexion sur l'évolution de l'espace métropolitain : une réflexion qui mêle analyse et projet et qui vise à transformer les représentations ordinaires d'un territoire en des scénarios de nouveaux futurs possibles. L'idée qui s'affirme de plus en plus dans ces récits est que le projet ne serait pas « synonyme de projection dans le futur, de prévision ou de prospective à partir des seules règles combinatoires observées »⁸⁹. Le projet serait au contraire un moyen privilégié pour « identifier » l'ensemble des problèmes posés par un lieu, pour « organiser » sa description globale et pour « imaginer » des scénarios de transformation. Il signifie une prise de distance par rapport à une réalité. Pour autant, « il ne s'agit pas de s'en détacher mais plutôt de la cueillir à nouveau, de la recueillir, de rassembler les éléments qui la composent afin de saisir une unité derrière l'apparence de fragmentation »⁹⁰. Les théories de Bernardo Secchi fournissent des éléments d'approfondissement de cette nouvelle relation de l'architecture à la ville et au territoire. Interrogé à la fin des années 1980 par Pierre Merlin et Françoise Choay sur la signification de la notion de *morphologie*, Secchi souligne que les méthodes inhérentes à cette approche ont montré, plus d'une fois, leur « caractère stérile »⁹¹. L'analyse morphologique se serait concentrée presque exclusivement sur le « monument », sur le « type de construction » et sur leurs rapports avec la géométrie des tracés et les systèmes de subdivision du sol. Mais monument, type, tracé et subdivision ne réussissent pas seuls à décrire et à interpréter l'espace urbain de manière adéquate. L'identification des parties de la ville et

⁸⁸ Cf. séminaire « L'architecture de la grande échelle », tenu à l'Ecole Nationale Supérieure de Paris Val de Seine, le 16 et 17 octobre 2008.

⁸⁹ Gilles Novarina, Elena Cogato Lanza, Bruno Vayssière, Charles Ambrosino, Jean-Michel Roux, Stéphane Sadoux, « Villes européennes contemporaines en projets », in Yannis Tsiomis (dir.), *Echelles et temporalités des projets urbains*, Jean Michel Place, Paris, 2007, pp. 85-86. Cf. la recherche dont cet article est tiré : Gilles Novarina (dir.), Charles Ambrosino, Elena Cogato Lanza, Jean-Michel Roux, Stéphane Sadoux, Nathacha Seigneuret, Bruno Vayssière, *Villes européennes en projets*, PUCA, Institut d'Urbanisme de Grenoble, 2003.

⁹⁰ *Idem*. L'équipe de chercheurs cite à ce sujet l'article de Massimo Cacciari, « Progetto tra passato e futuro », *Urbanistica*, 2005, n° 126.

⁹¹ Bernardo Secchi, « Une nouvelle forme de plan », in Pierre Merlin (éd.), Françoise Choay, Ernesto D'Alfonso, *Morphologie urbaine et parcellaire*, Presses Universitaires de Vincennes, Saint-Denis, 1988 pp. 99-105.

du territoire ne peut pas non plus se résoudre dans l'évocation de leur histoire, de leur constitution et dans la reconstruction des processus dont elles sont le résultat. Lorsqu'on parcourt la ville et le territoire, notre regard capte en premier lieu des ressemblances et des différences, des rapports de distinction, de subdivision et de conjonction qui s'établissent entre éléments d'égale et de diverse nature. Ce qui est au cœur du projet aujourd'hui est bien ce regard sur l'articulation et la répétition, sur les modes dans lesquels l'architecture et l'urbanisme différencient et spécifient l'espace, traitent le simple et le multiple, la diversité et l'égalité. Dans cette approche, la notion de *figure de projet* est l'outil qui permet d'organiser cette description et de donner corps à des scénarios de transformation qui forment la nouvelle représentation d'un lieu. Portée par les discours des chercheurs et des techniciens, ainsi que par les acteurs politiques, elle permet d'établir un dialogue constructif au cours des différentes phases liées au processus d'aménagement de l'espace.

Enrico Chapel utilise à ce sujet le terme d'*icône* verbale et/ou graphique. Dans sa recherche centrée sur le rôle des images spatiales dans les projets urbains, menée pour le PUCA en 2005, il rappelle que les années 1970 ont vu se développer, avec la remise en cause de l'urbanisme d'Etat et de ses pratiques technocratiques, une critique radicale des techniques de visualisation. Avec la décentralisation administrative et la démocratisation des procédures, chercheurs et praticiens se sont penchés sur la mise en place de nouveaux systèmes de représentation - verbaux et graphiques - plus efficaces que les anciens *plans de masse* dans le cadre des pratiques locales de concertation et de négociation. Au lieu d'une image figée et statique du territoire, les acteurs concernés auraient recours à des icônes au travers desquelles se reconnaissent les cultures de projet et les idées de transformation des espaces. Chapel rappelle que le projet urbain s'élabore beaucoup dans l'interaction orale et par approximation successives, dans le temps, lors des échanges informels et des réunions entre la maîtrise d'ouvrage et les experts invités : au moment de ces échanges « a été frappant de constater le nombre élevé de réticences, résistances ou réserves manifestées par nos interlocuteurs vis-à-vis de l'immédiateté visuelle de l'image spatiale. Nous avons enregistré partout une crainte que la figuration iconique de l'espace soit de nature à réduire le débat d'idées au lieu de le nourrir. Il vaut mieux des figures qui laissent plus de marge à l'imagination et à l'incertitude »⁹². Les formules verbales permettant d'illustrer le regard que les acteurs portent sur l'espace concernent, d'après l'analyse de Chapel, des expressions qui mettent en avant la configuration globale du territoire métropolitain - telles « ville territoire » ou « ville archipel » - ou certaines de ses parties à différentes échelles, comme « ceinture verte », « cours urbain », « parc

⁹² Enrico Chapel, Isabelle Grudet, Thierry Mandoul, « Images spatiales et projets urbains », in Yannis Tsiomis (dir.), *Echelles et temporalités des projets urbains*, PUCA, Jean-Michel Place, Paris, 2007, p. 113. L'article est issu de la recherche *Images spatiales et projets urbains*, Enrico Chapel (dir.), Isabelle Grudet, Thierry Mandoul, PUCA, LET, 2005.

urbain », « boulevard urbain » ou « avenue paysagère ». Ces icônes joueraient le rôle d'instruments maïeutiques capables de faire découvrir aux élus et aux acteurs locaux les potentialités de leur territoire.

Par rapport aux grandes figures de projet présentées jusqu'ici - celles de l'« archipel métropolitain », du « territoire multipolaire » et de la « métropole solidaire » - nous voudrions arrêter notre regard sur l'une des images spatiales qui nous apparaît actuellement comme la plus riche de potentialités à l'échelle de la mosaïque des territoires qui composent la région métropolitaine : celle de l'*architecture du lien*. Utilisée tout particulièrement pour réorganiser et redéfinir l'impact des infrastructures viaires et ferroviaires sur les régions urbaines et périurbaines, cette figure est cependant très utile aussi pour décrire et organiser le projet de l'habitat collectif dans des tissus denses comme dans des tissus plus lâches. Suivant les contextes et les objets en question, elle se décline en d'autres figures que l'on analysera plus loin dans leur relation aux territoires de l'agglomération dense. Dans ces territoires de projet, pris dans leur relation dialectique - le Périphérique et Paris-Nord/Est, La Plaine Saint-Denis et la Plaine de France, Paris-Rive Gauche et Seine-Amont, Marne la Vallée et Val d'Europe, Nanterre/Seine-Arche et la Défense - la figure de l'« architecture du lien » semble avoir beaucoup de force notamment face aux changements dus aux éléments structurels que nous avons mis en évidence auparavant : le développement de nouvelles technologies de communication, l'évolution des modes de vie, des habitudes de consommation, des représentations dominantes, des identités collectives.

Comme le souligne Bernard Jouve, ces éléments ont créé, déjà à partir des années 1990, des modifications dans la morphologie et la structure urbaine et ont conduit à une remise en question des schémas qui avaient permis de donner à la grande ville européenne son identité, reposant avant tout sur la densité, à la fois du cadre bâti et des rapports sociaux : le modèle centre-périphérie que l'on utilisait à la fois pour formaliser le fonctionnement des villes et pour agir sur celui-ci par le biais d'infrastructures, de politiques de logements, d'espaces publics, se révèle d'emblée dépassé : les agglomérations urbaines offrent un nouveau visage qui s'observe notamment dans les « entrées de ville »⁹³. L'« architecture du lien » permet à ces lieux problématiques de se transformer en parties de ville et de jouer de leur propre identité pour entrer en dialogue avec les identités partielles des territoires voisins. Face aux méthodes, mises en avant surtout au cours des années 1980, de transformation des territoires par la construction de grands œuvres publiques, qui, tels de nouveaux monuments, devaient intervenir dans l'impulsion économique des secteurs, cette approche de projet permet de mieux faire face aux

⁹³ Bernard Jouve, *op. cit.*, 2003, p. 19.

disparités territoriales qui se créent inévitablement quand tous les moyens sont dévoués à la construction d'un seul ouvrage ponctuel. Elle permet aussi de contrecarrer la dominance de l'intérêt commercial, omniprésent même quand il s'agit de constructions liées à la culture. Elle permet enfin de mieux intégrer les investissements privés et de les moduler avec les interventions à caractère plus social.

Nous voudrions nous arrêter essentiellement ici sur la portée de cette figure de projet dans le secteur du boulevard Périphérique. Défini au cours des années 1990 comme un nouveau important territoire d'étude et d'aménagement, le Périphérique a pu, en peu de temps, transformer son image d'infrastructure lourde créant une fracture entre deux régions métropolitaines en une « limite » que l'on souhaite ouverte et poreuse⁹⁴. La conclusion récente des analyses de l'APUR à son sujet est que sa construction - réalisée en 16 ans entre 1957 et 1973 - aurait créé « une barrière urbaine profonde » en coupant en deux des quartiers et des tissus potentiellement unitaires⁹⁵. Avec le million de voitures qui l'emprunte chaque jour, le Périphérique serait venu remettre profondément en cause les projets avancés au cours des années 1930, relatifs à une ceinture verte de plus de 30 km autour de la capitale, agrémentée de constructions qui devaient apporter au centre de l'agglomération des jardins et des équipements pensés suivant un schéma en réseau. Avec plus de 100.000 habitants le long de son parcours, cette grande infrastructure viaire - la dernière construite dans la capitale au cours de la deuxième moitié du XXe siècle - a constitué jusqu'ici une source de fortes nuisances sonores et de pollution atmosphérique. De la dégradation de son espace dépend l'image qui ressort dans les discours dès les années 1980 : celle d'un « ailleurs », d'un territoire de « nulle part » n'ayant aucune valeur d'urbanité pour les villes qu'elle délimite. Pour transformer cette image, cet anneau autoroutier de 35 km de long, occupé par 1 000 000 m² de chaussée principale et traversé par 1,2 millions de véhicules par jour, doit être pris en compte avec la variété d'espaces qui l'accompagnent : en tout une superficie de 1.2 km d'épaisseur - dont 800 mètres côté Paris et 400 côté communes riveraines - qui compte 44 hectares d'espaces verts, fleuris et boisés, et 18 000 arbres ; un territoire qui franchit deux fois la Seine, traverse 9 faisceaux de voies ferrées, 2 canaux, 17 lignes de métro, 66 voies routières, 4 passerelles, 3 souterrains piétons. Au-delà d'un simple ruban d'asphalte, le périphérique

⁹⁴ Pour les analyses du Périphérique comme territoire de projets métropolitains, voir Jean-Louis Cohen, André Lortie, *Des fortifs au périph*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard, 1991. La Ville de Paris a confié en 2003 à Bertrand Lemoine l'organisation de l'exposition « Les 30 ans du Périphérique » au Pavillon de l'Arsenal et en 2008-2009 à l'Agence TVK, Pierre Alain Trévelo, Antoine Viger-Kholer, architectes, celle de l'exposition « No Limit. Étude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris », issue d'une étude pour la Direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris.

⁹⁵ Cf. APUR, *Les seuils de Paris : étude de l'interface Paris-Banlieue*, n° 2, mars 2001. Directeur de la publication : Jean-Baptiste Vaquin. Étude et rédaction de ce numéro : J.M. Milliex, A.M. Bourlon, Y. Beltrando, P. Hussonnois, F. L'Henaff, B. Le Boudec, P. Mathieux, B. Drossart, C. Vincent, O. Richard.

apparaît aujourd'hui dans le discours des scientifiques, des techniciens et des politiques comme une structure territoriale complexe, partie intégrante de la vie quotidienne de millions de personnes qui vivent ou pratiquent le cœur de l'agglomération et en tant que telle, capable de créer de nouveaux liens territoriaux, identitaires et sociaux. Pour ce faire, sont définis par l'APUR quatre objectifs prioritaires : l'*ouverture* de Paris sur son agglomération en recouvrant progressivement l'infrastructure ou en la dissimulant ; l'*embellissement* des quartiers aux abords par la valorisation des espaces publics, notamment par l'élargissement des trottoirs et la création de nouveaux lieux d'échanges économiques, sociaux et culturels ; la *restructuration* de l'ensemble du paysage traversé par l'infrastructure, notamment en régénérant l'ancienne ceinture verte et en redonnant à terme à tout le centre de l'agglomération de grands espaces publics ; enfin la *maîtrise* de la circulation automobile dans l'ensemble des quartiers, en étudiant son articulation avec d'autres systèmes de transport. L'*architecture du lien* fait référence aussi à cette intermodalité plus poussée qui réserve sur ce secteur une plus grande place aux piétons et aux cyclistes et qui favorise le développement des transports en commun, avec le prolongement des lignes de métro, le développement du tramway, la mise en site propre des lignes de bus et en aménageant mieux les stations de taxi. La couverture ponctuelle du boulevard Périphérique pourra prendre l'apparence selon l'APUR d'un *cours* : « la nouvelle promenade pourrait être ponctuée de pôles d'activités fédérateurs, comme des marchés aux Puces, des cafés, des guinguettes, des parcs pour les enfants... Elle se prolongera côté Paris par les jardins et les espaces publics de l'ancienne ceinture verte qui pourraient, à cette occasion, être remis en valeur »⁹⁶.

Une première redéfinition globale forte de l'image de cette infrastructure et de son rôle dans la relation aux territoires environnants avait été proposée par l'équipe réunie autour d'Yves Lion à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de la Ville et du Territoire de Marne la Vallée. Des étudiants regroupés dans le collectif Tomato préparent leur diplôme sur le Périphérique mêlant à leurs projets et récits des analyses historiques. Leur but est de faire émerger de ce territoire ce qui le fait lire comme une véritable *ville*, un *lieu urbain* doté d'une épaisseur capable de créer du lien tout autour. De porte en porte, leurs scénarios de projet soulignent les insertions urbaines possibles, redéfinissent les paysages, recomposent les espaces résiduels ou intermédiaires et intègrent dans un nouveau maillage les grandes emprises. C'est à l'occasion de la publication de l'ouvrage consacré à cette expérience d'analyse et de projet, que Jean Pierre Caffet et Pierre Mansat, adjoints à la Ville de Paris, définissent ce secteur comme un « nouveau territoire de projets au cœur de l'agglomération »⁹⁷. Cette image forte du

⁹⁶ *Idem.*

⁹⁷ Jean Pierre Caffet et Pierre Mansat Tomato, « Un nouveau territoire de projet au cœur de l'agglomération », in Tomato, *Paris : la ville du périphérique*, Paris, Le Moniteur, 2003, p. 6.

Périphérique comme d'une « architecture du lien » sert aujourd'hui à Pierre Mansat à accompagner sa politique de mise en place d'une solidarité communale entre Paris et les collectivités territoriales d'Ile-de-France. Anne Hidalgo adjointe à l'urbanisme et à l'architecture de la Ville de Paris, signe avec lui la préface de *No Limit. Etude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris*⁹⁸ : un nouvel ouvrage et une exposition au Pavillon de l'Arsenal qui offrent un regard complexe, à la fois scientifique, politique et technique sur cette infrastructure et sur le territoire qu'elle traverse. La réflexion se structure à travers seize « identités métropolitaines » qui prennent en compte l'épaisseur de ce territoire dans toute sa volumétrie et les intersections avec les « forces transversales » qui proviennent des secteurs urbains avoisinants. Dans cette démarche, l'équipe rejoint ce que Panerai a mis en avant dans ses textes récents sur Paris : « Dans cette ville, les infrastructures techniques, les plateformes logistiques, les dépôts et les réserves ne peuvent plus continuer d'être sans cesse repoussés à la marge. Dans une ville qui a dépassé les limites, les confins doivent être domestiqués, intégrés, apprivoisés, valorisés. Il suffit de penser au cimetière autrefois mis à distance du milieu habité qui est devenu un parc urbain d'un caractère particulier autour duquel on ne refuse plus d'habiter, ou du canal « technique » qui devient un lieu de promenade et suscite des fronts bâtis recherchés »⁹⁹.

Dans les propos qui accompagnent le projet de l'équipe Dusapin-Leclerc sur le territoire Paris/Nord-Est, la structure du Périphérique est considérée non pas dans son autonomie, mais dans son articulation avec d'autres infrastructures viaires et ferroviaires qui traversent les tissus de l'agglomération suivant des axes radiaux et concentriques. Ce territoire est dépeint non pas seulement comme *traversé* par les réseaux routiers, autoroutiers et ferroviaires, mais comme *totalemment initié* par ceux-ci, « dans un télescopage dense et contrasté où l'urbanisme les a suivis, créant comme des villes linéaires entremêlées »¹⁰⁰. Cette architecture de réseaux forme pour ces architectes, le *génie du lieu* qu'il faut essayer de faire parler en en faisant ressortir les valeurs positives : le *génie* de ce lieu serait dans le transport et le mouvement et l'enjeu de la transformation de l'ensemble du territoire résiderait dans la possibilité de les reconsidérer comme « supports positifs de la ville ». Le lien à retrouver n'est pas entre tissus déchirés mais entre linéarités urbaines aux mouvements et temporalités disparates. L'« architecture du lien » se transforme en une architecture de la réconciliation : celle entre « la ville autour du canal, véritable apologie de la lenteur, et le fourmillement insensé de celle qui longe le

⁹⁸ Anne Hidalgo, Pierre Mansat, « Préface », in TVK, Pierre Alain Trévelo, Antoine Vigier-Kohler, *No Limit. Etude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, 2008.

⁹⁹ Philippe Panerai, *Paris métropole : une polycentralité hiérarchisée*, dactylographié, juin 2006, p. 1.

¹⁰⁰ Dusapin & Leclerc architectes, agence TER, *Paris Nord-Est*, Paris, Jean-Michel Place, 2004.

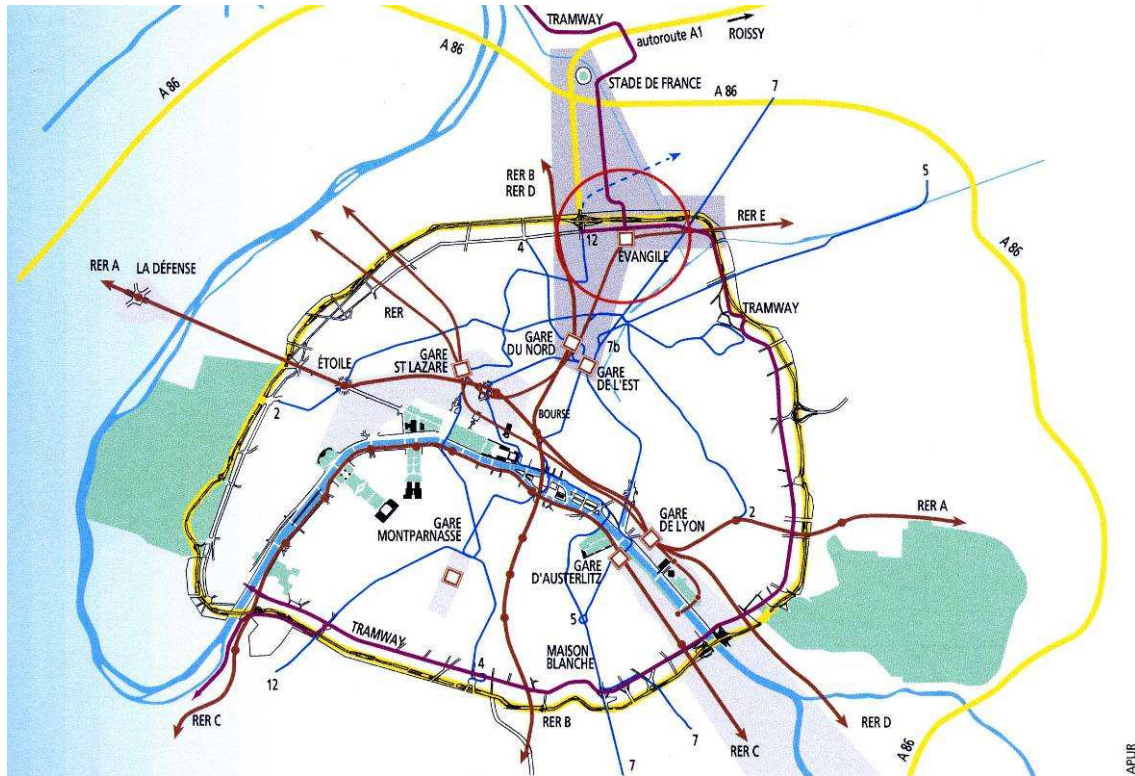
périphérique », entre « le boulevard des Maréchaux et l'étendue ferroviaire qui fait découvrir Paris par ses entrailles »¹⁰¹. Une réconciliation est à faire entre la « double identité » de ce territoire pour que déplacement et séjour cohabitent : les mondes de la vitesse et de la lenteur, du voyageur sur le Périphérique ou sur les rails et de l'habitant à pied ou à vélo. Ainsi, l'esquisse d'aménagement s'articule-t-elle suivant trois parcours concentriques dédié à la mobilité : la *forêt linéaire* qualifie par la présence du végétal les abords du boulevard Périphérique ; l'*allée des monuments* qualifie par le dessin de nouvelles places, squares et jardins, l'espace public des boulevards des Maréchaux avec leur ceinture d'Habitations à Bon Marché et leurs nouveaux grands bâtiments logistiques reconvertis et reliés par un vaste parvis linéaire ; le *lit des voies ferrées* de la petite ceinture où prendra place la promenade Chapelle-Villette, dédiée aux circulations douces. Cinq axes radiaux, dévolus au séjour et aux activités, traversent ces cheminements concentriques et dessinent un nouveau lien entre les tissus *intra muros* et ceux situés au Nord du Périphérique. Parmi ces axes radiaux, les projets liés aux trois Portes de Paris - la Porte de la Chapelle, la Porte d'Aubervilliers et la Porte de la Villette - viennent souligner la valeur des grands axes historiques de liaison entre Paris et les communes voisines. A la différence des trois parcours concentriques dominés par le mouvement, ces axes sont définis comme des lieux *stables*, susceptibles de faire exister des programmes dominés par une forte concentration du bâti. Cette densité élevée permettra la création de jardins en cœur d'îlot et de vastes espaces verts le long des voies de circulation, accordant une place importante aux circulations douces. Elle permettra de même le projet de retournement de la ville le long des réseaux lorsqu'ils l'autorisent.

La figure de l'« architecture du lien » est utilisée dans le projet d'aménagement du territoire Paris Nord-Est pour que chaque réseau retrouve son autonomie et affirme sa présence et en même temps pour qu'il se rapproche des autres afin d'initier une nouvelle urbanisation : le statut de chacun d'entre eux est affirmé dans l'idée de la création de plusieurs *villes linéaires identifiables* : le Périphérique, les boulevards des Maréchaux et les réseaux ferrés trouveront ainsi leur spécificité urbaine dans le lien avec l'architecture du bâti et la qualité de l'espace public environnants. Cette idée de la création de « villes linéaires » associant la présence d'axes routiers importants, de voies ferrées sises au niveau de la chaussée ou au niveau aérien et de fronts bâtis qui dialoguent avec ces infrastructures ainsi qu'avec l'espace public qu'elles dessinent est aujourd'hui au cœur de nombreux projets penchés sur les nouveaux rôles urbains et/ou métropolitains des transports sur rail. Citons ici tout simplement le projet du tramway des Maréchaux (T3) - qui d'ailleurs traverse tout le secteur Nord-Est jusqu'au futur pôle multimodal Éole-Évangile et au-delà jusqu'à la Porte de la Chapelle. A côté de ce projet relatif

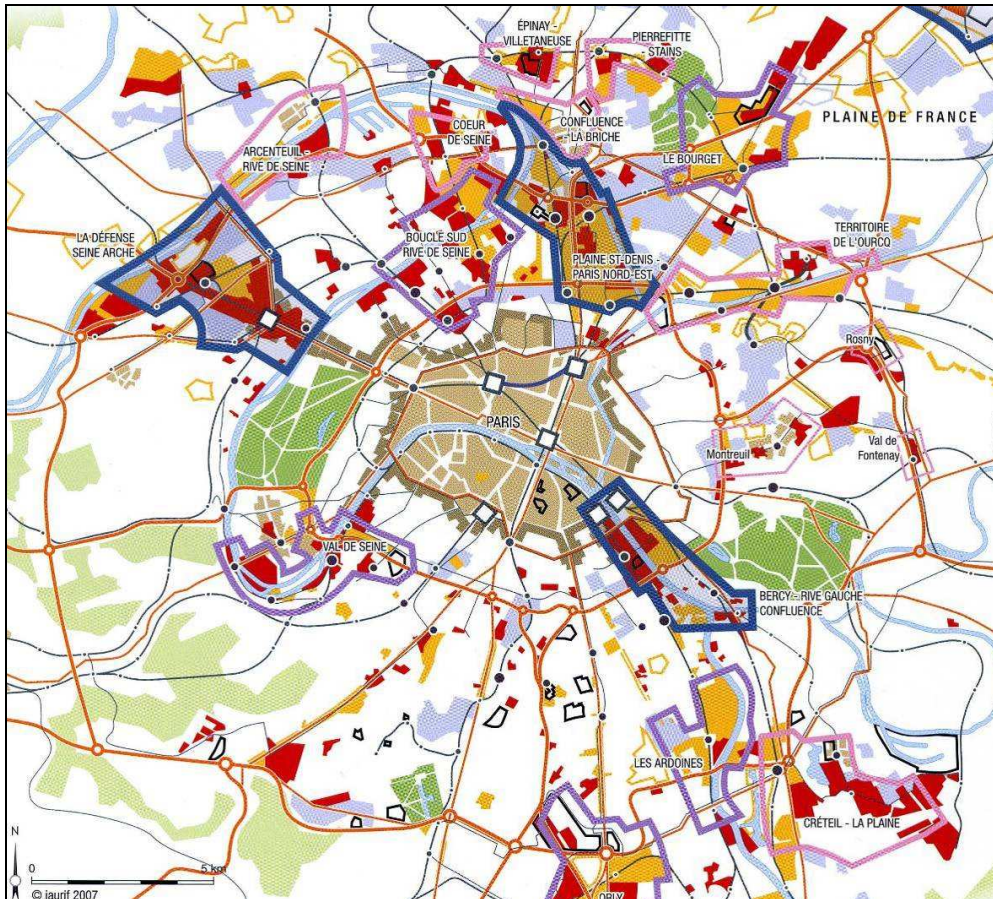
¹⁰¹ *Idem.*

au coeur de l'agglomération, le projet Orbival, soutenu par la Région, et celui du Métrophérique, soutenu par l'Etat, devraient permettre de donner aux réseaux ferrés, aux points nodaux qui s'y inscrivent - les gares et les stations intermodales - et aux cheminements doux qui les croisent, une forte valeur structurante au territoire de l'agglomération dense. Comme le montrent aussi les propositions des équipes retenues à la consultation internationale « Le grand pari de l'agglomération parisienne »¹⁰², ces éléments peuvent aujourd'hui ne plus être pensés uniquement comme des infrastructures techniques qui se superposent aux tissus des territoires. Ceux-ci ont un rôle important à jouer en tant que véritables *architectures* capables de dialoguer avec les tissus à toutes leurs échelles et capables de créer une articulation fine entre les différents centres urbains organisés sur le territoire métropolitain. Parallèlement, dans nos recherches consacrées à l'habitat sur cour nous avons avancé l'idée que différentes formes d'habitat innovant sont à même aujourd'hui de créer une importante articulation entre l'espace public de la ville et l'espace la vie privée de l'individu. Ces formes innovantes d'habitat font appel à une variété de types architecturaux allant du collectif à tour à la maison individuelle, et s'organisent autour d'une importante gradation d'espaces urbains, au traitement minéral et/ou végétal. Pour que ces formes d'habitat jouent, de leur côté aussi, un rôle d'éléments charnière dans la structure des territoires métropolitains, elles ne doivent plus être pensés dans leur autonomie, mais dans leur relation articulée avec le système des réseaux dont les rails constituent un élément essentiel.

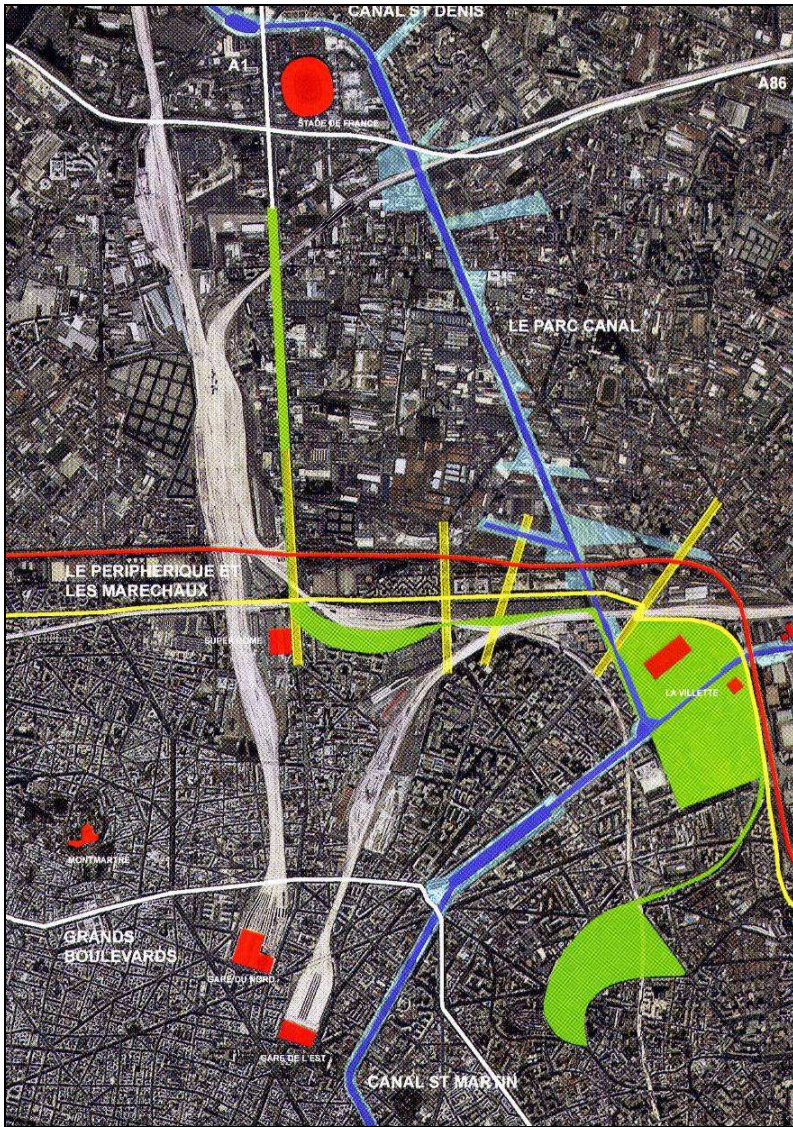
¹⁰² Cf. l'exposition organisée par la Cité de l'architecture « Le Grand Pari(s) », en avril 2009 et son catalogue, *Le Grand Pari(s). Consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne*, numéro spécial AMC – *Le Moniteur Architecture*, avril 2009.



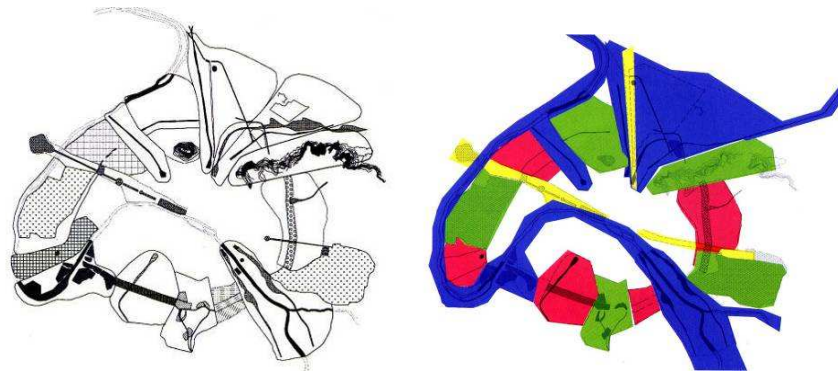
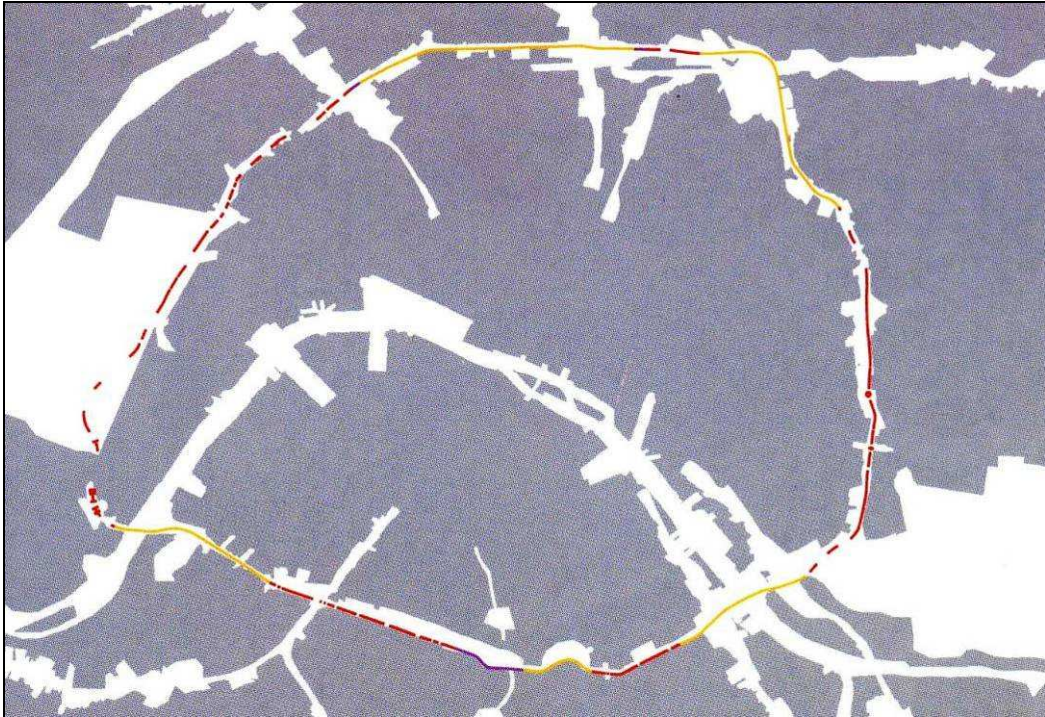
Le tramway des Maréchaux, ses interfaces et ses liens avec d'autres formes de mobilité : dans le secteur Nord, la future gare intermodale Evangile.
Documents APUR 2002, et Ville de Paris 2008



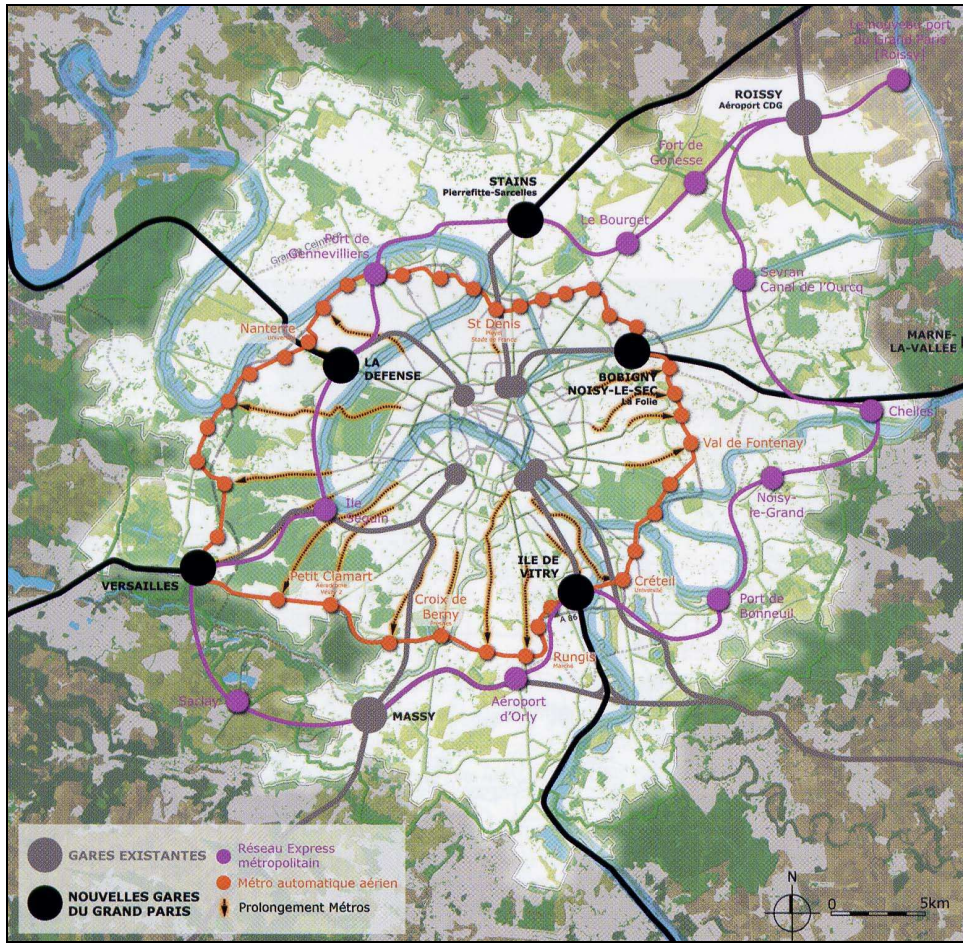
Etude des secteurs de réaménagement de l'agglomération dense dans leur rapport aux nouvelles lignes de transports publics et perspective du secteur Paris Nord-Est.
Documents Dusapin & Leclercq/TER, 2004 et IAU-IdF, 2007.



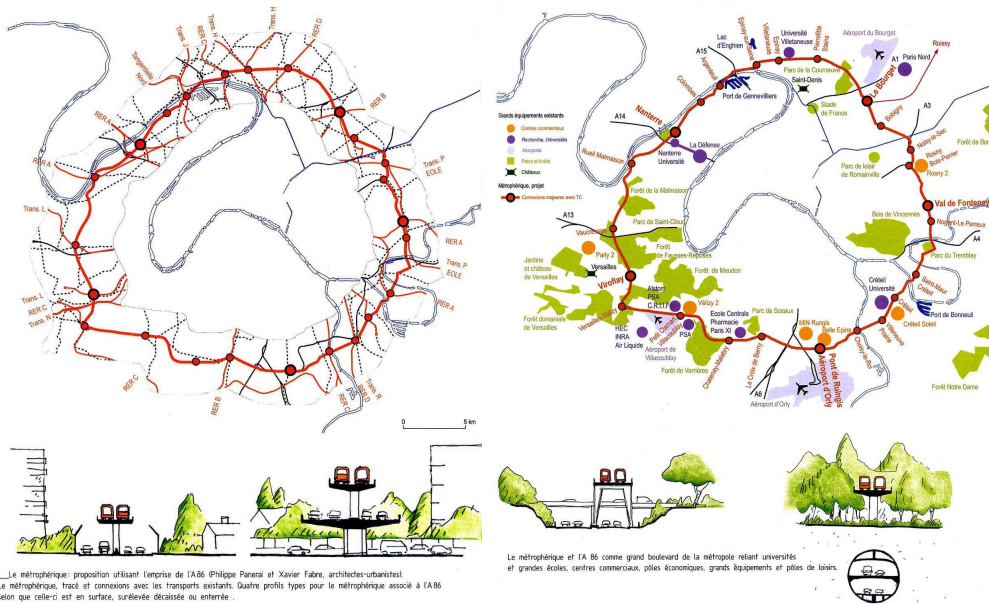
Le « génie du lieu » du secteur Nord de l'agglomération dense : formes diversifiées de transports et de mouvement.
Documents Dusapin & Leclercq/TER, 2004.



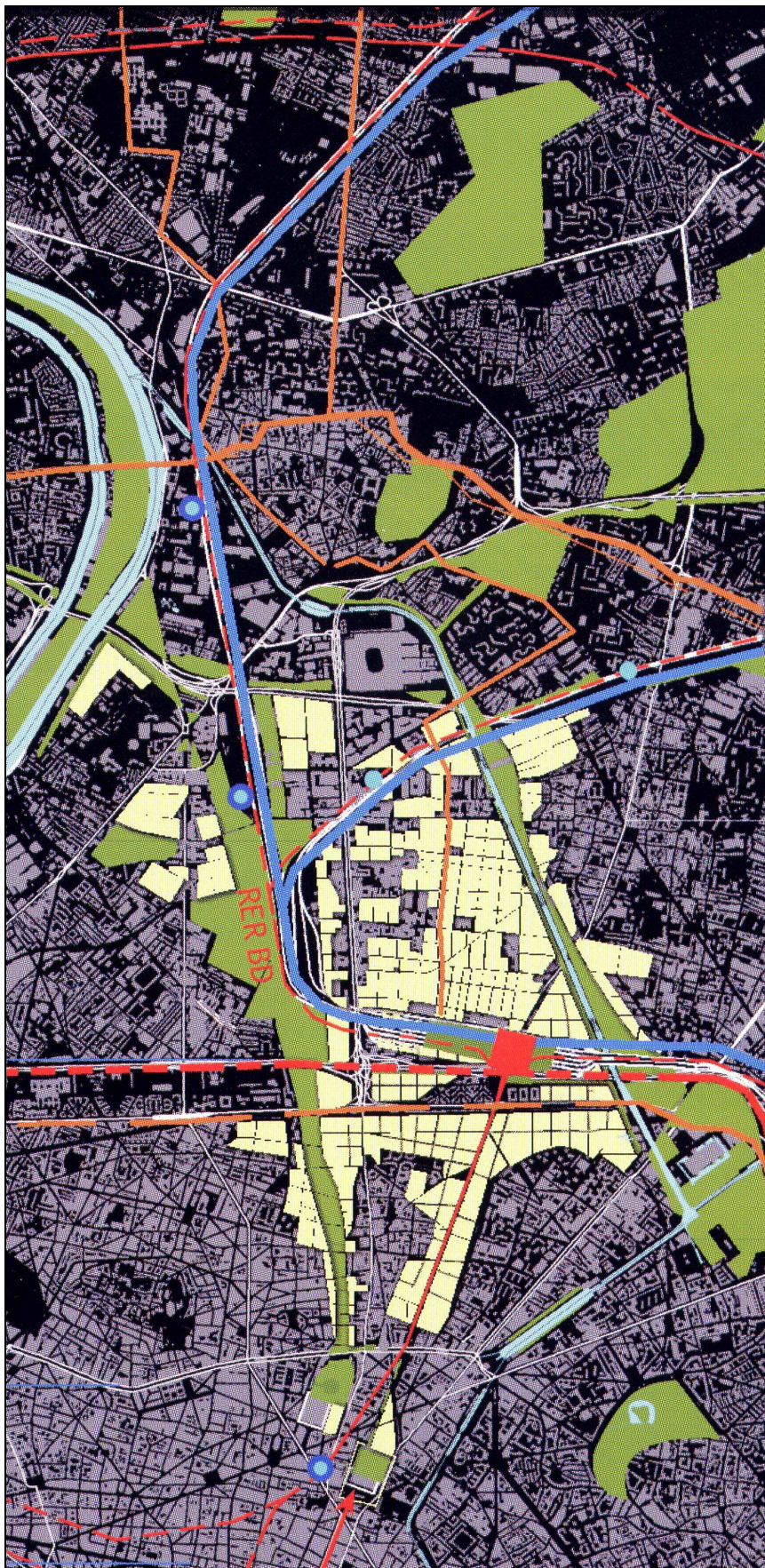
Le Périphérique, son rapport aux « vides » urbains et ses nouvelles « identités métropolitaines ». Documents TVK, 2009.



Consultation Internationale « Le Grand Pari de l'agglomération parisienne », 2009, équipe Castro, Denissof, Casi : « de nouvelles gares TGV désengorgent les gares centrales et sont connectées aux nouvelles boucles de transports rapides (réseau express et métro automatique aérien sur l'A86) ».
 Document Castro Denissof Casi / Groupe Moniteur.



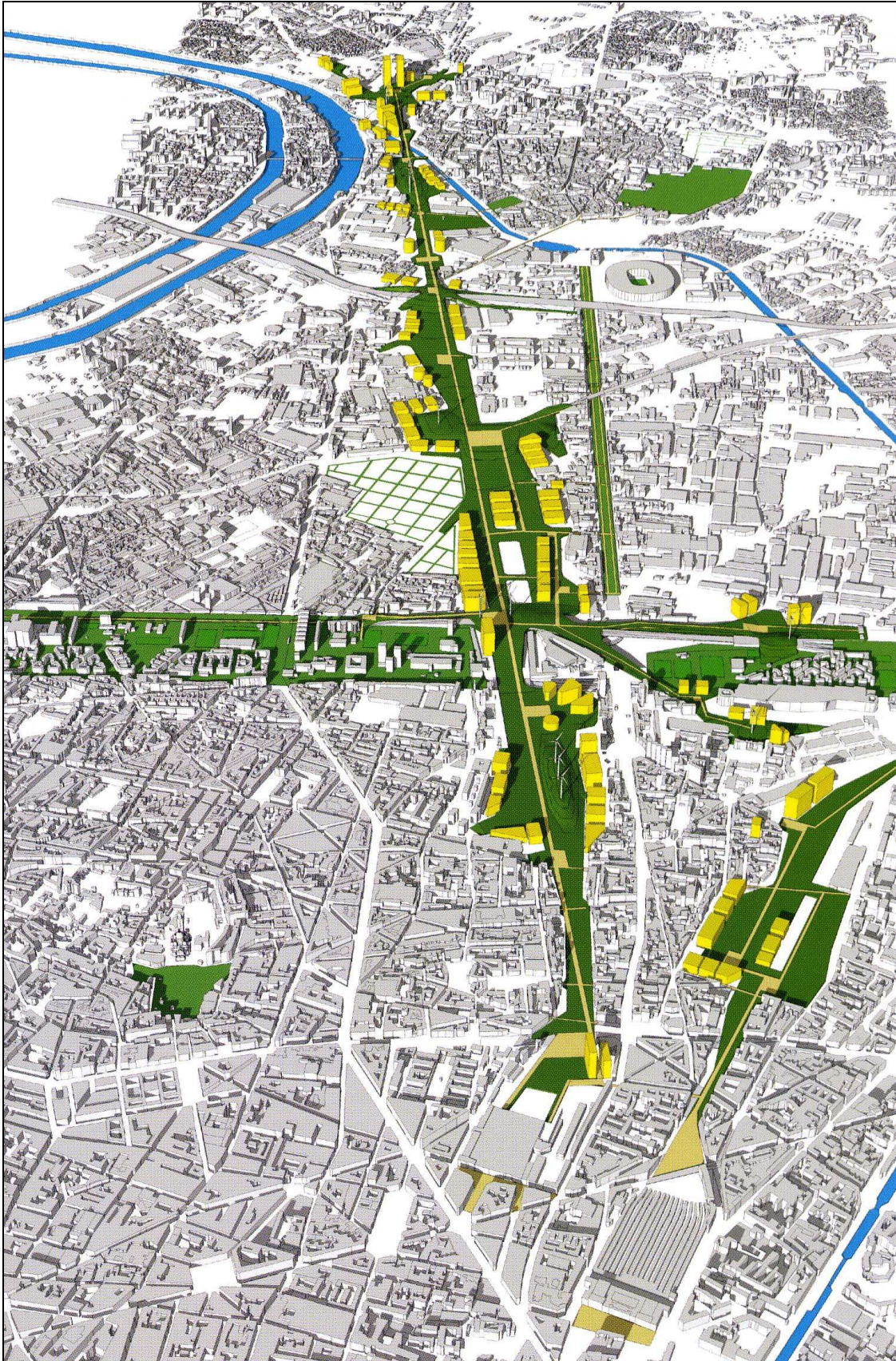
Etude de Philippe Panerai et Xavier Fabre pour la nouvelle ligne annulaire du Métrophérique et ses liens avec les transports et les équipements métropolitains existants.
 Document publié in Panerai, 2008.



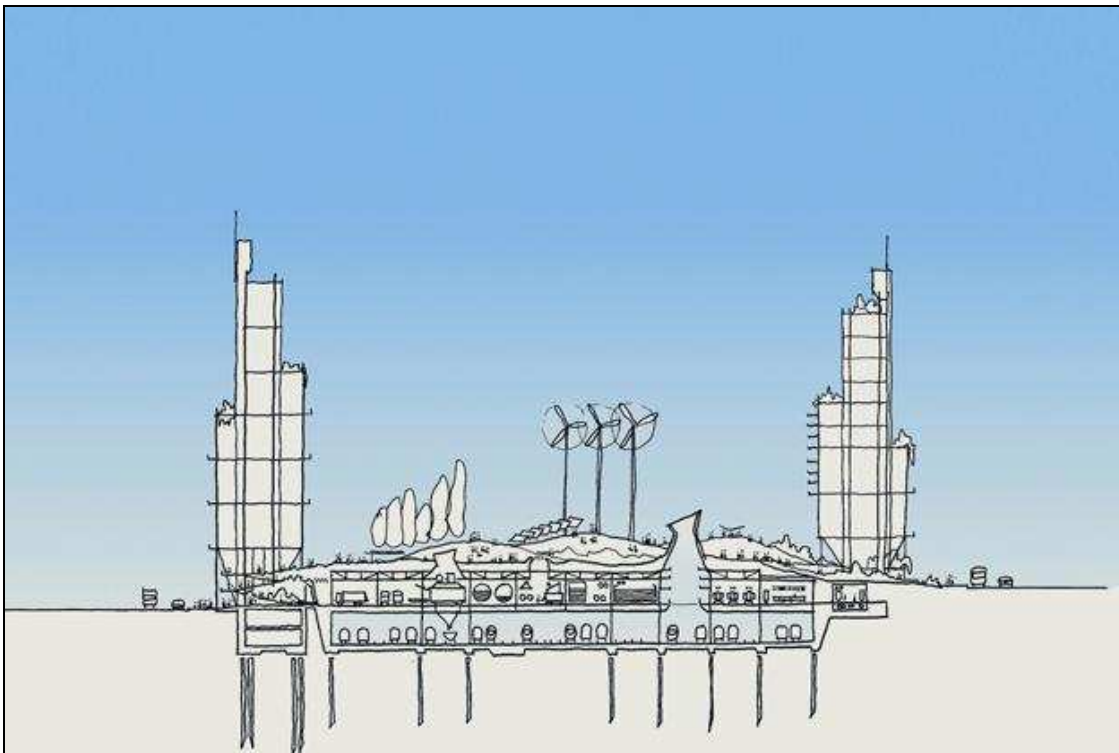
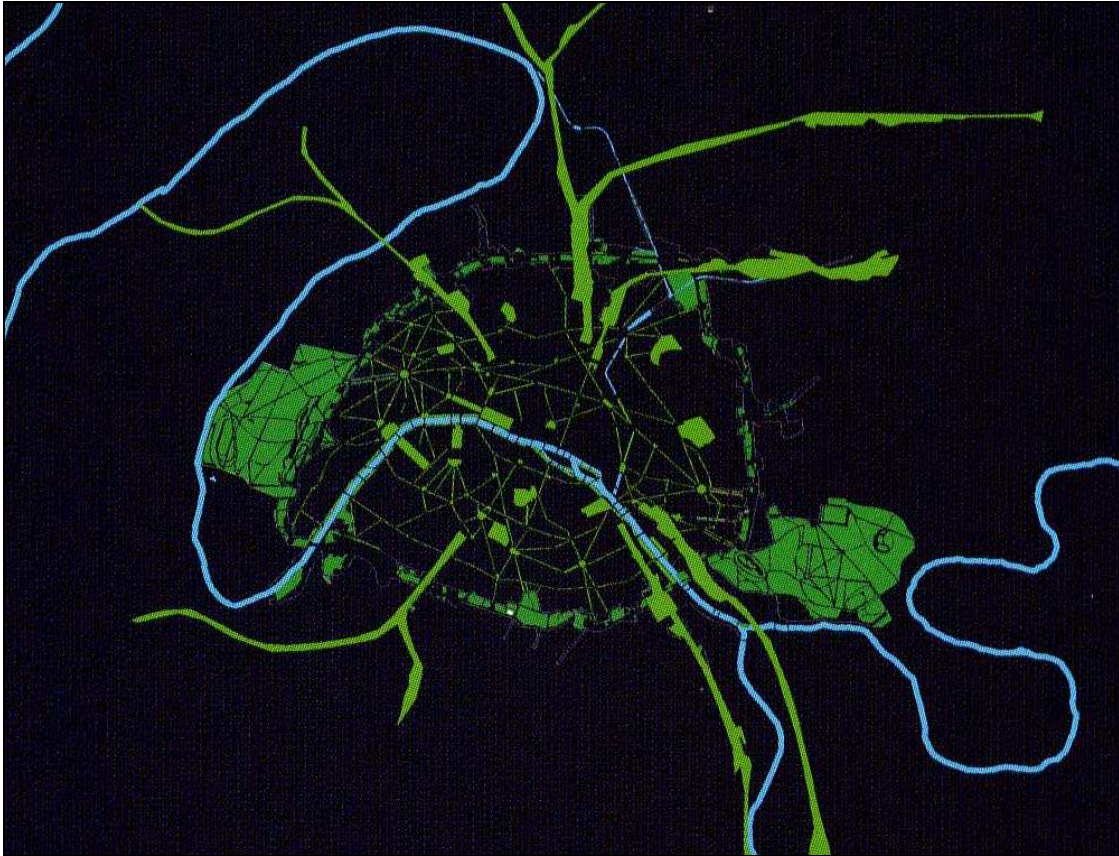
Consultation Internationale « Le Grand Pari de l'agglomération parisienne », 2009, équipe Portzamparc : La « fenêtre » Paris Nord-Aubervilliers.



Consultation Internationale « Le Grand Pari de l'agglomération parisienne », 2009, équipe Portzamparc : « un métro rapide annulaire et une nouvelle gare Nord-Europe, à Aubervilliers au bord du périphérique. Sur le faisceau ferré nord est créé un parc bordé d'un front bâti résidentiel. Le boulevard de Sébastopol serait prolongé sur le réseau ferré est jusqu'à la nouvelle gare ».
Documents Christian de Portzamparc - Laboratoire Cretel / Groupe Moniteur



Consultation Internationale « Le Grand Pari de l'agglomération parisienne », 2009, équipe Rogers Stirk Harbour : l'axe nord des « armatures vertes » partant des gares du Nord et de l'Est.
Documents Rogers Stirk Harbour + Partners / London School of Economics / Arup / Groupe Moniteur.



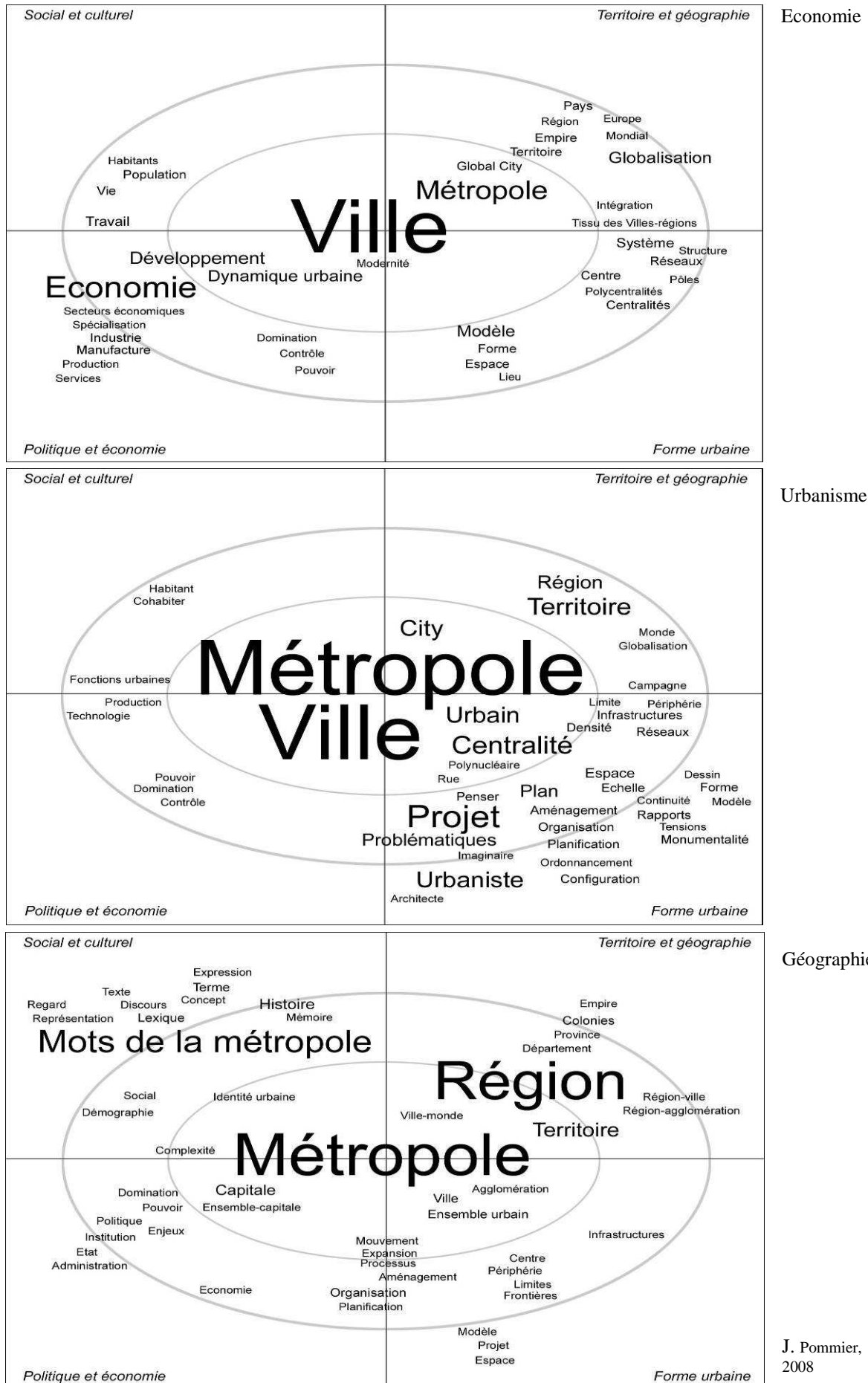
Consultation Internationale « Le Grand Pari de l'agglomération parisienne », équipe Rogers Stirk Harbour : des « armatures vertes » couvrent les faisceaux ferroviaires et « arriment Paris à sa banlieue tout en se connectant sur un parc linéaire créé autour du boulevard périphérique ». Coupe de principe montrant « la couverture d'un faisceau ferroviaire par une strate d'équipements techniques urbains et par un parc collinaire reliant les deux rives où sont implantées des tours bâtiments ».
Documents Rogers Stirk Harbour + Partners / London School of Economics / Groupe Moniteur.

Encarts :

« Paris Métropoles en miroir » : la métropole entre définition et portrait, par Juliette Pommier

Le Grand Paris : entre vision, projet et gouvernance, Albert Lévy

« Petites pièces », d'Evelyne Wicky



J. Pommier, 2008

« *Paris Métropoles en miroir* » : la métropole entre définition et portrait, Juliette Pommier

Au fil de l'Atelier Paris Métropoles, la question de la définition de la métropole a été abordée à maintes reprises, sous des angles variés et complémentaires. Elle constituait l'objet central de la première journée, mais est apparue en filigrane dans nombre des interventions ultérieures. L'enjeu de l'atelier, la confrontation réflexive des connaissances et des expériences sur la métropole, se trouve en quelque sorte condensé à l'intérieur de cette question. Tout comme les miroirs tendus à Paris par d'autres métropoles, chaque discipline convoquée apporte sa culture, ses méthodes, ses matériaux et ses représentations à la connaissance et à la définition de la métropole.

L'économiste Dieter Läßle explique la métropole actuelle comme la combinaison d'une dynamique économique spécialisée, d'un territoire régional et d'une position dans le réseau mondial des métropoles. En replaçant sa définition dans l'histoire, il montre comment la métropole se définit par le pouvoir qu'elle concentre, et le territoire sur lequel elle l'exerce : du pouvoir politique au pouvoir économique et financier, du territoire colonial aux flux économiques internationaux. Ce pouvoir se mesure en chiffres : ceux de la population, ceux de l'emploi, ceux de la production et des flux. Il se cartographie comme une structure surimposée au territoire, articulant les différents pôles urbains, comme l'explique l'orateur dans le cas allemand : « *Il est très important de tenir compte de cette diversité entre les grandes villes-régions [allemandes] et de s'imaginer un tissu varié et extrêmement flexible de pôles métropolitains qui interagissent entre eux grâce à ces différences. La force des villes allemandes est d'être très bien intégrées dans ce système de réseau de métropoles européennes et mondiales.* » C'est une représentation de la métropole à l'échelle « macro », voire « macro-économique », qui permet d'intégrer les forces économiques et d'une certaine manière politiques à une définition de la métropole **située** dans le monde contemporain, non plus suivant un système de domination, mais suivant un système de collaboration.

L'urbaniste Pieter Uyttenhove définit la métropole en articulant problématiques urbanistiques et projets de ville. Il génère ainsi une interaction entre le champ de la théorie et celui de la culture urbaine que constituent les projets. Plusieurs niveaux d'analyse sont convoqués : de l'échelle mondialisée de l'économie et des réseaux à l'échelle du projet urbain, de la société et de ses structures à l'imaginaire individuel des architectes et urbanistes, des phénomènes urbains de tension et d'équilibre aux configurations capables de les ordonner. Dans une vision fragmentée qui construit sa cohérence globale par touches successives, la métropole apparaît dans la complexité de sa création : ce sont les facteurs de la conception urbaine qui sont ici superposés, connectés et ordonnés dans les projets. En passant d'une définition théorique à l'analyse des tensions spatiales, l'urbaniste désigne ses problématiques et initie leur résolution. C'est d'une métropole **conçue** qu'il s'agit, et d'une conception intégrant et fabriquant ses outils de projet. L'orateur développe cette vision opératoire en parlant de « *la problématique de la 'configuration'* » : « *Là on rentre vraiment dans la question centrale de l'urbaniste, c'est-à-dire donner forme à la métropole en jouant sur des tensions : les rapports entre ville-centre et périphérie, entre noyau et territoire, (...) le contraste entre ville et nature...* ».

Inscrit lui aussi dans l'articulation entre théorie et pratique, l'architecte Yannis Tsiomis souligne les différents niveaux d'imbrications du social, du politique, du culturel et du spatial qui définissent la ville, et montre leurs conséquences sur l'espace public. A nouveau, c'est la conscience de cette ville multiple reliant espace et société, matérialité et abstraction, qui génère l'attitude et les outils du concepteur, intégrant à la forme projetée la civilisation en mouvement.

Le géographe Laurent Coudroy de Lille, en abordant la question par le biais des noms donnés à Paris, souligne la relativité des représentations de la métropole selon les différents acteurs de la ville : « *Ce qui attire mon attention, c'est que d'autres mots sont utilisés pour définir [la région parisienne]. Je propose donc de présenter quelques-uns de ces termes, non pas pour en faire*

l'exégèse, moins encore pour en faire l'étymologie, mais pour en exposer sommairement les enjeux à travers une histoire récente. Cette histoire, je la prends comme des couches qui s'accumulent dans la mémoire collective ainsi que dans les mots que nous employons. Il s'agit en quelque sorte de 'représentations'. » Chaque dénomination contient tout un réseau d'enjeux, imbriqués dans la mémoire des lieux qu'elle désigne, articulant histoire, espace, politique et société. Selon cette lecture du roman de la capitale, Paris incarne et confronte les intérêts politiques locaux et nationaux ; elle polarise l'équilibre du territoire, colonial puis national ; elle concrétise et réactualise l'histoire, dans sa matérialité mais aussi dans ses symboles, et dans ses noms. Comme l'expliquait Yannis Tsiomis, « *Les mots ont plusieurs acceptions, valables à différents moments de l'histoire. Mais ces acceptions ne sont pas disjointes, elles jouent entre elles selon le contexte, et créent ainsi des interférences entre les significations.* » Il en ressort une définition changeante, intrinsèquement humaine de la métropole, faite des vies des acteurs, de leur culture, de leur volonté, de leurs conflits : on approche d'une métropole **vécue**.

Si l'on réinterroge maintenant la complémentarité de ces définitions, elles apparaissent non seulement compatibles mais nécessaires les unes aux autres. Autour de cet objet partagé qu'est la métropole, les intervenants rassemblent et confrontent leurs points de vue et leurs représentations ; chaque discipline en examine une face, un aspect, une question ; chacune limite son regard et n'entrevoit la globalité qu'avec la collaboration, l'échange et l'enrichissement mutuel. Il ressort de cette confrontation des catégories d'interprétation partagées, plutôt qu'une définition commune. D'une manière analogue à l'architecture qui assemble et synthétise dans l'édifice des formes, des fonctions et une structure constructive, la métropole articule une situation territoriale et économique, une organisation sociale, économique et politique, et des formes urbaines.

Alors que la définition de la métropole était l'objectif explicite des interventions de la première journée de l'atelier, les « portraits » de Paris esquissés au cours de la deuxième journée sont plutôt les supports de l'action sur la ville – mais il existe une interaction puissante entre les représentations de la capitale et les orientations de la politique urbaine. La notion de portrait de ville est aujourd'hui enracinée dans le lexique urbain, peut-être grâce au travail de Gwenaél Querrien pour la collection « Portrait de ville », éditée par l'IFA depuis 1983. Ces portraits abordent la forme urbaine contemporaine à la lumière de l'histoire, décrivant la succession des visages d'une ville, établissant une sorte de « *morphing* » de cette évolution – selon l'expression de la directrice de collection. Ils touchent ainsi à la matérialité et à l'atmosphère de l'espace urbain, tout en l'articulant à ses facteurs politiques, sociaux, économiques et culturels. Le plus souvent réalisés par des chercheurs, architectes, historiens sociologues, ces portraits n'en comportent pas moins une dimension interprétative, dimension que l'on retrouve dans les représentations évoquées par les acteurs de la ville de Paris. Comme pour les définitions de la métropole, les points de vue varient ; non plus seulement en fonction des champs disciplinaires des orateurs, mais aussi et peut-être surtout en fonction de leurs rôles dans l'action urbaine. A chacun de ces rôles correspondent des outils, des échelles, des modèles et des concepts ; à chacun, des positions idéologiques, des enjeux politiques et institutionnels, des éthiques et des responsabilités.

L'élus parisien Pierre Mansat dépeint la métropole parisienne à partir de la question de sa gouvernance, qu'il repose dans sa globalité, depuis l'adéquation du système politique à la Région Ile-de-France jusqu'aux moyens architecturaux d'améliorer le bien-être des administrés. Le portrait de la métropole désigne les réformes structurelles à envisager : la ville est un objet à soigner, à perfectionner. Parce qu'elle est différenciée, cette région appelle plusieurs types d'aménagements, et des instances de décision souples et démocratiques, relativement indépendantes de l'Etat. Socialement et économiquement déséquilibrée, elle nécessite la coopération intercommunale, et une réflexion sur les relations entre centre et périphérie, nourrie par les notions de polycentralité et de densité. A ce niveau de gestion de la ville, c'est la matière sociale, économique et politique qui est organisée – recomposant le lien entre espace et société, et réactualisant à une échelle sans commune mesure la polis grecque. « *Je pense donc*

que la réappropriation politique de la métropole, sous des formes qui sont encore à définir, est une question démocratique essentielle liée à la question de l'identité. Selon moi, l'absence de sentiment d'appartenance à la métropole favorise les replis communautaires, ce qui est tout à fait dévastateur. »

Mireille Ferri, responsable du nouveau Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, intègre d'autres dimensions à la représentation de la métropole parisienne : l'analyse des inégalités sociales et économiques est associée dans une relation étroite à la question environnementale. En interrogeant le lien urbain entre logement, emploi et mobilité, cette analyse montre l'interdépendance des problèmes, et le potentiel de leurs solutions communes. L'aménagement du territoire devient alors un travail d'articulation fine entre les implantations d'activités et d'habitat, la configuration des infrastructures, l'équilibrage de l'étalement urbain par la densification, et la gestion concomitante des conflits d'échelles. La restructuration urbaine se situe cette fois à un niveau plus concret : ce n'est pas la ville comme objet politique et social, mais l'organisation spatiale de ses composantes physiques.

Le schéma directeur, à la recherche d'un modèle urbain adapté aux mutations contemporaines, réaffirme son identité et sa vocation : donner à la métropole un schéma, une figure capable d'orienter la conception urbaine – quitte à ce que cette figure soit faite de multiplicité. C'est l'attitude et l'objectif dont témoigne l'oratrice : *« La démarche du nouveau schéma directeur a consisté à imaginer une région qui se prépare à entrer dans une période complexe, celle des 10, 20, 30 années devant nous, alors même que nous voyons se dessiner des bouleversements, des mutations extrêmement profondes. Comment traverser une période de turbulence quand l'objectif est de maintenir tout le potentiel d'une région dynamique, en garantissant toujours un niveau de sécurité élevé à ses habitants ? Il nous faut penser tout à la fois l'assurance globale et la performance. Nous avons tenté de définir les éléments spécifiques de ces mutations. Comment assumer une mutation longue en étant extrêmement robustes et en même temps extrêmement souples. »*

Ariella Masbouni, urbaniste au Ministère du Développement Durable, est plus directement en prise avec la conception urbaine concrète. Tirant un fil entre l'échelle globale de la ville territoire et l'échelle locale de l'opération urbaine, l'urbaniste tisse ensemble les outils institutionnels de planification, les méthodes de projet urbain, et surtout les mentalités des acteurs de la ville. C'est l'aller-retour qui définit cette représentation de la ville : entre échelles, entre outils de conception, entre vision et action, entre méthodes de projet et modèles de développement. Ce portrait de la métropole comme création collective articulant représentations et action se manifeste particulièrement dans les méthodes analysées par l'oratrice : les scénarios de densification, le projet comme philosophie de l'action ou comme attitude partagée, la recherche de lisibilité du territoire... sont autant de modes d'articulation entre théorie et pratique dans la conception urbaine. Mais elle se manifeste aussi dans l'approche de la ville territoire : *« La question de la métropole en France, de la ville diffuse, de la ville territoire, est une question qu'on n'aborde pas depuis très longtemps. C'est une question qu'on a davantage abordée par l'analyse, par la connaissance des mécanismes, ce qui n'est déjà pas si mal, mais beaucoup moins de manière stratégique et en terme de projet. Et je prends cette phrase de Michel Tournier que j'aime bien : « Ce qui n'existe pas insiste ». Cette ville territoire n'existe pas dans la pensée des gens. La ville pour nous, c'est la ville centre. Ce qui est autour c'est l'espace servant de la ville, c'est la poubelle, l'arrière-cour où l'on a mis de façon absolument indifférenciée des routes, des lotissements, des zones logistiques, des centres commerciaux, des zones industrielles, sans aucun soin, parce que ce n'était pas « la maison ». Vous savez, c'est tout ce qu'on met chez soi derrière la maison, sauf que l'arrière-cour a pris tellement d'importance que c'est ça la ville européenne d'aujourd'hui. »*

La maîtrise d'ouvrage publique, représentée par Annick Bizouerne et François Régis Cypriani, se situe elle aussi à la charnière entre les visions globale et locale. Cependant elle considère cette interaction depuis le versant politique et social, quand l'urbaniste l'interrogeait plutôt depuis la conception urbaine. Selon ce point de vue, l'expérience de Plaine Commune est

d'abord la mise en place des conditions politiques et administratives permettant la coopération intercommunale, et la construction d'une vision stratégique et solidaire du territoire : « *Le regroupement de Plaine Commune est né d'une double dynamique. D'abord une dynamique urbaine, celle qui découle d'une reconquête urbaine sur la Plaine-Saint-Denis, (...) en faisant le pari que cette dynamique peut être suffisamment forte pour permettre une requalification urbaine et un développement économique et social de l'ensemble du territoire. Une dynamique également de solidarité. C'est un mot qui a déjà été prononcé par Pierre Mansat. A ma connaissance, Plaine Commune est le seul regroupement intercommunal basé sur cette volonté d'utiliser la véritable turbine économique – je reprends le mot de Pierre Mauroy concernant EuraLille – cette turbine économique que représente la Plaine Saint Denis pour irriguer l'ensemble du territoire.* »

Cette vision, faite de mixité fonctionnelle, d'intensité urbaine, et d'interactions territoriales repensées, s'apparente à la fabrication d'un modèle de développement qui s'exprime sous la forme d'une série de plans, comme le schéma directeur. C'est aussi l'élaboration d'un processus intégrant des visions plurielles, des temporalités multiples et différents niveaux de concertation. A nouveau, la ville est dépeinte comme une création collective, celle d'une vision commune et du cadre de sa mise en oeuvre. Le cas de Saint-Denis, décrit depuis l'intérieur, apparaît comme le pendant concret de l'approche comparative d'Ariella Masbouni : l'expérience nourrit la théorisation, qui l'alimente à son tour.

Le maître d'œuvre Antoine Grumbach aborde la métropole parisienne par la question de son identité, qui est posée au niveau régional et international. « *Paris c'est une grande métropole culturelle, ce n'est pas une grande métropole économique. Dans la concurrence mondiale et globale, il y a une nécessité absolue d'avoir un débouché maritime et celle-ci rejoint la question même de l'identité. En nous basant sur une phrase de Michelet qui disait : « Paris et le Havre sont une seule et même ville dont la Seine est la Grande Rue », nous avons réfléchi à cette ouverture vers la mer et vers la constitution d'une métropole européenne qui va de la mer jusqu'à plus loin que Paris, vers Melun, et dans laquelle la Seine est l'identité. Pas seulement la Seine, la Seine et le grand bassin versant avec tous les affluents, c'est-à-dire une identité géographique.* »

Ce regard est un choix projectuel, inhérent à la démarche de conception de cet architecte : transformer la ville sur elle-même, plutôt que de l'étaler ou de la recréer. La notion d'identité, associée à la géographie, lui permet de désigner le fil directeur du projet, la Seine lui servant de support matériel. Mais cette notion intervient aussi dans l'incorporation des dimensions sociale, culturelle et économique à la forme urbaine : l'identité urbaine invoque les représentations partagées de la ville, localement et mondialement ; elle dessine la position économique de la ville par rapport au réseau des métropoles mondiales ; et, dans le cas de Paris et de la Seine, elle ancre la ville dans le territoire. Plus que les précédents, ce portrait intègre de la forme urbaine dans l'interprétation et la recomposition des éléments sociaux, économiques, culturels qui font la ville, grâce au fleuve et aux représentations qu'il charrie.

Il existe une complémentarité entre ces portraits de Paris, comme c'était le cas pour les définitions de la métropole. Mais elle ne réside pas dans l'assemblage interdisciplinaire des différents aspects de la ville : elle se situe ailleurs, et crée autre chose. Il y a d'une part la complémentarité des rôles, qui ensemble constituent le procès collectif de construction de la ville – et chaque rôle, chaque acteur, on l'a vu, construit sa représentation de la métropole et de sa propre action dessus. Les rôles composent ainsi les éléments d'une « mécanique » complexe, dont chaque portrait distinct précise le fonctionnement.

Il y a d'autre part celle des regards, particuliers ou généraux, intérieurs ou extérieurs, politiques, sociaux, techniques ou culturels, dont l'interaction crée une évolution dynamique en prise avec le mouvement de la société. La ville en train de se faire appelle des représentations souples pour des pratiques en continuelle adaptation : un portrait en action.

A chacun de ces niveaux, sont désignées dans toute leur complexité certaines composantes de la métropole : sa situation, sa forme, ses fonctions innombrables, de l'économique au social et au culturel.

Interprétation graphique des définitions de la métropole

Principe de construction :

Une analyse thématique et lexicale des interventions à l'Atelier Paris Métropole a permis d'identifier et d'étudier les notions utilisées par les orateurs pour définir la métropole : elle révèle leur diversité, leurs significations et leurs ambiguïtés, leurs relations, et leur efficacité à définir une représentation complexe et néanmoins appréhensible de la métropole.

Ces notions ont été organisées dans une représentation graphique de façon à traduire leurs champs disciplinaires de départ, leurs relations à la métropole et leurs interactions, ainsi que leur poids dans le discours étudié.

Légende :

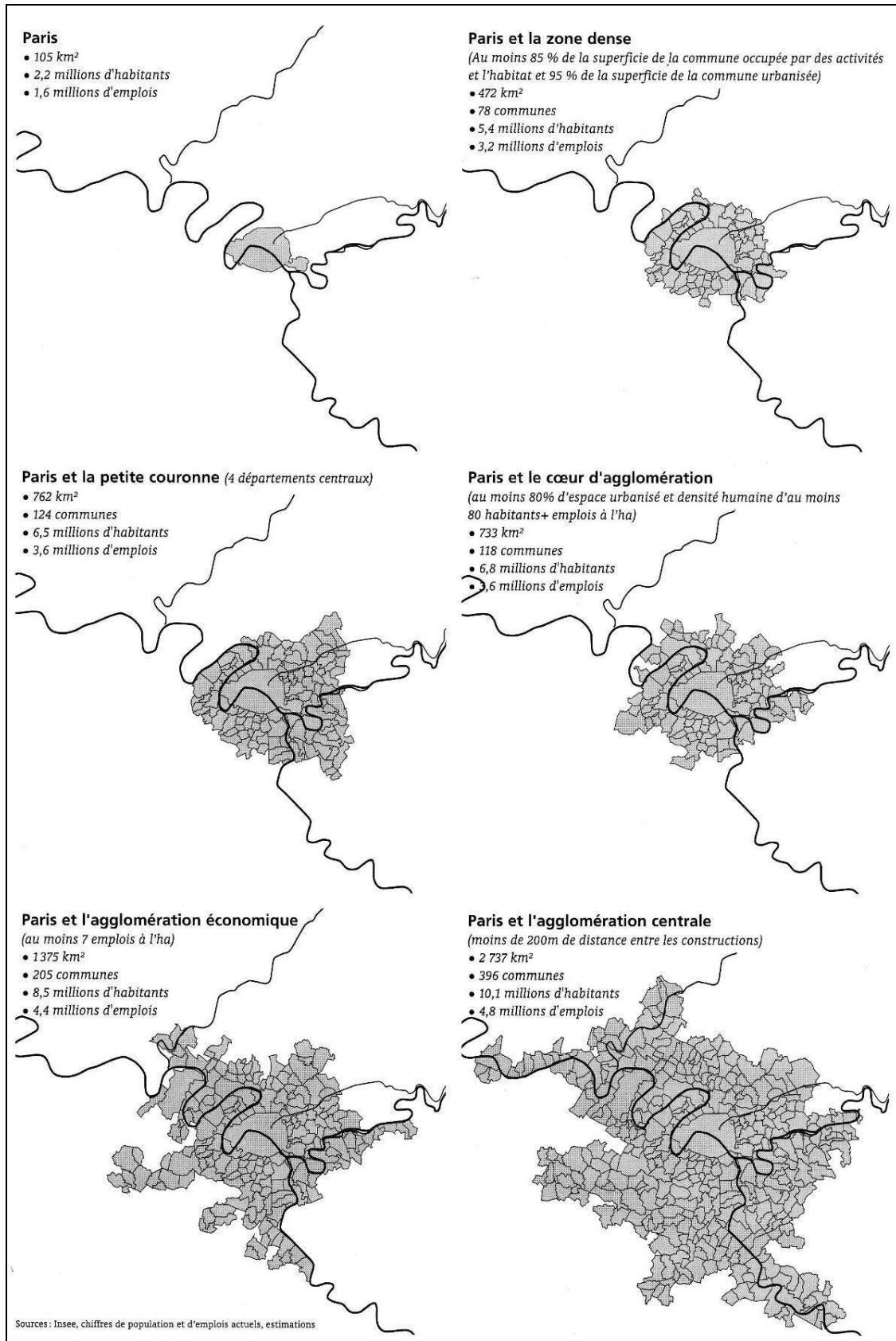
Les axes délimitent les catégories d'interprétation évoquées par les orateurs.

Les ellipses soulignent la relation notion / métropole : une notion peut être inhérente à la métropole (ellipse centrale), elle peut définir l'une de ses parties, l'un de ses éléments (seconde ellipse), ou elle peut désigner un élément qui lui est associé par l'orateur.

Italique : Champs disciplinaires

Taille des caractères : fréquence de citation du mot par l'orateur.

Position du mot : déterminée selon le champ auquel le mot se réfère, la distance avec les autres mots et les autres champs reflétant les associations thématiques établies par l'orateur.



Paris-Métropole confrontée à la question de la gouvernance.
Document APUR, publié in *Paris-Projet*, 2008.

Le Grand Paris : entre vision, projet et gouvernance*, Albert LévyQuel Grand Paris pour demain ?*

Quelque soit la solution envisagée, celle-ci devra articuler au moins trois éléments : une vision stratégique à long terme pour la région, un projet métropolitain d'envergure et une nouvelle gouvernance territoriale, en établissant une cohérence entre ces trois pôles. La question est de savoir alors par où commencer ? Plusieurs démarches sont possibles. On peut commencer par la recherche d'une nouvelle gouvernance territoriale pour définir ensuite une vision stratégique qui donnera lieu à un projet métropolitain : c'était la position du chef de l'Etat en juin 2007 lorsqu'il a parlé de la création d'une communauté urbaine englobant Paris et les communes limitrophes. On peut démarrer aussi par l'élaboration d'une vision stratégique qui se traduit ensuite dans un projet, pour aboutir à l'organisation d'une gouvernance : ce serait, paraît-il, le nouveau scénario choisi par le chef de l'Etat et Christian Blanc, le nouveau secrétaire d'Etat à la région-capitale.

Avec l'ouverture de la consultation architecturale, une troisième démarche est esquissée : partir de la construction d'un projet, lié à une vision, pour aboutir à une gouvernance appropriée. Mais une précision s'impose : la vision stratégique de l'architecte - appelée *parti* d'aménagement dans sa version traditionnelle, ou *concept* dans son acception moderne - est surtout liée au choix d'une forme d'aménagement, d'une forme spatiale plus ou moins élaborée, qui ne correspond pas à la définition qui en est donnée par la planification stratégique : autant d'architectes autant de partis d'aménagement... C'est pourquoi cette dernière démarche a été critiquée : la pertinence d'un « grand geste architectural », d'un « grand geste poétique » lié à l'intuition, à la sensibilité d'un maître d'œuvre, aussi grand soit-il, pour répondre à la question du Grand Paris, est mise en doute, car les enjeux pour la métropole sont d'abord, et avant tout, économiques et sociaux.

La construction d'une vision stratégique à long terme pour la métropole implique, en effet, en amont, un travail multidisciplinaire de diagnostic et des études approfondies de prospective pour fixer un avenir pour la région-capitale. Ces études devront tenir compte, d'une part, du contexte de la mondialisation, et de la concurrence entre grandes métropoles qui en découle, et de l'économie postindustrielle émergente tournée vers les services et l'immatériel, la nouvelle économie liée aux technologies de l'information et de la communication ; d'autre part, elles devront prendre en considération la situation de l'après-Kyoto avec le lancinant problème du développement durable, aujourd'hui incontournable. Ces contraintes sont, de plus, aggravées par l'incertitude et le risque qui caractérisent nos temps actuels et qui hypothèquent toute prévision à long terme, ainsi que par le flou et l'indétermination qui entourent la notion de *ville durable* dont les contours et le contenu restent encore largement à construire. Quels sont les précédents historiques et quels enseignements pouvons-nous en tirer ?

Hausmann et le Grand Paris

La référence à Hausmann est souvent invoquée à propos du Grand Paris : « *Il s'agit d'enfanter une nouvelle ville comme en son temps le baron Hausmann* » (H. Guaino). Mais le couple Napoléon III / Hausmann n'a rien à voir avec le couple Sarkozy/Blanc, le contexte politique et institutionnel est totalement différent. La solution hausmannienne (1853-1870) était basée sur une gouvernance autoritaire, quasi dictatoriale (le Second Empire est né par un coup d'Etat), elle a permis cependant, à partir d'une vision stratégique claire - moderniser la ville et faire de Paris la capitale du XIX^e siècle - la réalisation d'un projet métropolitain exemplaire, dont on admire encore la valeur et les qualités, à partir d'une double opération :

- l'annexion en 1860 des communes périphériques allant de la Ceinture des Fermiers Généraux aux fortifications de Thiers (limites actuelles), en passant de 3288 à 7088 hect., et d'une population de 1,1 million à 1,7 million, transformant les 12 arrondissements de départ en 20 nouveaux arrondissements ;

- l'unification du nouveau territoire parisien par les grands travaux que l'on connaît, en procédant par grands systèmes : la circulation (percées et gares), l'assainissement (égouts et eaux), l'aération (parcs et jardins), l'embellissement (réglementation urbaine et mobilier urbain)...

Hausmann saura s'appuyer pour cette immense entreprise sur des ingénieurs et des techniciens de haute compétence (Belgrand, Alphand, Deschamps...) et sur des architectes de qualité (Davioud, Hittorff, Garnier, Baltard, Daly...).

Delouvrier et le Grand Paris

De même l'analogie avec le couple De Gaulle/Delouvrier ne fonctionne pas mieux. La démarche de Delouvrier (1961-1969) - encore un préfet - reposait également sur une gouvernance forte et autoritaire, celle de la république gaullienne et son Etat centralisateur jacobin. Le CARP (Comité d'Aménagement de la Région Parisienne), assisté par le SARP (Service d'Aménagement de la Région Parisienne), était entièrement nommé par le gouvernement. En 1961 fut créé le District de la Région Parisienne dont Delouvrier était le préfet, et en 1964 le département de la Seine fut découpé en 4 nouveaux départements, entraînant la création de 5 nouvelles préfetures : toutes ces opérations de déconcentration administrative permettaient à l'Etat de garder la mainmise sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire. Rappelons que Paris était alors directement gérée par l'Etat à travers deux préfets, la ville ne possédait aucune autonomie municipale qu'elle n'obtiendra seulement, comme on sait, qu'en 1976 (depuis la Commune de 1870 l'Etat se méfiait de la capitale et de sa population, et les événements de mai 68 sont venus lui rappeler le caractère rebelle et révolutionnaire des Parisiens). Le travail de Delouvrier, qui aboutira en 1965 au SDAURP, amendé en 1976 avec le SDAURIF, puis révisé en 1994 avec le SDRIF, était axé sur deux points forts :

- abandonner la vision malthusienne du PADOG (1960), le nouveau SDRAUP reposait sur une vision très optimiste de la croissance de la région parisienne qui devait atteindre 16 millions d'habitants en 2000 ;

- maîtriser l'urbanisation anarchique, selon l'injonction de De Gaulle : « *C'est important politiquement et pour la France que Paris retrouve une image de cité moderne. Il faut mettre de l'ordre là dedans* ».

Le projet complexe comprenait alors la création de 8 villes nouvelles (qui deviendront 5 par la suite), des pôles restructurateurs de banlieue (Créteil...), des pôles tertiaires (La Défense), un Réseau Express Régional (RER), des rocade (A 86 et Francilienne)..., tous ces éléments organisent encore le fonctionnement de la région parisienne, mais les réseaux ont atteint aujourd'hui un seuil de saturation.

Les architectes de cette époque ont-ils été à la hauteur des nouveaux défis métropolitains ? A voir la réalisation des villes nouvelles, qui devaient se substituer aux grands ensembles, la rénovation du secteur 'Italie' dans le XIII^e arrondissement, le Front de Seine dans le XV^e, ou encore l'affaire des Halles..., on peut en douter.

Un nouveau contexte : décentralisation et démocratisation

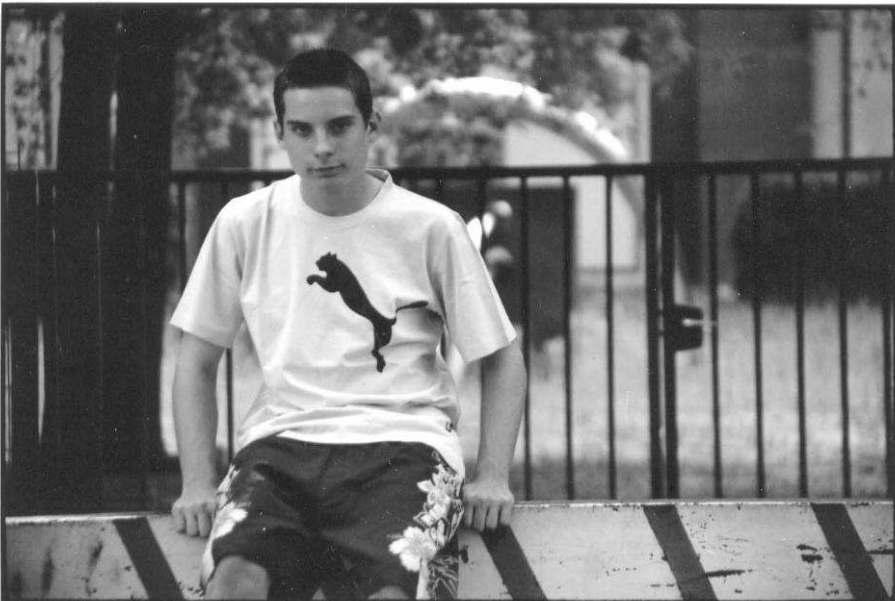
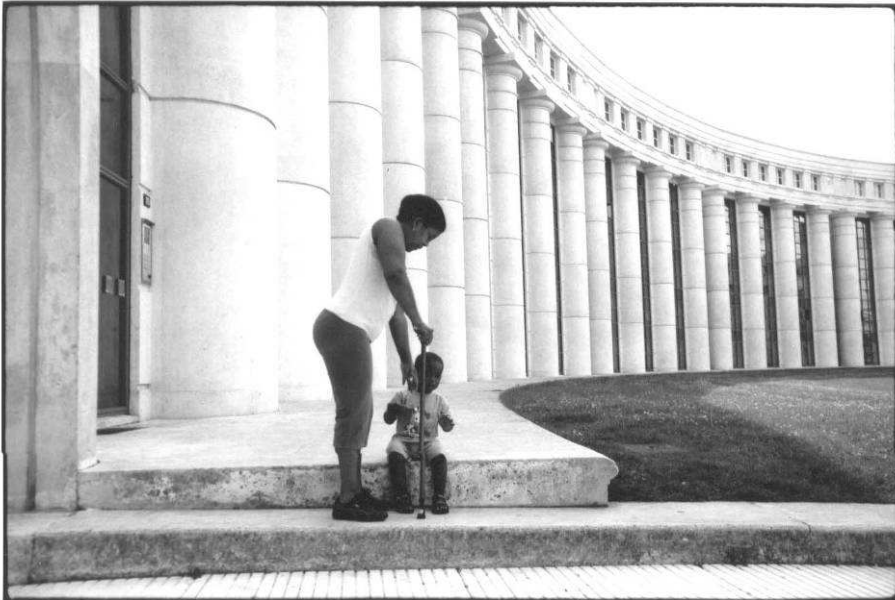
On ne peut plus penser, à présent, le Grand Paris dans ces vieux schémas de gouvernance autoritaire et peu démocratique, car la décentralisation accomplie en 1982 (par la Gauche) a totalement bouleversée le paysage institutionnel et la gestion locale : un nouveau régime de gouvernance urbaine est né. Le vieux rapport vertical hiérarchique entre l'Etat et les collectivités locales est remplacé par un rapport horizontal partenarial et contractuel. De plus, on assiste, d'une manière générale, à la montée d'une revendication pour plus de démocratie locale, pour plus de participation citoyenne (Conseils de quartier, Assises pour la ville...). Cette décentralisation donnera lieu, par exemple, au transfert de l'Exécutif régional du préfet de Région au Président du Conseil Régional, ainsi qu'à la mise en place de la loi PLM, relative aux nouveaux statuts de Paris, Lyon, Marseille. C'est donc, dans ce nouveau cadre de partenariat contractuel Etat/Région, Etat/Collectivités locales, mais aussi de nouveaux rapports entre Paris et sa banlieue (concrétisés récemment par la Conférence métropolitaine), qu'il faut penser maintenant le Grand Paris en reconnaissant l'existence d'une diversité de territoires et d'identités locales, et en discutant également la centralité de Paris par rapport aux communes

périphériques : la structure du futur Grand Paris ne pourra être que polycentrique, de type fédératif, avec un esprit de solidarité (problème de la taxe professionnelle unique), afin de pouvoir donner toutes les chances au développement des villes de banlieue et de combattre les inégalités territoriales et sociales. La question posée est donc de savoir maintenant comment organiser la gouvernance de cette aire métropolitaine polycentrique et quelles limites lui donner ? Quelle approche adopter ?

Une articulation entre vision, projet et gouvernance

Pour revenir à notre interrogation de départ : entre vision, projet et gouvernance, par où commencer ? Les modalités de fabrication du projet urbain ont changé, il n'y aurait plus un ordre prioritaire à suivre, ni une démarche privilégiée qui s'impose, on parle de « *work in progress* », d'urbanisme procédural, transactionnel, «le chemin se trace en marchant »... C'est donc dans l'interaction et la simultanéité dans la construction d'une vision stratégique, la conception d'un projet métropolitain, et l'élaboration d'une gouvernance territoriale polycentrique, qu'il faudrait travailler. De plus, comme le montrent, à plus petite échelle, certains projets actuels d'intercommunalité, il faudrait procéder graduellement : Plaine Commune, par exemple, Communauté d'agglomération est passée de 3 villes en 1985 à 8 villes en 2005 (Aubervilliers, La Courneuve, Epinay, L'Ile-Saint-Denis, Pierrefitte, Saint-Denis, Stains, Villetaneuse) en construisant progressivement sa vision (Charte intercommunale), son projet urbain (plan Hippodamos) et sa gouvernance territoriale (de la Communauté de communes à la Communauté d'agglomération), en les révisant et en les améliorant continuellement et simultanément.

Dans le contexte institutionnel actuel, la configuration du Grand Paris ne devrait donc pas adopter, au départ, une forme, ou une formule, trop rigide et fermée, mais rester souple et ouverte, permettant ainsi des adaptations aux évolutions et à la conjoncture. Après tout, le Grand Londres (GLA), autre référence importante, n'a cessé aussi de se transformer dans le temps : créé en 1963, son gouvernement a été dissout en 1986, restructuré en 1994, pour donner lieu en 1999 à un territoire de 1850 km², divisé en 33 districts, avec une Assemblée et à un Maire élu au suffrage universel, pour une population de 7,5 millions d'habitants.



« *Petites pièces* », d'Evelyne Wicky**Mon voisin,**

Je le rencontre dans l'ascenseur. Il a 12 ans. Je ne connaîtrai jamais son prénom.

Je lui souris en lui disant Bonjour. Il me répond par un sourire surpris et rayonnant. Notre entente sera basée sur nos deux sourires.

A l'arrivée de l'ascenseur au rez de chaussée, il me laisse passer la première. Je le remercie. Il ne me répond pas ; il ne connaît pas la langue française.

Nous nous croiserons beaucoup dans l'ascenseur.

La fois suivante, je lui dirai qu'il fait beau dehors. Il dit quelque chose que je ne comprends pas. Nous nous sourions.

Quelques temps plus tard, il entre dans l'ascenseur et s'empresse de me dire « *il fait beau* ». Je ris. Il rit avec moi. J'essaie « *collège ?* »... Il ne comprend pas.

Les fois suivantes nous parlerons beaucoup du temps « *beau, mauvais, vent, pluie, froid, soleil, printemps...* ». Au sortir de l'ascenseur, toujours il me fait signe de passer devant lui puis m'envoie un sourire qui dit quelque chose comme « *à la prochaine fois* ».

Au printemps je lui demande « *vous êtes roumain ?* ». Il me dit non de la tête puis « *bulgare* ».

Il grandit, son allure se transforme. Il apprend le français à toute vitesse. Il prend de l'assurance. Il me fait toujours signe de passer la première mais maintenant c'est en jeune homme qu'il me le signifie.

Petit à petit, je saurais de lui qu'il va au collège, qu'il fait les courses pour sa maman, qu'il a un grand frère, que son papa a trouvé du travail dans le bâtiment, qu'ils ont maintenant une voiture, qu'il a ses propres clés d'appartement.

Il a 14 ans. Il s'est fait des amis et amies. Leur point de rencontre est le banc devant notre bâtiment.

Lorsque j'arrive près de l'entrée, il se dépêche de m'ouvrir la porte avec ses clés. Il est content, moi aussi. Nous rions.

Je croise la gardienne, jeune femme d'origine portugaise, je l'aime bien. Elle parle avec un locataire. Je les entends « *ils criaient, ... oui, les bulgares... si ça continue je m'achète une arme au cas où ils sonnent chez moi* ». Je prends l'ascenseur.

Puis tout ira très vite.

La gardienne m'apostrophe « *il n'avait pas les clés, il est entré en forçant la porte. – qui vous l'a dit ? – la dame du premier, elle l'a vu* », puis « *il crache par terre – vous l'avez vu cracher ? – je lui ai demandé si c'était lui, il a rigolé* », et encore « *il fume dans l'entrée avec ses copains, les propriétaires se plaignent* », enfin « *il est encore entré en cassant une vitre* ».

Lors de notre rencontre suivante, je montre au jeune homme ma sonnette et lui demande de sonner chez moi lorsqu'il n'arrive pas à entrer chez lui « *tant que vous voyez de la lumière, vous pouvez sonner. Et arrêtez d'entrer par effraction* ». Il tente de se justifier, j'insiste pour qu'il sonne chez moi. Il le fera régulièrement. Un soir, après que j'ai répondu à ma sonnette, un copain du jeune homme sonne chez moi et me demande s'il peut dormir dans le couloir. Refus sec de ma part. Je remets les choses au point avec le jeune homme le lendemain « *je vous ouvre la porte parce que je ne veux pas que vous dormiez dehors ni que vous entriez chez vous par effraction, mais vous entrez seul* ». Il n'y aura plus de problème.

Quelques mois plus tard, je croise la gardienne qui nettoie l'entrée. « *Ils s'en vont – qui ça ? – Les bulgares – Vous êtes sûre ? – L'appartement change de propriétaire, ils doivent partir – mais, ils n'ont pas de bail ? – je ne sais pas* »

Je rencontre le jeune homme dans l'ascenseur, il me confirme leur départ et me dit qu'ils n'ont pas signé de bail. Je comprends qu'ils n'ont pas de « papiers ». « *Tout le monde est content qu'on s'en aille...* ». Je ne commente pas. Je lui demande où ils vont habiter « *à Orly, je crois – vous êtes content ? – J'ai tous mes copains ici...* ».

Un matin je croise une dame devant les boîtes aux lettres. Elle colle un nouveau nom sur la boîte aux lettres des bulgares. « *Ils ont laissé le studio dans un état !* ».

Tout l'été le jeune homme continuera de venir s'asseoir sur le banc puis je ne le verrai plus.

Deuxième partie

**Structures de la mobilité et architecture de l'habitat.
*Modèles spatiaux dans l'histoire de Paris-Métropole***

Cristiana Mazzoni



Afin de comprendre les caractères des projets contemporains relatifs aux territoires de l'agglomération dense et leur impact sur la réflexion à l'échelle métropolitaine, on ne peut pas faire abstraction d'une lecture qui retrace l'histoire des grands modèles d'aménagement de la capitale à l'ère de la métropolisation. C'est pourquoi, avant d'entamer la réflexion comparative à l'échelle des territoires de projet, cette partie de la recherche s'arrête sur deux modèles emblématiques qui ont caractérisé l'histoire récente de la ville et son inscription dans le territoire régional : celui de la *métropole dense et compacte* du XIXe siècle et celui de la *métropole ouverte* qui prend corps au cours du premier tiers du XXe siècle. Du troisième modèle, celui de la *métropole polycentrique*, qui se profile au cours de la deuxième moitié du XXe siècle nous ne donnons que quelques pistes de réflexion, sans avancer des thèses conclusives. Autant les deux premiers sont des modèles conclus et représentatifs d'une époque révolue, autant le troisième n'a pas encore trouvé, selon nous, une forme stable et définitive : il est toujours en discussion et donc sujet à évolution.

Malgré leurs différences et antinomies, ces trois modèles d'aménagement de l'espace métropolitain rendent compte d'une évolution malgré tout linéaire de l'histoire récente de la ville européenne : une évolution marquée par la notion de *modernité* architecturale et urbaine et qui, depuis la première industrialisation est scandée par trois importants moments clefs. De cette évolution linéaire naît une forte continuité entre la ville de la première, de la deuxième et de la troisième modernité, à savoir la métropole dense du XIXe siècle, la métropole ouverte du début du XXe siècle et la métropole polycentrique contemporaine. La modernité que nous vivons actuellement, définie par certains analystes comme une *surmodernité* ou une *hypermodernité* s'oppose, pour nous, à l'idée de *postmodernité* et présuppose une lecture critique positive des éléments mis en place au cours du XIXe siècle et leur revalorisation, non sans tenir compte des avancées contemporaines. A partir de ces présupposés et sur la trace des théories italiennes des années 1960, notre réflexion s'inscrit dans l'approche qui vise à « observer les ressources dont dispose la ville pour les faire prospérer et les modifier de manière intelligente afin de satisfaire les besoins les plus urgents » : c'est ce que Dieter Frick appelle pouvoir « utiliser la ville comme modèle de son propre développement »¹⁰³.

Parmi les éléments qui nous permettent de lire la ville dans sa continuité et de l'utiliser comme modèle de son propre développement, nous retenons ici essentiellement les structures de la mobilité, et en particulier celles liées à la mobilité ferroviaire, ainsi que l'architecture de l'habitat collectif : deux éléments qui ont joué un rôle propulseur dans le passage de la ville

¹⁰³ Dieter Frick, « Pour une utilisation de la ville contemporaine comme support et modèle de l'urbanisme public », in Gilles Duhem, Boris Grésillon, Dorothee Kohler (dir.), *Paris-Berlin. Regards croisés sur deux capitales européennes*, Paris, Anthropos, 2000, p. 164.

moyenâgeuse à la ville moderne et qui pourraient avoir aujourd'hui, dans leur articulation réciproque, une place de premier plan dans la structuration du tissu métropolitain. Ainsi, l'hypothèse qui guide l'analyse est que le système du rail accompagne et instruit de façon fine le passage de la ville moyenâgeuse aux différentes phases de la ville moderne, celles qui démarrent par la consolidation de l'industrialisation au milieu XIXe siècle et définissent pour Paris le passage à l'ère de la métropole. Si considéré avec les différentes formes de mobilité dont il est à l'origine et dans son articulation avec les tissus de l'habitat, ce système conserve aujourd'hui des nombreux atouts pour le projet de la métropole contemporaine et ceci malgré les fortes déchirures des territoires dont il est à l'origine.

Dans l'analyse des différents modèles spatiaux qui se profilent à partir de la deuxième moitié du XIXe siècle, c'est bien la recherche de l'expression d'un *système* qui nous fournit la clef d'interprétation de l'évolution de la métropole parisienne sur un siècle et demi d'histoire. La ville est par définition le lieu de la confrontation entre éléments hétérogènes, multiples et divers qui entrent en dialogue, se frottent ou s'excluent mutuellement : grâce à cette confrontation ils peuvent former un système. Dans cette logique, les éléments spatiaux sur lesquels nous posons notre attention dans les chapitres qui suivent sont définis par les gares et les rails, par les espaces publics urbains accueillant d'autres formes de mobilité - les rues, les places, les parcs et les jardins - ainsi que par les formes d'habitation qui dessinent le tissu des quartiers aux alentours des gares et des rails. Avant de devenir des éléments éminemment fonctionnels au cours des années 1960 et 1970 et avant d'être rejetées car considérées comme responsables des déchirures des territoires actuels, ces structures et infrastructures ont su créer un dialogue constructif avec les autres espaces de la ville, elles ont su définir avec ceux-ci un véritable système, un jeu de correspondances et d'articulations fines. Ce système articulé pourrait servir de référence pour penser la complexité des territoires métropolitains contemporains, où les gares et les rails seraient appelés à composer plutôt qu'à déchirer, à dialoguer plutôt qu'à s'imposer, à mettre en valeur la potentialité d'un lieu plutôt qu'à l'ignorer, à soutenir une approche globale de la planification à plusieurs échelles, plutôt qu'à encourager une lecture sectorielle, éminemment fonctionnelle et monodimensionnelle.

Paris métropole dense : le rôle des rails dans le modèle de la ville compacte (1830-1900)

Les années 1830 représentent le moment où la grande ville européenne se confronte pour la première fois au système du rail et à la construction des gares. Ceci à la fois dans les villes dont l'importance démographique est ancienne, telles Paris ou Londres, et dans les villes dont l'importance démographique remonte au XIXe siècle, telles Francfort ou Berlin. Pour les unes, la confrontation avec le système des gares et du rail permettra essentiellement d'ordonner et de régulariser leur centre, tandis que pour les autres, cette confrontation sera à l'origine de nouvelles formes d'extension contrôlées et articulées. Dans les deux cas, au cours de cette première période, la structure urbaine héritée du Moyen-âge et façonnée aux cours des derniers siècles par les modèles classique et baroque, forme encore une entité distincte par rapport à la gare et à son faisceau de rails : ces deux mondes se frôlent sans se rencontrer véritablement.

C'est au cours des années 1840 que les nouvelles constructions ferroviaires nées en réponse aux exigences de l'industrie implantée aux abords de la ville-centre, ainsi qu'au voyage de passagers, permettent de rompre les schémas urbains en place et d'amorcer des nouveaux principes d'aménagement, établis sur l'idée de mise en réseau des espaces ainsi que des personnes. Dans les grandes villes dont l'importance démographique est ancienne, la gare, bien que restant dans les quartiers les plus éloignés du centre, commence à être construite dans un rapport étroit avec les tissus urbains existants. La gare et la ville se rencontrent même si elles restent encore relativement étanches l'une par rapport à l'autre : la ville a des rythmes lents, donnés par la marche à pied, par les mouvements des omnibus conduits par les chevaux, rythmes en contraste avec ceux donnés par les nouveaux trains et leurs locomotives à vapeur. Autour de l'emprise ferroviaire se trouvent encore des vastes zones ouvertes et non urbanisées qui, malgré la peur de la modernité liée à la vitesse des transports sur rails, ne tarderont pas à se définir comme de nouveaux secteurs de réorganisation urbaine.

A Paris, les premières gares pour le trafic des passagers sont construites au cours de cette décennie, en deçà de l'ancienne Enceinte des Fermiers Généraux¹⁰⁴. En cette même période sont réalisés, pour des raisons militaires consécutives aux tensions avec l'Angleterre, les puissantes fortifications d'Adolphe Thiers. Celles-ci coupent en deux les communes

¹⁰⁴ La gare Saint-Lazare, anciennement « Embarcadère de l'Ouest », est construite en bois en 1837 puis reconstruite en maçonnerie en 1841 ; la gare d'Austerlitz est construite en 1840, puis reconstruite une première fois en 1846 ; la gare Montparnasse, anciennement gare de l'Ouest, est construite en 1840, puis reconstruite en 1852 ; la première gare du Nord est construite en 1846 ; les premières gare de Lyon, anciennement « Embarcadère de chemin de fer de Paris à Montereau », et gare de l'Est, anciennement gare de Strasbourg, sont construites en 1849.

périphériques dont les terrains situés *intra muros* forment la « petite banlieue »¹⁰⁵. A travers ses descriptions littéraires, le *Nouveau Tableau de Paris* (1834) donne avec force l'idée de la nouvelle rencontre qui s'opère en ce moment entre les rails et la ville. L'image qui transparait préfigure les travaux qui seront complétés par Haussmann dans la partie des faubourgs nouvellement inscrite au sein du territoire *intra muros*, où sont tracées d'importantes voies de liaison des quartiers, des nouvelles places et des nouveaux ponts enjambant les voies ferrées et garantissant une continuité du tissu urbain : « D'un côté les faubourgs s'agrandissent, gagnent les hauteurs, pressent les barrières, les brisent pour aller au-devant des chemins de fer, dont le bénéfice les atteint les premiers, de l'autre, la ville neuve, la ville aujourd'hui étouffée entre les faubourgs et les masures des quais, se lie par des places, des carrefours et des canaux à la vieille ville plantée au bord de la Seine »¹⁰⁶. L'architecte franco-anglais César Daly, proche du cercle fouriériste et directeur de la *Revue générale de l'architecture et des travaux publics*, laisse de même entendre le rôle structurant des rails et des gares dans la transformation de la ville quand il affirme dans son article prémonitoire que ces structures devront bientôt avoir une assise monumentale : « Un jour viendra sans doute où les gares de chemin de fer compteront parmi les édifices les plus importants, où l'architecture sera appelée à déployer toutes ses ressources, où leur construction devra être monumentale. Les gares pourront être mises alors sur la même ligne que les vastes et splendides monuments consacrés aux bains publics chez les romains »¹⁰⁷. Pour le moment, elles séduisent surtout pour la qualité et le traitement de leurs espaces intérieurs qui associent des vastes espaces couverts par de charpentes en bois, puis métalliques, à des amples halles maçonnées. Théophile Gautier, dans son article écrit pour *La Presse* à l'occasion de l'inauguration de la première gare du Nord à Paris, le 16 juin 1846, compare la magnificence des nouvelles gares à celle d'une cathédrale gothique : « Les arcs de l'immense travée, les halles énormes, les contreforts puissants donnent à tous ces palais de l'industrie moderne un caractère tout particulier. [...] Si on les compare aux églises construites récemment, on s'aperçoit clairement que le culte du siècle est celui du chemin de fer ». A l'instar d'une cathédrale, les gares ouvrent à la pratique d'un nouveau culte, celui du voyage en chemin de fer, symbole de la modernité et du progrès lié à l'industrialisation.

Les architectes et ingénieurs qui construisent ces immenses halles et mettent au point, à partir des années 1840, le programme fonctionnel destiné aux différentes compagnies ferroviaires pour la construction des gares et leur rapport à la ville, sont pour la plupart sympathisants bonapartistes attirés par le saint-simonisme et contribuent avec leurs projets à la diffusion des

¹⁰⁵ Cf. à ce sujet Bernard Rouleau, *Paris. Histoire d'un espace*, Paris, Seuil, 1997.

¹⁰⁶ Cité in Claire Hancock, *Paris et Londres au XIXe siècle. Représentations dans les guides et récits de voyage*, Paris, CNRS Editions, 2003, pp. 274-275.

¹⁰⁷ César Daly, « Des gares de chemin de fer », *Revue générale de l'architecture et des travaux publics*, 1845-1846, p. 517.

idées progressistes en faveur du chemin de fer¹⁰⁸. Leur programme architectural varie selon l'importance de la gare à construire et propose une classification typologique établie à partir de la position du bâtiment pour les voyageurs par rapport aux quais : avec un seul bâtiment de tête, deux bâtiments latéraux parallèles aux quais, enfin un seul corps placé à l'intérieur du faisceau des quais ou latéralement, toujours parallèle à leur direction¹⁰⁹. Mais la gare est essentiellement fermée au sein de son enceinte et appartient à un monde qui est considéré encore séparé de l'univers urbain, gouverné par des règles à part qui définissent les cheminements, les temporalités et les modalités de rencontre des différentes classes sociales qui s'y rendent¹¹⁰.

Afin de résoudre la question typologique et de la confrontation avec l'espace du quartier environnant, les architectes choisissent en cette période, de travailler essentiellement par analogie et d'adapter l'image de la gare à celle d'un édifice accrédité dans l'histoire. L'analogie qui s'avère la plus réussie, sur le plan iconographique, est celle de l'arc de triomphe, comme le montrent les exemples de la gare d'Euston à Londres et des chemins de fer de la Belgique à Paris. A côté de cette première référence, le thème qui permet les idées et les recherches sans doute les plus intéressantes est celui de la basilique, constituée par une nef centrale très vaste et par deux corps latéraux moins élevés. On y recourt, non sans modifications, pour obtenir un édifice homogène composé d'une vaste halle centrale réservée à l'arrivée des trains avec leurs locomotives à vapeur ainsi qu'à l'embarquement et au débarquement des voyageurs, et d'espaces latéraux occupés par les parcours publics, les zones d'attente et les services. L'exemple le plus singulier et novateur de ce type de distribution, est représenté par la gare de King's Cross à Londres, conçue à la fin des années 1840 et inaugurée en 1852. En partant d'une implantation à nef centrale, l'architecte Lewis Cubitt transforme de manière originale la référence au modèle basilical en créant deux espaces couverts d'amples voûtes. Ces dernières sont lisibles sur la façade principale ouvrant sur la place, grâce à deux grandes fenêtres thermales. Il est par ailleurs possible d'établir un parallèle entre cet exemple, aux lignes extraordinairement sobres et pures, et les formes typologiques novatrices que l'on expérimente

¹⁰⁸ Ce sont en particulier Auguste Perdonnet, ingénieur de l'Ecole polytechnique, Eugène Flachet, ingénieur civil collaborateur des frères Pereire pour les lignes de l'Ouest et auteur des charpentes métalliques de première gare Montparnasse et de la gare St. Lazare, et Léonce Raynaud, architecte de la première gare du Nord, inspecteur général des Ponts et Chaussées et professeur d'architecture à l'Ecole polytechnique. Ils sont les auteurs des premiers traités français d'architecture ferroviaire. Cf. : Auguste Perdonnet et Camille Polonceau, *Portefeuille de l'ingénieur des chemins de fer*, Librairie Scientifique - Industrielle, Paris, 1843-1846 ; Auguste Perdonnet, *Traité élémentaire des chemins de fer*, Paris, 1855-1856 ; Pierre Chabat, *Bâtiments des chemins de fer*, Paris, 1862-1866.

¹⁰⁹ Cf. V. Bois et Camille Polonceau, « De la disposition et du service des gares et stations sur les chemins de fer », *Revue générale de l'architecture et des travaux publics*, I, 1840.

¹¹⁰ Voir à ce sujet Karen Bowie (dir.), « *La modernité avant Haussmann. Formes de l'espace urbain à Paris, 1801-1853* », *Revue d'histoire du XIXe siècle*, 2001, n° 23 ; Karen Bowie, *L'éclectisme pittoresque et l'architecture des gares parisiennes au XIXe siècle*, thèse de doctorat, Université Paris1, 1985 ; Karen Bowie, *Les grandes gares parisiennes du XIXe siècle*, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, s.d. (1987).

dans les grandes villes européennes de l'époque, comme les marchés couverts, les jardins d'hiver ou les palais d'exposition, et qui présentent comme thèmes de base de toute leur composition une ou plusieurs vastes nefs centrales couvertes d'amples voûtes¹¹¹.

Il est reconnu que Paris et Londres revendiquent, respectivement, déjà au cours de la première moitié du XIXe siècle, la place de capitale du monde industriel et, par extension, celle de première ville du globe. Dans cette course à s'affirmer en tant que « nouvelles métropoles de la civilisation moderne », les Expositions universelles jouent un rôle primordial, et, avec elles, les rails et les gares qui permettent l'arrivée dans la ville de grandes masses de visiteurs : la première *Great Exhibition* londonienne a lieu en 1851 sous les voûtes en fer et verre du Crystal Palace, situé dans Hyde Park ; en 1855 a lieu la première Exposition Universelle de Paris, dans un bâtiment au vaste plan basilical longeant les Champs Elysées. Ces moments de spectacle et de mise en exergue des avancées scientifiques d'une ville et d'une nation face au monde obligent à repenser, dans les deux capitales, à la fois le réseau de circulation viaire, pour qu'il soit le plus fluide et rationnel possible, et son interface avec le réseau ferroviaire qui les relie aux autres villes. Paris et Londres répondent à ce défi avec des solutions divergentes en matière d'aménagement de l'espace, de caractère du réseau ferroviaire et de typologie des bâtiments destinés à l'arrivée et au départ des voyageurs, ce qui contribuera à marquer les différences que l'on connaît aujourd'hui dans la structure des tissus qui caractérisent les deux capitales. Malgré les difficultés rencontrées dans le chevauchement des réseaux et des territoires et la génération, dans le cas parisien, d'espaces urbains et suburbains que l'on sépare et l'on oppose, elles n'en constituent pas moins deux modèles emblématiques de grandes capitales ferroviaires qui ne tarderont pas à être analysées et considérées comme exemples de référence par les spécialistes de la discipline urbaine naissante¹¹².

Paris, en ce milieu du XIXe siècle, doit faire face drastiquement aux flux migratoires sans précédents qui la parcourent, doit se doter de nouveaux équipements à la hauteur de ceux de

¹¹¹ La référence sans doute la plus directe est celle au bâtiment de l'Exposition universelle de Londres conçu par Paxton en ces mêmes années.

¹¹² Au sujet de la lecture des modèles urbains parisien et londonien de la part des grands urbanistes allemands, Hartmut Frank souligne qu'il était « naturel, à la fin du XIXe siècle, pour Joseph Stübgen, doyen de l'urbanisme allemand, de citer à plusieurs reprises, dans son manuel *Der Städtebau*, l'urbanisme récent de Paris et d'inviter à l'imiter », et que « Hegemann propage le 'paysage urbain' d'une ville étendue à ses alentours par des moyens de transport modernes suivant le modèle londonien et offrant aux masses qui la peuplent des habitations saines et des équipements sociaux intéressants ». Cf. Hartmut Frank, « Paris, modèle ou contre-modèle ? Tendances de l'architecture urbaine en Allemagne après 1900 », in Gilles Duhem, Boris Grésillon, Dorothee Kohler (dir.), *op. cit.*, 2000, pp. 37-60.

Sur le transfert des modèles allemand et français voir aussi Jean-Louis Cohen, « Paris importe : urbanisme made in Germany », in Thierry Beaudouin, François Laisney, Annie Terade, *Paris, alchimies d'une métropole*, Paris, Editions Recherches, 2008, pp. 19-46. Cet article est le dernier d'une liste très longue d'ouvrages et de publications de l'auteur sur l'urbanisme en France et ses « interférences » avec les débats et projets des pays européens, nord-américains et nord-africains.

Londres, et, surtout, doit s'occuper de ses rues, souvent dénoncées comme des passages sombres et sales, à la circulation pratiquement impossible. Ce qui transparait du plan de Paris de 1853 - dit *Plan des propositions de la Commission du Comte Siméon* -, inspiré des analyses urbaines faites par les ingénieurs de Napoléon III dès la fin des années 1840, est bien la volonté étatique de créer dans la ville un système de nouvelles rues et de boulevards qui s'étoilent à partir des gares ferroviaires, système nécessaire à transformer Paris en une capitale « moderne » de par la monumentalité, l'harmonie d'ensemble et l'efficacité de son réseau de circulation viaire et ferroviaire¹¹³. Il n'est pas anodin que dans cette mouvance, à l'occasion de la première Exposition Universelle, le jeune architecte Brouty soit primé pour son projet d'un grand axe reliant le site de la gare du Nord au boulevard de Bonne-Nouvelle¹¹⁴. Mais, avec l'arrivée de Georges Eugène Haussmann aux fonctions de Préfet de la Seine, en 1853, l'importance des gares dans le système de circulation urbaine et dans la composition d'ensemble des espaces de la ville semble en fait mis de côté. Il est vrai qu'Haussmann permet à Napoléon III de réaliser son rêve d'adapter la capitale aux nouvelles nécessités de la circulation, ainsi qu'à celles de l'hygiène et de l'embellissement. Durant les dix-sept années de son mandat (1853-1870), il entreprend dans la ville *intra muros*, élargie jusqu'aux fortifications de Thiers, d'importants travaux de percées, assainit son tissu par l'adduction d'eau et la construction d'égouts et réalise un immense programme de construction de bâtiments publics et d'immeubles privés. Il peut ainsi donner un nouveau visage au tissu parisien hérité du Moyen-âge et remodeler à son image les faubourgs annexés en 1860. Toutefois, dans le modèle urbain qu'il préfigure, émerge un élément sur lequel il focalise son énergie et qui ne sera pas forcément articulé au système du rail : le *boulevard*. Avec les travaux entrepris à partir de 1853, l'ensemble des boulevards - ceux issus des nouvelles percées et ceux datant du XVIIIe et de la première moitié du XIXe siècle - deviennent, essentiellement dans leur articulation réciproque, le véritable cœur monumental de la capitale, parcouru de flux continus de circulation. Les témoins de l'époque soulignent le lien entre ces modifications apportées au tissu urbain et la présence des gares de chemins de fer qui contribuent, sans être les protagonistes de l'histoire, à faire en sorte que le boulevard s'impose comme un centre d'attraction, épine dorsale, « cœur » ou « âme » de Paris, et suprême révélateur de sa nature : « C'est à Paris, centre des chemins de fer, station universelle, caravansérail de toutes les parties du globe, que ces modifications ont été surtout appréciables »¹¹⁵.

¹¹³ Dans ses analyses relatives au tissu parisien de la deuxième moitié du XIXe siècle, Pierre Pinon souligne que l'un des fondements de la pensée urbaine de Napoléon III a bien été le nouveau rôle que pouvaient jouer les gares au sein de la ville. Cf. Pierre Pinon, « L'haussmannisation : réalité et perception en Europe », in André Lortie, *Paris s'exporte. Architecture modèle ou modèles d'architecture*, Picard, Paris, 1995, p. 45.

¹¹⁴ Cf. Karen Bowie, *op. cit.*, s.d. (1987).

¹¹⁵ G. Claudin, *Paris*, 1862, cité in Claire Hancock, *op. cit.*, pp. 205-206.

Au cours des années 1860, les gares Saint-Lazare, du Nord et d'Austerlitz sont reconstruites et agrandies¹¹⁶. Tandis que les premiers embarcadères, situés près de l'Enceinte des Fermiers Généraux, étaient confrontés au tissu hétérogène et lâche de la « petite banlieue », les nouveaux bâtiments se dessinent dans un tissu ordonné par des larges perspectives, en rupture avec les échelles et les formes composites des tissus faubouriens. Mais, comme nous l'avons évoqué plus haut, des difficultés persistent dans l'intégration de ces structures dans la ville et dans le mariage entre le système des rails et celui des places, des rues et des boulevards : seules la gare de l'Est et Montparnasse vont se définir comme des centres focaux des nouvelles percées. L'une trône à la limite nord de l'axe des boulevards de Strasbourg et Sébastopol, l'autre est construite dans l'axe monumental de la percée de la rue de Rennes : deux systèmes pensés et définis bien avant l'arrivée d'Hausmann¹¹⁷. Malgré les difficultés dans la création d'un seul corps composite avec les boulevards, ces gares apparaissent, à l'image des hôpitaux, des théâtres et d'autres équipements publics, comme des émergences monumentales.

A l'échelle de la ville dans sa globalité, ces émergences monumentales se posent en relation avec le nouveau découpage spatial créé, qui bouleverse la polarité rive gauche / rive droite, caractéristique de l'Ancien régime : d'un côté, le Paris de l'Ouest se définit comme le lieu des activités nobles et des classes sociales associées à ces activités ; de l'autre, le Paris de l'Est se définit comme celui des activités banales, de la petite industrie de l'époque, de l'artisanat et des couches populaires correspondantes¹¹⁸. Le développement des quartiers des gares témoigne de cette double polarité. A l'ouest, autour de la gare Saint Lazare - qui est en cette deuxième moitié du XIXe siècle la plus active du continent européen - la ville se développe formant un tissu dense d'îlots modélisés, occupés en leur pourtour d'immeubles de rapport aux gabarits identiques, diligemment alignés sur le nouveau tracé viaire¹¹⁹. Derrière la gare, le pont de

¹¹⁶ La gare du Nord est reconstruite entre 1861 et 1865, la gare d'Austerlitz entre 1862 et 1867, et le nouveau bâtiment de la gare Saint-Lazare est inauguré en 1867, lors de l'Exposition Universelle, puis il sera agrandi à nouveau entre 1885 et 1889. Les gares de l'Est, de Lyon et Montparnasse, inaugurées en 1849 les deux premières et en 1852 la troisième, ne verront pas de changements notables au cours de la deuxième moitié du XIXe siècle.

¹¹⁷ Le boulevard de Sébastopol fait partie du « Premier réseau haussmannien » (1854-1858), dont les percées sont régies entièrement par la Ville, tandis que le boulevard de Strasbourg est financé, au moment où le percement est arrêté (en 1852, sous le préfet Berger), par le système des concessions. Dans leur rencontre avec l'axe est-ouest de la rue de Rivoli, ils dessinent « la grande croisée » de Paris. La rue de Rennes, voulue par Napoléon III, est décidée en 1848. Le premier tronçon, en partant de la gare Montparnasse, est réalisé avant 1854, tandis que le deuxième, fait partie du « Troisième réseau » et est réalisé après 1858. Cf. Jean Descars, Pierre Pinon, *Paris-Hausmann*, Paris, Picard, 1991, pp. 62 et 102.

¹¹⁸ Cf. Félix Damette, Pierre, Beckouche, « L'organisation de l'espace parisien : vers un deuxième renversement », in Coll., *Villes & Transports*, Actes du séminaire, tome 1, Plan Urbain, 1994, pp 115-125.

¹¹⁹ Au sujet de l'îlot et de l'immeuble haussmanniens, nous renvoyons notamment à Jean Castex, Jean-Charles Depaule, Philippe Panerai, *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, Paris, Bordas, 1977 ; Monique

l'Europe, construit en métal, permet d'enjamber les voies ferrées par un croisement en X dessinant une place centrale. Avec le pont Lafayette qui enjambe les faisceaux en provenance de la gare de l'Est, et qui sera reconstruit, lui aussi en métal à la fin du XIXe siècle, ces structures extrêmement innovantes de point de vue de la typologie des viaducs et des ponts urbains, permettent de donner une continuité viaire au tissu saigné par les faisceaux des rails. Elles représentent l'une des solutions intéressantes données par la ville industrielle au mariage encore difficile entre les rails et la ville. En amont des gares, les bâtiments des arrivées et des départs participe du dessin ordonnancé du quartier commercial actif autour de l'Opéra jusqu'à la Bourse définissant, par des voies rectilignes et unitaires et des monuments émergeant dans le tissu, le nouveau cœur de la ville des affaires. La percée du dernier tronçon de la rue La Fayette permet au quartier d'étendre sa spécificité morphologique jusqu'aux gares du Nord et de l'Est. Par opposition, autour des gares de Lyon (dont le bâtiment initial ne sera agrandi que pour l'exposition Universelle de 1900) et d'Austerlitz, le tissu garde pour la plupart ses caractères faubouriens, avec de grands îlots au découpage plus incertain, accueillant en leur cœur des activités industrielles et artisanales. La valeur monumentale de la gare se retrouve uniquement dans le bâti ou dans les grandes infrastructures qui lui font face. En aval, les quartiers qui longent les deux rives de la Seine voient l'installation de nombreuses activités industrielles qui resteront encore longtemps au sein de la ville-centre, tandis que les activités qui avaient pris place derrière et autour des gares d'Austerlitz, du Nord et de l'Est, seront rejetées dans la proche banlieue¹²⁰.

Dans la recherche du caractère architectural le mieux adapté au type de la gare, les traités de cette période soulignent l'importance de l'ouverture d'une grande fenêtre thermale au cœur de la façade principale. Auguste Perdonnet déclare à ce sujet : « L'architecture d'un monument doit révéler sa destination. Le péristyle annonce un théâtre, un temple antique ou une église moderne. Le campanile, les tourelles, le portail en ogive annoncent une église médiévale. Les gares ferroviaires ont elles aussi leur architecture particulière. Dans les gares de tête, comme dans tous les édifices destinés à accueillir un public nombreux, il existe souvent un péristyle autour duquel s'ouvrent des portes et des fenêtres de grandes dimensions destinées à éclairer d'immenses vestibules. [...] Ce qui caractérise la façade principale est une grande arche ou une immense lunette qui révèle la forme de la couverture du hall des voyageurs »¹²¹. Si la gare de l'Est, avec son immense fenêtre thermale, sert de modèle, comme on l'a souvent souligné, à de

Eleb, Anne Debarre, *Architectures de la vie privée. Maisons et mentalités, XVIIIe-XIXe siècles*, Bruxelles, AAM, 1989.

¹²⁰ Au sujet de l'évolution du tissu autour des gares d'Austerlitz et de l'Est, voir en particulier Christophe Bayle, « Paris-Rive-Gauche, le fer apprivoisé », in coll., *Paris et ses chemins de fer*, Action Artistique de la Ville de Paris, 2003, pp. 235-241 ; Patrick Cognasson, *Gare de l'Est, porte ouverte sur l'Europe*, Paris, La vie du Rail et des Transports, 1994.

¹²¹ Auguste Perdonnet, *Traité élémentaire des chemins de fer*, op. cit., II.

nombreuses gares de tête construites en Europe dans les années 1860 et 1870, c'est justement parce que se réalise dans cet exemple, avec une avance relative par rapport aux autres pays, une médiation efficace entre l'espace urbain et le monde technique des rails, une synthèse réussie entre l'organisation fonctionnelle et l'expression architecturale. Après la gare de l'Est, c'est le deuxième projet de la gare du Nord, œuvre ultime de l'architecte Jacob-Ignaz Hittorf, qui relate avec grande finesse cette recherche d'unité et d'harmonie d'ensemble, grâce à laquelle la construction industrielle peut s'élever au rang de monument. Interprétant les données typologiques fournies par les architectes et les ingénieurs de la Compagnie, Hittorf propose un système de deux corps de bâtiment latéraux, parallèles aux quais, tenus ensemble par une imposante façade néoclassique qui s'ouvre sur la place. Les dimensions du bâtiment permettent de dessiner au centre de la façade principale une grande verrière en plein cintre, encadrée par deux groupes de pilastres ioniques. Cette grande verrière, accompagné de deux autres fenêtres latérales en plein cintre, traduit la distribution intérieure de l'édifice et exprime l'importance de la grande halle des trains dans le contexte urbain. Les lignes franches de la façade reprennent l'horizontalité et la verticalité des éléments métalliques de la charpente et des colonnes de soutènement des voûtes de la galerie des trains, dessinés par Hittorf dans un souci d'intégration des différentes parties de l'édifice.

Désignées comme le seuil de l'univers urbain qui se dévoile à ceux qui arrivent des régions lointaines, ces nouvelles gares parisiennes soulignent de fait - avec leur monumentalité qui reste en retrait par rapport au système des grands boulevards - non seulement la sectorisation des réseaux dans la ville *intra muros*, mais aussi, à la grande échelle, la présence de deux territoires antinomiques : la ville-centre qui les accueille, et les communes périphériques non annexées, polarités urbaines de moindre importance organisées de façon éparse autour du centre dense et ignorées par les réseaux des grandes compagnies. Ces gares monumentales sont révélatrices d'une dichotomie qui s'affirme à cette période et qui perdure jusqu'à aujourd'hui. Elle correspond à l'image d'une agglomération composée d'un noyau dominant, structuré et hiérarchisé, et d'un territoire limitrophe subordonné et devant longtemps demeurer, pour des raisons essentiellement politiques, stable. La construction de la petite ceinture en 1867 et, par la suite, du métropolitain, dont les premières lignes sont inaugurées très tardivement en 1900, renforce la volonté de développer l'essentiel de l'activité à l'intérieur de l'espace proprement parisien et de contenir la croissance de la banlieue.

Dans les communes périphériques, coupées de la ville-centre par l'imposante enceinte de Thiers, le réseau ferré se développe et acquiert localement de l'importance surtout en fonction de l'industrie lourde qu'il commence à irriguer. Au cours de la deuxième moitié du XIXe siècle, dans les fonds de vallées du Nord et de l'Est de la région autour de Paris on assiste à la

naissance d'une nouvelle génération de bourgs : Juvisy, Noisy-le-Sec, Le Bourget, Villeneuve-Saint-Georges, avec leurs zones de triages et de dépôts. Dans ces vallées, le rail contribue à orienter l'urbanisation selon des lignes de force radiales et permet à ce territoire de la banlieue de devenir, suivant des nappes plus ou moins étendues, un grand centre industriel¹²². Les grandes compagnies ferroviaires acceptent peu à peu d'ouvrir au trafic local les gares de la petite ceinture et de créer des embranchements pour réaliser le chemin de fer industriel. A l'industrialisation par pôles de la première période - pôles distribués à proximité des points de décharge des marchandises, sur les ports de la Seine, au nord et à l'ouest, dans une moindre mesure au sud et sur le canal Saint-Denis (ouvert en 1821) - succède une répartition plus diffuse des entreprises et l'apparition de grandes zones d'implantation. C'est ainsi que la Plaine Saint-Denis, couverte jusqu'aux années 1860 de cultures agricoles, se transforme en peu de temps en l'une des premières zones industrielles d'Europe. Elle accueille fabriques, forges, laboratoires, vastes ateliers qui « se touchent, s'emboîtent, retentissent de bruits énormes : martèlement d'enclumes, sifflements de laminoirs, grincement de machines, bouillonnement de cuves. Entre les bâtiments [...] passe et repasse, maniant le fer incandescent, manipulant les matières dangereuses, explosibles comme la foudre, une fourmilière d'hommes, le visage bronzé au contact du feu, ou coloré par les poussières des produits chimiques. [...] Là, se font les besognes utiles mais périlleuses ou répugnantes, redoutées et prudemment éloignées de Paris : l'exploitation des détritiques et des dépouilles animales, la préparation des engrais et des cuirs, la fabrication des huiles à graisser et des benzines, le lavage des peaux et des laines »¹²³. Et l'ensemble de ces hommes employés dans les fabriques habite à proximité immédiate du lieu de travail. Les quelques gares construites près de ces centres habités et destinées au trafic des passagers se présentent comme de simples constructions, flanquées d'un hangar. Comme les grandes gares terminus de la ville-centre, elles comportent deux éléments principaux : la salle pour les voyageurs et la place de stationnement des trains, mais, contrairement à celles-ci, elles n'organisent pas autour d'elles des quartiers denses et structurés en fonction de leur présence.

Cette forte coupure entre la ville centre et la périphérie est ce qui marque la différence entre le développement de Paris et celui de Londres, désignées à l'époque, l'une, comme une ville fermée sur l'extérieur et ouverte sur ses places et boulevards, et l'autre, comme une ville ouverte sur sa campagne mais aux espaces publics urbains bien fermés et réglementés. Déjà à partir du dernier tiers du XVIII^e siècle, Londres adopte des formes de croissance différentes par

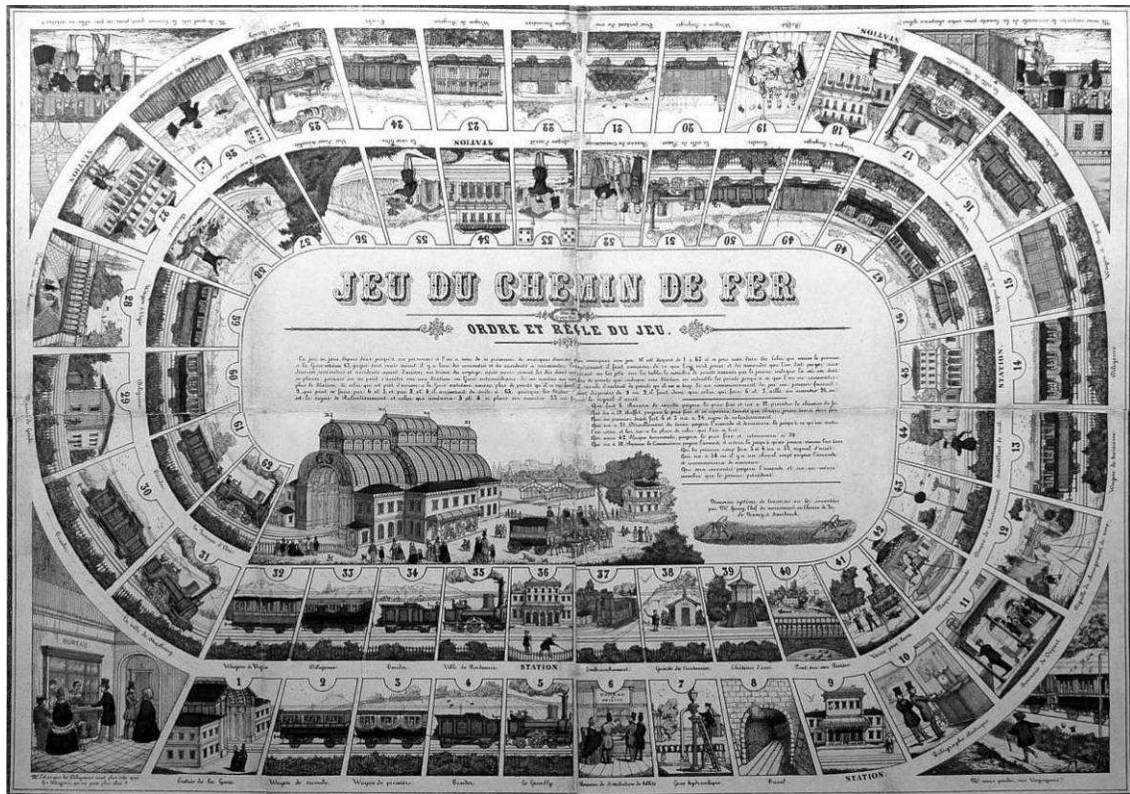
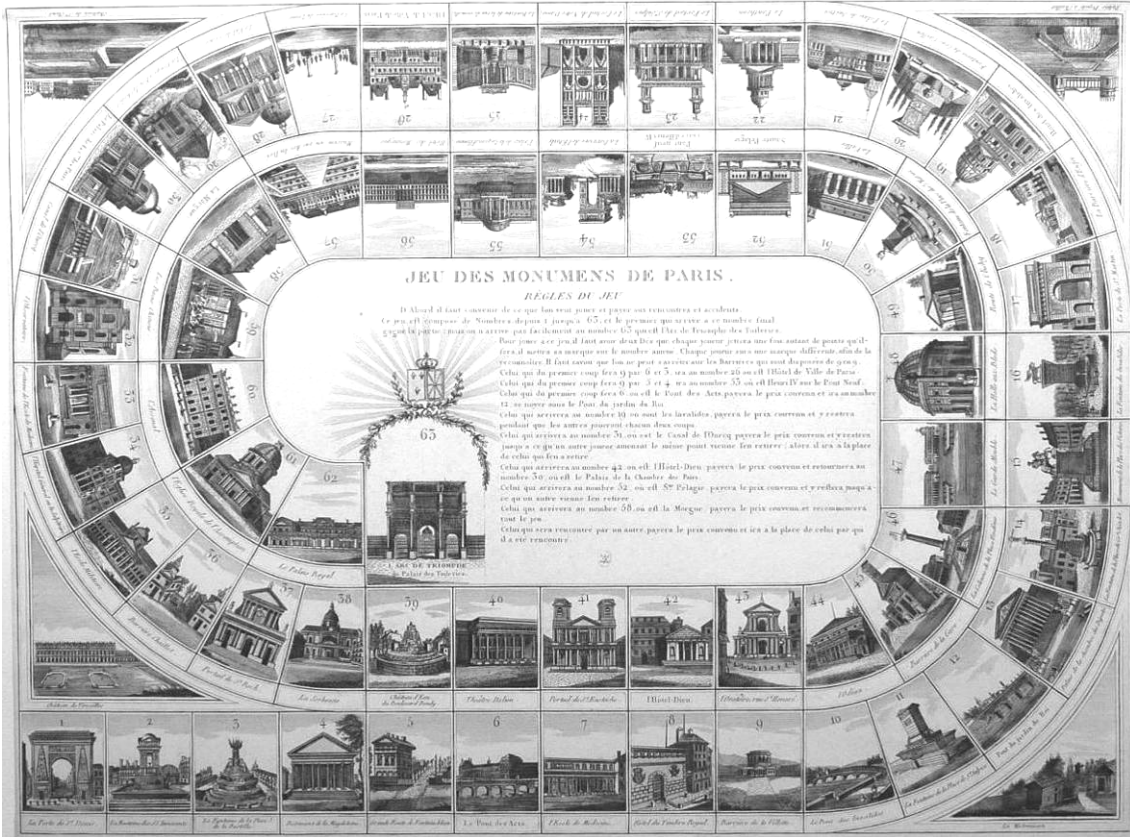
¹²² Au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle, se confirme de fait le processus de division fonctionnelle au sein de l'agglomération, par lequel la capitale se spécialise dans les fonctions de décision et de commercialisation et la proche banlieue dans les fonctions de production. Cf. à ce sujet Françoise Soullignac, *La banlieue parisienne. Cent cinquante ans de transformations*, Paris, La documentation française, 1993.

¹²³ Louis Barron, *Autour de Paris*, Paris, s.d. (1891), pp. 419-420, cit in Anne Lombard-Jourdan, *La Plaine Saint-Denis. Deux mille ans d'histoire*, Paris, CNRS éditions, 1994, p. 178.

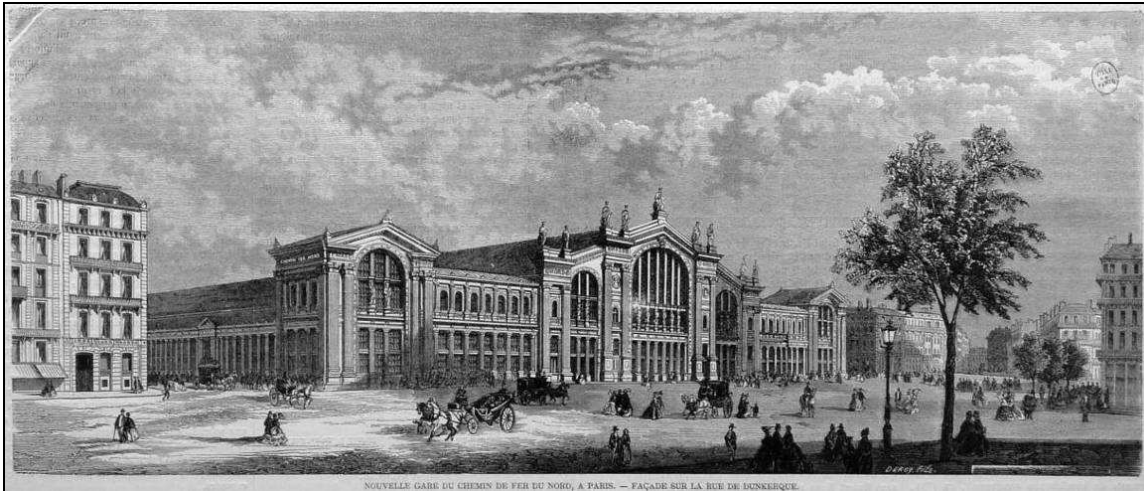
rapport à Paris et s'agrandit démographiquement devenant, au début du XIXe siècle, une métropole millionnaire. Contrairement à Paris, en l'absence de fortifications qui coupent la ville-centre de la périphérie, le développement du chemin de fer se fait en parallèle à celui de la suburbanisation de la population et permet la construction, sur les terrains de la périphérie immédiate, de quartiers résidentiels à bon marché destinés à loger les artisans en maisons individuelles de qualité. Comme le souligne l'architecte danois Steen Eiler Rasmussen, le Londres de l'époque Victorienne est l'œuvre des compagnies des chemins de fer, des entrepreneurs en bâtiment et des grandes propriétaires fonciers¹²⁴ : bien que la ville voie la création en 1855 du *Métropolitan Board of Works* permettant la réalisation de projets importants comme l'Embankment (1862-1874), et, dans les années 1860, la reconstruction de la City, devenant la ville du commerce par excellence, elle échappe aux visions grandioses et absolutistes qui ont caractérisé le développement de Paris durant le Second Empire. De point de vue morphologique et social, les deux capitales européennes deviennent l'image renversée l'une de l'autre : le centre parisien aisé, dense et compact, bien lisible et clair dans son système de parcours et d'alignements monumentaux, s'oppose à ses banlieues plus pauvres, au tissu pour l'essentiel lâche et désordonné, tandis que Londres, ville peu lisible, sans limites claires et sans principe fédérateur, parsemé de poches d'habitat prolétarien dénoncés déjà à l'époque comme fortement insalubres, s'entoure de *suburbs* riches où l'habitat individuel offre à la moyenne et haute bourgeoisie un cadre de vie bucolique¹²⁵.

¹²⁴ Cf. Steen Eiler Rasmussen, *Londres*, Paris, Picard, 1990 (1ère éd. danoise, 1934)

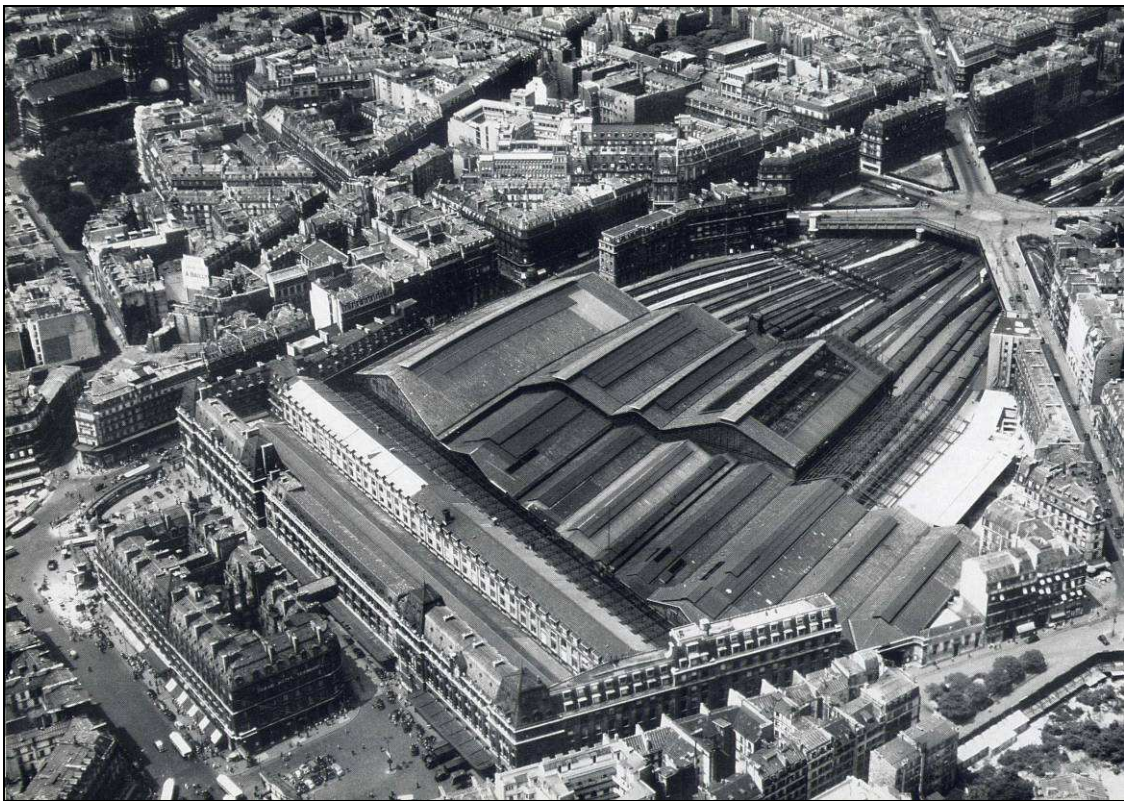
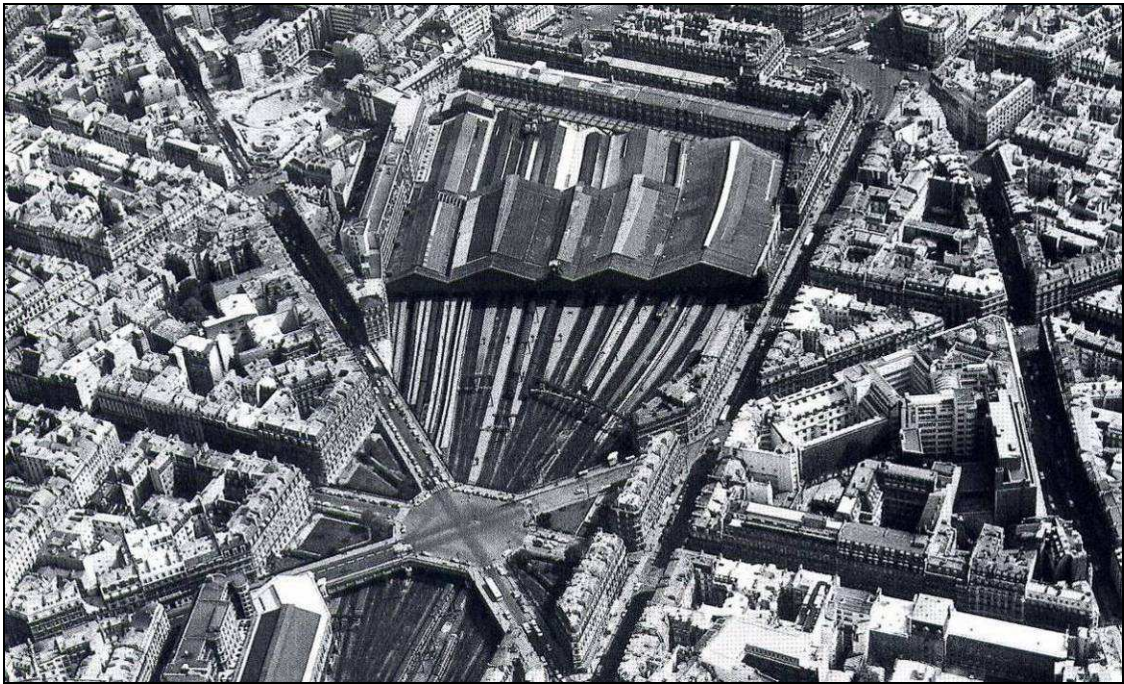
¹²⁵ Au sujet de l'analyse des différences morphologiques entre Londres et Paris au XIXe et XXe siècle, voir Nicholas Bullock, « La capitale anglaise et Paris : entre admiration et défiance », in André Lortie, *Paris s'exporte*, Paris, Picard, 1995, pp. 89-97.



Jeu des Monuments de Paris et Jeu du Chemin de fer (première moitié du XIXe siècle) : ces deux jeux de société montrent le moment où la grande ville européenne se confronte au système du rail et à la construction des gares (1830) sans se rencontrer véritablement. Documents Archives du musée Carnavalet.



Sous Haussmann, le mariage est parfois encore difficile entre le rail et la ville : le front monumental de la nouvelle gare du Nord (1865), œuvre ultime de l'architecte Jacob-Ignaz Hittorf, souffre de ne pas être convenablement intégré au nouveau système des boulevards, comme l'atteste le plan des percées et des travaux urbains entrepris par le Baron, datant de 1871.
Documents Archives BHVP.

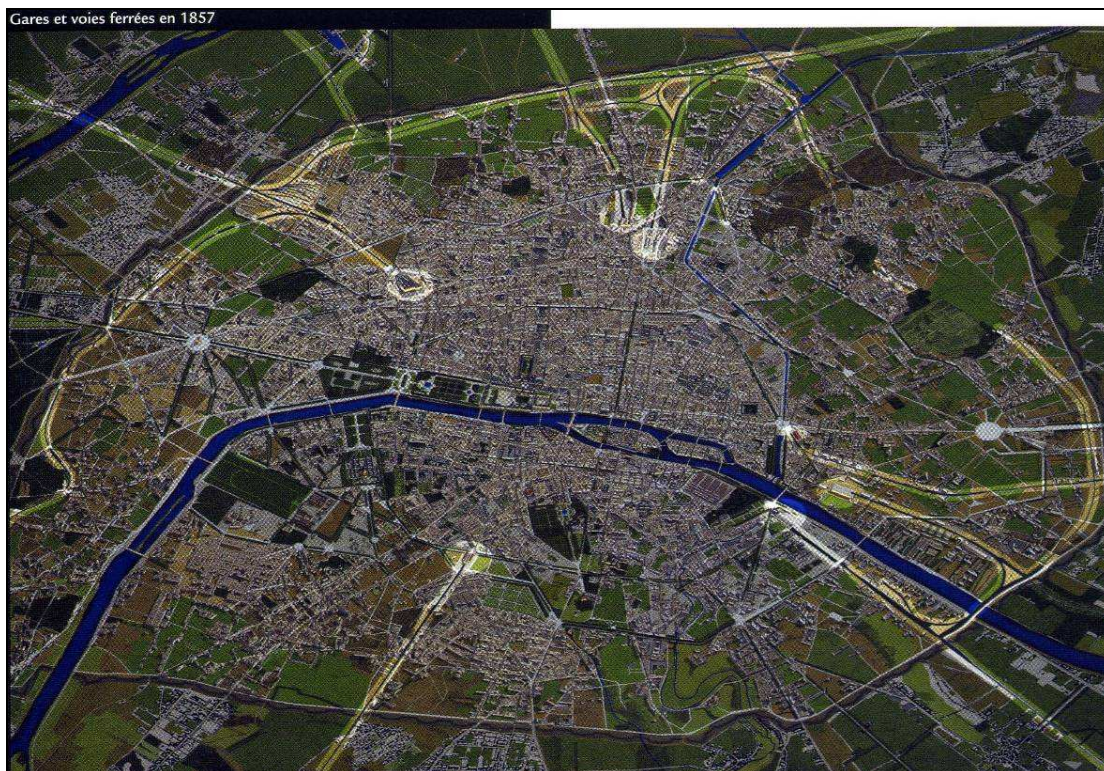
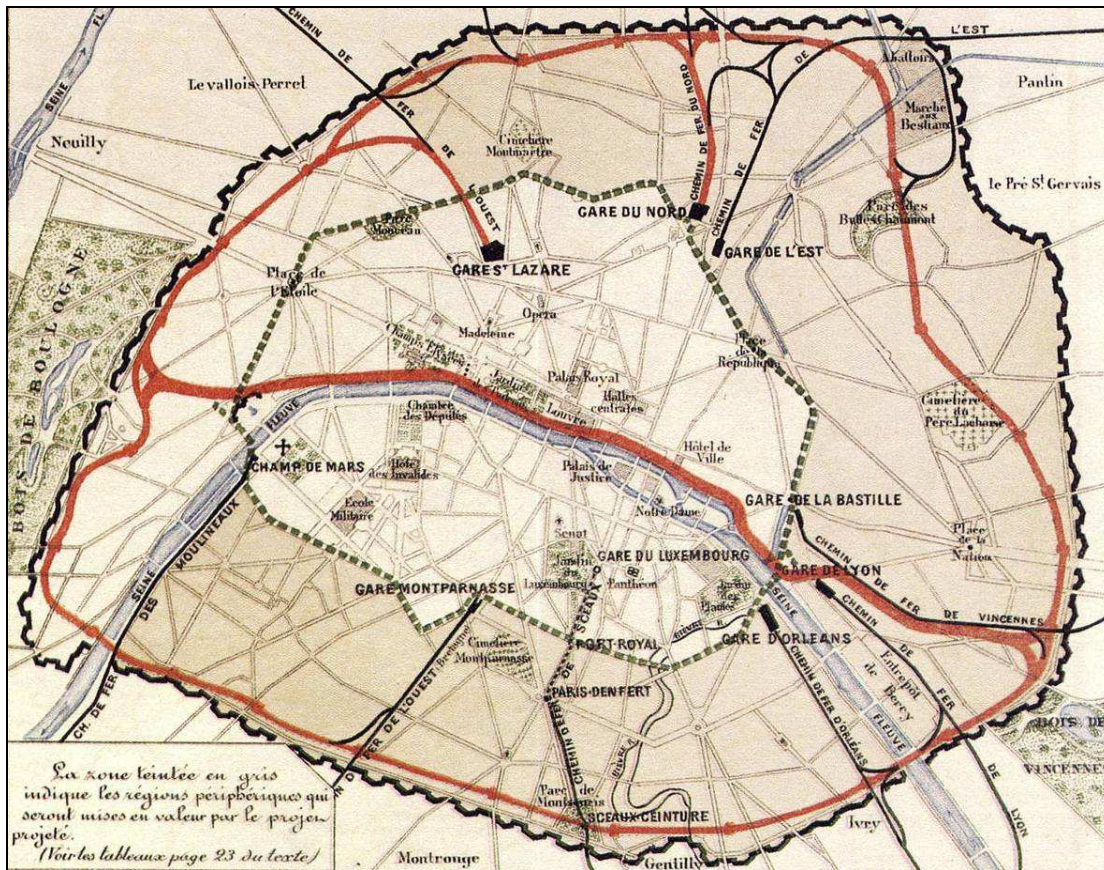


En aval de la gare Saint-Lazare, le pont de l'Europe permet d'enjamber les voies ferrées par un croisement en X qui s'ouvre sur une place centrale : cette solution extrêmement intéressante de point de vue de la composition urbaine permet de donner une continuité viaire au tissu saigné par les faisceaux des rails.

Photos Roger Henrard. 1950, Musée Carnavalet.



Les gares de l'Est et de Lyon et leur confrontation avec le tissu urbain en amont et en aval du bâtiment des voyageurs. Autour des gares persistent des secteurs industriels et artisanaux.
Photos Roger Henrard. 1950 et 1958, Musée Carnavalet.



Le projet de Pereire (1896) pour une ligne de Métro qui traverse la ville d'est en ouest et qui relie les gares de la Petite ceinture et certaines grandes gares. Insertion des grandes gares parisiennes dans le tissu environnant : au cours de la deuxième moitié du XIXe siècle, elles permettent essentiellement la réorganisation et la consolidation de la ville à l'intérieur de son enceinte.
Documents publiés in *Métro-Cité*, 1997 et in *Paris et l'Île-de-France*, 2003.

Paris métropole ouverte : l'habitat comme forme structurante (1919-1934)

Après le déclin de la politique d'intervention centralisée et unitaire qui avait caractérisé la période haussmannienne et appliquée dans ses lignes principales par les gouvernements de la Troisième République, les changements dans l'aménagement de la capitale au cours des années 1920 s'accomplissent dans une situation politique et administrative en évidente rupture avec la gestion autoritaire et centralisée de la deuxième moitié du XIXe siècle. Au lendemain de la Première guerre mondiale, si Paris est toujours administrée par un Préfet de Police et un Préfet de la Seine, un Conseil municipal est élu et un important réseau d'institutions est chargé de mettre en place la réforme urbaine. A l'intérieur de ce cadre pluriel, de nombreuses mesures législatives voient le jour :

- En 1919, est votée la loi sur les Plans d'aménagement des villes ayant plus de 10.000 habitants. Cet instrument de gestion et d'intervention sur le territoire urbain et périurbain n'a pas de prise directe sur la conception des nouveaux quartiers de la capitale, mais il a le mérite de focaliser l'attention des élus et des opérateurs du projet sur les interrelations centre/périphérie, transports/lieux de travail, services publics/habitations, etc.. Pour ce faire est créé à la Préfecture de la Seine un bureau chargé de l'établissement du plan d'extension de Paris.
- Votée cette même année, la loi sur le Déclassement des fortifications permet le dérasement des premiers bastions et donne une dimension opératoire au débat sur la forme et les critères de l'urbanisation des terrains militaires situés à la limite administrative de Paris.
- C'est aussi à la fin de la première guerre mondiale que prend corps, bien que timidement, une stratégie d'expropriation des sols pour cause d'insalubrité publique. Une partie des îlots considérés comme insalubres commence à être détruite et certains services publics - tels les abattoirs, les cimetières, les casernes, les hôpitaux, les halles, etc. - sont décentralisés. Des terrains commencent ainsi à être libérés jusque dans les quartiers centraux de la capitale.
- Ce lendemain de la guerre constitue également le démarrage réel, sur le territoire de Paris *intra muros*, de la phase opératoire de construction des habitations à bon marché pour lesquelles avait été mise en place, dès 1912, une politique municipale et avaient été acquis les premiers terrains.
- Dans le même temps, est créé l'Office départemental d'habitations à bon marché, censé concrétiser l'extension de Paris par la construction de nouveaux quartiers d'habitation dans ses communes limitrophes.

Grâce à ces réformes administratives, Paris devient au cours des années 1920 le lieu d'une réorganisation profonde de son espace à l'échelle des quartiers comme à celle de la ville dans sa globalité. Malgré cette logique fragmentaire et plurielle de gestion publique des projets qui pourrait laisser croire à l'absence d'une vision urbaine globale, nous voudrions montrer qu'un

modèle unitaire de conception des tissus se dessine. C'est au cours de cette période qu'au modèle de la ville dense et compacte, dominée par une rhétorique d'axes, de places marquées par des monuments, succède une ville dessinée par une logique de macro et micro-ouverture du tissu. Un nouveau modèle spatial s'impose - celui de la *métropole ouverte* - opposant une nouvelle forme urbaine au modèle haussmannien et rendant, par là même, celui-ci obsolète. Ce principe d'ouverture investit aussi le projet d'aménagement de la ville centre dans son rapport aux territoires des communes avoisinantes de la première couronne. C'est l'espace public de la rue, de la place, des squares et des jardins qui est appelé à créer un nouveau système avec le bâti - et en particulier avec les bâtiments d'habitation collective - système dans lequel le rail et les gares ne sont appelés à jouer aucun rôle structurant. Le rail est perçu comme un élément technique : enfui sous terre pour la plupart de ses lignes, le nouveau Métro reste, pour des raisons politiques et administratives, à l'intérieur de Paris *intra muros* et ne participe pas à la qualité de l'espace de vie des nouveaux quartiers d'habitation qui se dessinent dans sa périphérie¹²⁶.

Dès le début du XXe siècle, des changements dans les habitudes des Parisiens vont accompagner ces transformations relatives à l'espace de la capitale. Quelques lignes de l'ouvrage *Figures et aspects de Paris*, édité en 1910, en donnent un aperçu : « non seulement l'existence de tous est de plus en plus extérieure, sociale, mais notre goût même conduit chacun hors de chez lui. Le souci le plus répandu est maintenant celui de la santé ; l'hygiène préside à la plupart de nos gestes : or, elle nous prescrit l'exercice au grand air. (...) Ainsi la rue s'est transformée, adaptée à ces exigences nouvelles »¹²⁷. Dans cette transformation des modes de vie et de la forme urbaine, le bâtiment d'habitation joue un rôle prépondérant : par l'ouverture de son volume sur l'espace public, il permet d'introduire l'hygiène dans la ville et par là même dans l'habitation et l'ensemble de ses espaces collectifs.

C'est au début des années 1910 que le Préfet de la Seine, sous la pression du Musée Social, crée la Commission d'Extension de Paris, chargée d'établir le premier plan d'urbanisme intéressant la capitale et les communes voisines. La Commission s'adresse à Marcel Poëte et à Louis Bonnier et leur demande un document préparatoire au Concours d'extension qui aura lieu, après la

¹²⁶ En revanche, à cette époque, le tramway et ses 30 radiales qui sortent des limites administratives de Paris joue un rôle important d'infrastructure « qui accompagne le mouvement d'urbanisation des 23 communes de la première couronne et la colonisation des nouveaux territoires du département de la Seine ». Mais son important réseau maillé sera démantelé à partir de la deuxième moitié des années 1920. Cf. François Laisney, « La renaissance du tramway en région parisienne, 1925-2025 : un changement d'échelle », in Thierry Beaudouin, François Laisney, Annie Terade, *Paris, alchimies d'une métropole*, Paris, Editions Recherches, 2008, pp. 101-118.

¹²⁷ François Maury, *Figures et aspects de Paris*, Paris, Perrin, 1910, p. 67.

guerre, en 1919¹²⁸. Poète rédige la partie concernant l'histoire de Paris et de son développement jusqu'au XIXe siècle, tandis que Bonnier s'occupe de rassembler les principales « considérations techniques » au sujet de l'extension de la ville¹²⁹. La réflexion porte principalement autour de trois questions : la circulation, les espaces verts et la distribution de la population avec, comme point focal, la conception de « cités-jardins » dans la proche banlieue. La première d'entre elles est construite à Draveil à partir de 1913 et quinze autres voient le jour entre 1921 et 1939. Il s'agit de la construction non pas de quartiers-dortoirs ou de lotissements de maisons individuelles dispersées dans la nature, mais de groupes unitaires d'habitations où la notion d'équipement public et d'espace à valeur collective a une place importante. Dans ces quartiers, les bâtiments conservent, selon les préceptes hygiénistes, un rapport privilégié avec la végétation. Suivant le modèle de la ville-centre et sans créer de rupture morphologique avec cette dernière, les règlements urbains définissent les conditions de voisinage, le rapport du bâti à la voirie, les gabarits et les ordonnancements, la qualité des espaces collectifs. Mais ces opérations, intéressantes du point de vue de la morphologie du quartier, n'ont pas été accompagnées d'une réflexion sur la qualité structurante, à l'échelle du quartier comme de l'agglomération, des gares et des rails. Isolées et éparpillées dans le territoire de la première et deuxième couronne, les quelques cités-jardins construites n'ont pas pu répondre aux attentes d'une urbanisation rationnelle et unitaire de la périphérie en relation avec la ville-centre. L'isolement dont elles ont été victimes est en partie dû au retard pris dans la mise au point d'un plan régional capable de surmonter les intérêts subjectifs des communes et de créer la « charpente » d'infrastructures nécessaires à la liaison de la résidence avec les lieux de travail. Cette structure aurait pu servir de catalyseur et d'élément ordonnateur des différentes opérations, comme ce fut le cas pour la périphérie de Berlin au cours de l'entre-deux-guerres¹³⁰.

Si l'on analyse plus à fond les théories et doctrines ayant guidé les projets urbains de l'entre-deux-guerres à Paris et dans sa périphérie on peut faire émerger les différents concepts et références sous-jacents à la transformation de sa structure bâtie. Liés, d'une part, aux utopies des avant-gardes, et, de l'autre, aux idées plus pragmatiques des réformistes, ces concepts présupposent plusieurs logiques d'intervention : soit la substitution d'une structure nouvelle au tissu existant ; soit la juxtaposition de nouveaux espaces urbanisés au tissu historique ; soit la simple correction de sa forme bâtie *intra muros*. Ces trois logiques font appel au dispositif de la *cour ouverte* pour définir les caractères spatiaux des nouveaux quartiers de la ville.

¹²⁸ Marcel Poète, historien de l'Ecole des Chartes, est à l'époque directeur de la Bibliothèque Historique de la Ville de Paris, où il tient depuis 1903 des cours sur l'« Histoire de Paris ». Louis Bonnier occupe le poste d'architecte-voyer en chef de la Ville de Paris.

¹²⁹ Préfecture de la Seine, Commission d'extension de Paris, *Aperçu historique, et Considérations techniques préliminaires*, Paris, Imprimerie Chaix, 1913.

¹³⁰ Voir à ce sujet l'article relatif au rôle du rail dans la ville de Berlin dans la rubrique « Encarts II ».

Le premier groupe de projets concerne les propositions de Le Corbusier et d'André Lurçat élaborées dans les années 1920. Ces architectes conçoivent une nouvelle structure urbaine qui fait abstraction de l'échelle de la matérialité existante dans Paris : l'utopie d'une *ville-parc* avec ses espaces à ciel ouvert uniformes et continus s'impose en rupture et en opposition à la ville existante. Cette image utopique trouve son fondement théorique dans deux mouvements d'idées : l'utopie de la cité-jardin, telle qu'elle se manifeste au cours du XIXe siècle, avant d'être traduite en véritable mouvement par Howard ; les théories évolutionnistes et organicistes du début du XXe du siècle, exprimées, parmi d'autres, par Geddes. A l'instar du projet du quartier de la Gare de Tony Garnier dans sa *Cité Industrielle* - première matérialisation en image de cette utopie -, les projets de Le Corbusier et de Lurçat proposent une structure urbaine rigide, où les trois principale composantes spatiales urbaines - les voies de circulation, les bâtiments et les espaces à ciel ouvert - forment chacune une unité de conception en soi. A l'intérieur de cette structure, les espaces à ciel ouvert dessinent le sol homogène et uniforme sur lequel sont disposés les bâtiments. Bien que ces derniers s'affranchissent des règles d'alignement sur les voies, une forte relation subsiste entre leur dessin, en plan et en élévation, et le dessin des cours ouvertes qui les entourent. Caractérisés par un saut d'échelle trop important par rapport au tissu existant - les îlots de Le Corbusier atteignent 120.000 mètres carrés de surface et ceux de Lurçat 70.000, tandis que les voies de circulation mesurent de 25 à 50 mètres de largeur - ces modèles spatiaux ne trouveront pas d'application concrète dans Paris. Seul certains terrains dans l'ouest de la capitale accueilleront des immeubles selon une disposition similaire à celle de Le Corbusier. Le modèle spatial proposé par Lurçat sera, quant à lui, un référent implicite de certaines cités, construites dans la banlieue parisienne au cours des années 1930.

Le deuxième groupe de projets concerne les propositions relatives à l'expansion de la capitale à l'ouest, ainsi que les quartiers d'habitation réalisés par les Offices d'HBM municipaux et départemental. Les propositions de Sauvage ou de Descamps, d'un côté, et de Henri Sellier de l'autre, envisagent la croissance et la transformation de Paris par la juxtaposition d'une nouvelle structure urbaine à celle existante : il s'agit d'une macro-ouverture du tissu de la capitale par la réorganisation de son territoire périurbain. Avec, à l'esprit, le souci de sauvegarder le tissu historique et d'en envisager la croissance par l'addition de nouveaux quartiers d'habitation, ces projets mettent en avant l'image d'une nouvelle *périphérie-jardin*. Cette idée est issue de l'adaptation de l'utopie de la cité-jardin au projet de transformation des villes en de nouvelles métropoles. Dans les propositions relatives à la banlieue parisienne, le modèle premier de la cité-jardin est transformé et adapté à la création d'un tissu qui exprime, par ses caractères formels, la continuité et la jonction avec la ville-centre, tout en se développant le long des axes

de pénétration et en rationalisant son extension. Ici, le dispositif de la cour ouverte permet la réalisation d'une structure où les trois principales composantes spatiales urbaines, pensées tout d'abord dans leur autonomie, sont par la suite adaptées au site. Avec pour référence la complexité des éléments traditionnels de la forme urbaine accrédités par l'histoire, les cours ouvertes et les bâtiments qu'elles structurent s'adaptent à la topographie du terrain et autorisent un tissu à la fois hiérarchisé et perméable à l'air et à la lumière. Parmi l'ensemble des propositions avancées, seulement une partie des quartiers-jardins souhaités par Sellier sera réalisée par l'Office départemental ou les communes. Si, au début des années 1920, ceux-ci étaient pensés comme partie intégrante d'un plan urbain global et unitaire, à la fin des années 1930, ils apparaissent plutôt comme des fragments isolés, opposés aux caractères du tissu limitrophe.

Le troisième groupe de projets concerne les îlots réalisés par les opérateurs publics ou semi-publics, et les investisseurs privés, dans la ville-centre. Bonnier, Jaussely, et les architectes appelés à réfléchir sur la modernisation de la forme bâtie de la capitale, envisagent alors la transformation de sa structure interne aux limites administratives, par la micro-ouverture de son tissu. L'idée à l'origine de leurs théories est la construction d'une *ville de jardin*, obtenue grâce à l'insertion ponctuelle de l'entité nature dans les quartiers les plus centraux, ainsi que dans les franges urbaines, sorte de médiation entre la ville-centre et la banlieue. Lieu du bien-être physique et moral pour tous, cette ville *eutopique* repose sur la création d'un système de parcs et jardins au sein même du tissu historique considéré comme susceptible de subir une réforme radicale. En fait, dans les projets de quartiers d'habitation qui seront réalisés dans Paris, le dispositif de la cour ouverte ne permettra de corriger que ponctuellement la structure dense et fermée de la ville héritée de l'industrialisation. La nouvelle forme bâtie qui s'y inscrit respecte les contraintes réglementaires de la maille existante et ses trois composantes - les bâtiments, les espaces à ciel ouvert et les rues - forment un système articulé. Les transformations qui ont lieu dans la capitale au cours de ces années permettent uniquement la réalisation d'une ville de petits jardins, autonomes et non reliés aux grands parcs périurbains.

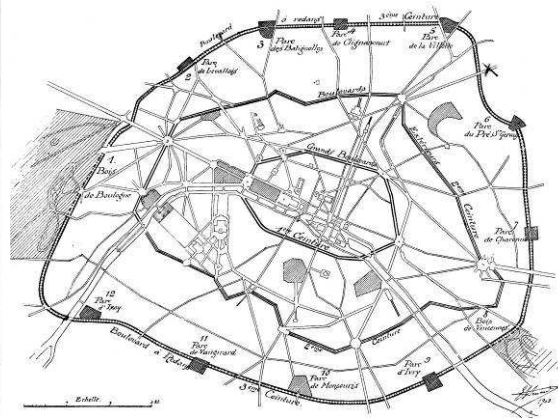
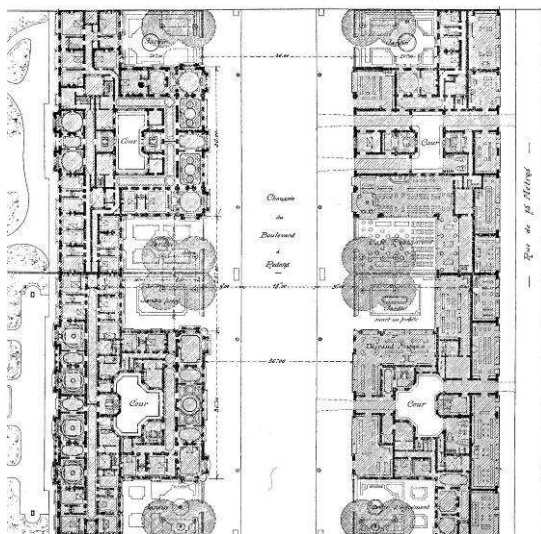
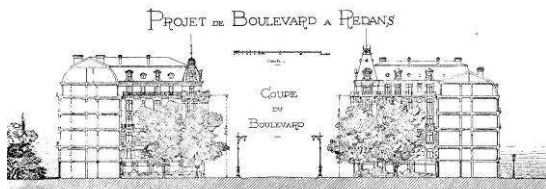
La forme urbaine de Paris *métropole ouverte* telle qu'elle apparaît à la fin des années 1920 est la somme, inachevée par manque d'investissement des fonds nécessaires, de ces trois images qui ont guidé les différents projets. Paris comprend alors, dans son tissu *intra muros* de nombreux petits jardins et squares épars ; la ceinture d'habitations créée à l'emplacement des fortifications ouvre la ville-centre sur la banlieue tout en respectant les gabarits et la composition des façades des quartiers parisiens limitrophes, et invite à une urbanisation périurbaine aux caractères à la fois monumentaux et aérés ; sa périphérie est parsemée de quartiers-jardins, conçus en référence aux théories des Modernes, mais isolés dans le territoire.

A la fin des années 1920 Albert Sarraut, alors ministre de l'intérieur, donnera vie au Comité supérieur d'aménagement et d'organisation générale de la Région parisienne (1928) centralisant ainsi les projets sous tutelle étatique¹³¹. Henri Prost en cette même année 1928 est chargé d'élaborer un plan global d'urbanisme, assisté de Pierre Remaury et de Jean Royer. Ce projet, présenté à Sarraut en 1932 et adopté en 1934, intervient dans le territoire des communes de la couronne se superposant aux règlements locaux en vigueur et figeant la répartition des activités et des densités à l'intérieur de leurs limites. Sans oublier l'importance de la protection des principaux sites boisés, il réorganise les infrastructures routières qui partent en étoile de la limite administrative de Paris, reliant la capitale aux grandes villes de province¹³². Appliqué à partir de 1935, ce plan constitue, à l'échelle des communes, un document de synthèse de la démarche de maîtrise de la forme urbaine qui avait dominé dès les premières années 1920, et montre, à l'échelle régionale, la volonté de rompre la « carapace » de la ville *intra muros* pour relier cette dernière non pas à sa banlieue, mais à des réalités urbaines et régionales la dépassant. Paris qui se présente, dans le plan, sous la forme d'une tâche claire uniforme revendique son indépendance par rapport à sa périphérie. Pour les mêmes raisons politiques et administratives, le réseau souterrain de transport métropolitain sur rail (géré par la Compagnie du Métro Parisien - CMP) créé en 1900, tarde à concevoir une extension possible vers l'extérieur, capable de concrétiser une première liaison forte entre la ville-centre et les communes limitrophes¹³³. En cette même période, confrontées aux équipements monumentaux de la ville *intra muros* qui gardent leur aura jusqu'à la fin de l'entre-deux-guerres, les gares des communes périphériques destinées aux voyageurs révèlent un important saut d'échelle. Elles commencent à se multiplier lors de la création de liaisons régionales avec la capitale, mais dans la plupart des cas, leur relation au tissu ne repose pas sur un réel plan d'ensemble. L'agglomération parisienne qui ne dispose, à ce moment, d'aucune existence légale reste marquée par cette dichotomie entre un territoire dense et structuré, où les gares et les rails sont parties prenantes du paysage architectural et un territoire en devenir où ces infrastructures participent du caractère incertain de son tissu.

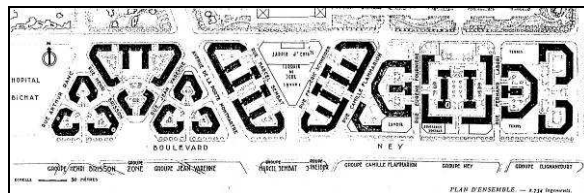
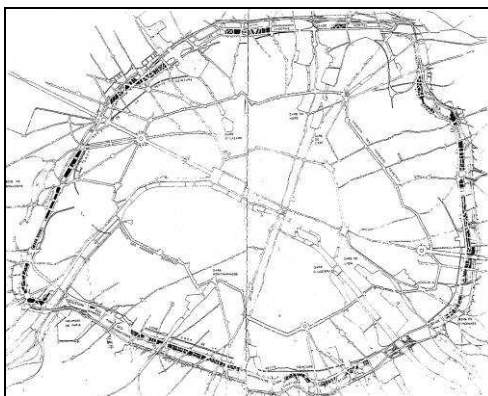
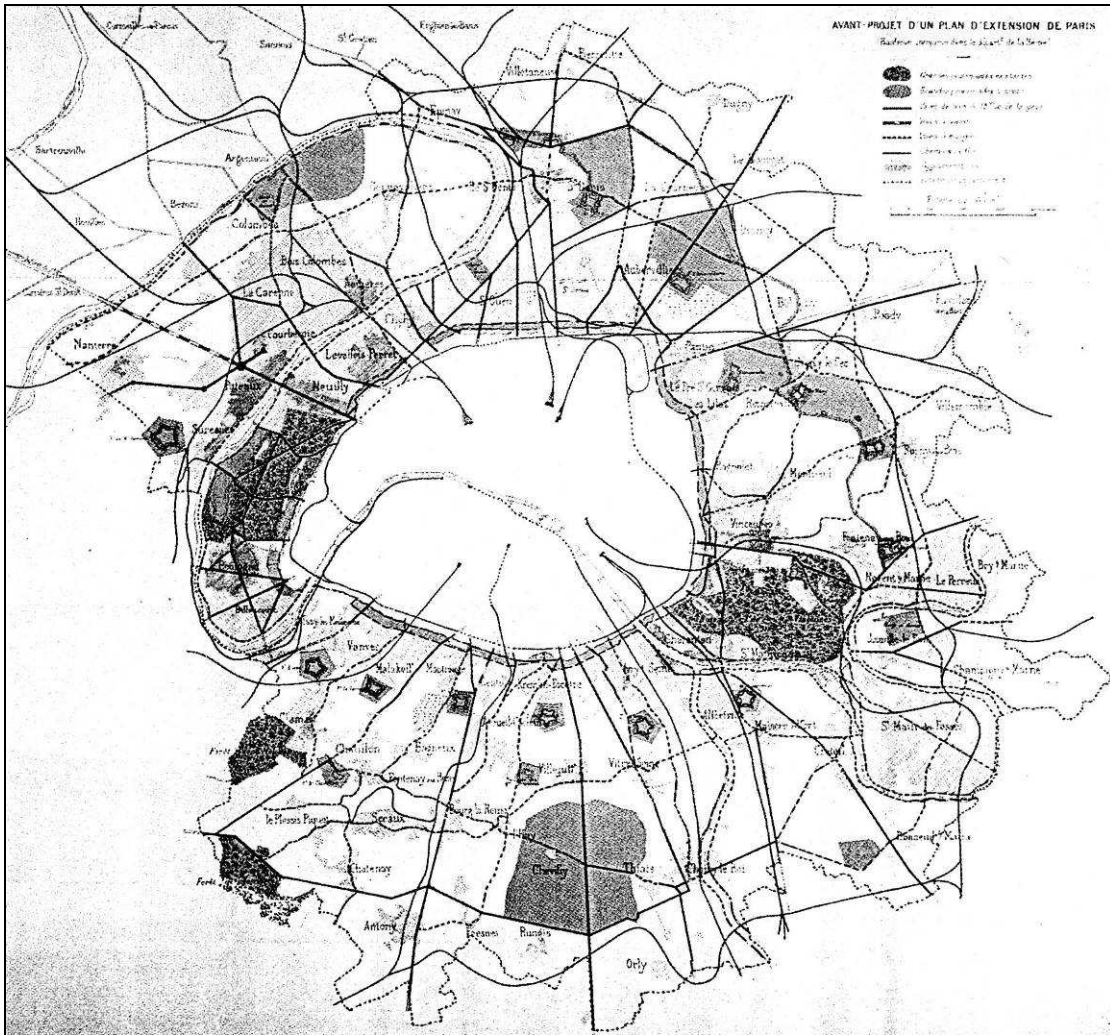
¹³¹ La Région parisienne est créée en 1932. Le décret de 1935 fixe les limites de son territoire à 35 km de Notre Dame.

¹³² Au sujet du plan Prost, voir Jean-Claude Delorme, « Les plans d'aménagement et d'extension des villes françaises », *Les Cahiers de la recherche architecturale*, n°8, avril 1981, pp. 11-29 ; François Laisney, « Réglementer la banlieue ? L'exemple du plan Prost », *Les Cahiers de la recherche architecturale*, n° 38-39, 1996, pp. 117-130.

¹³³ L'extension des premières lignes de Métro est effectuée à partir de 1934. Mais, contrairement à Londres ou à Berlin, où le Métro s'aventure loin dans le territoire extraurbain, à Paris, les trains s'arrêtent à quelques kilomètres de la ceinture administrative de la ville.

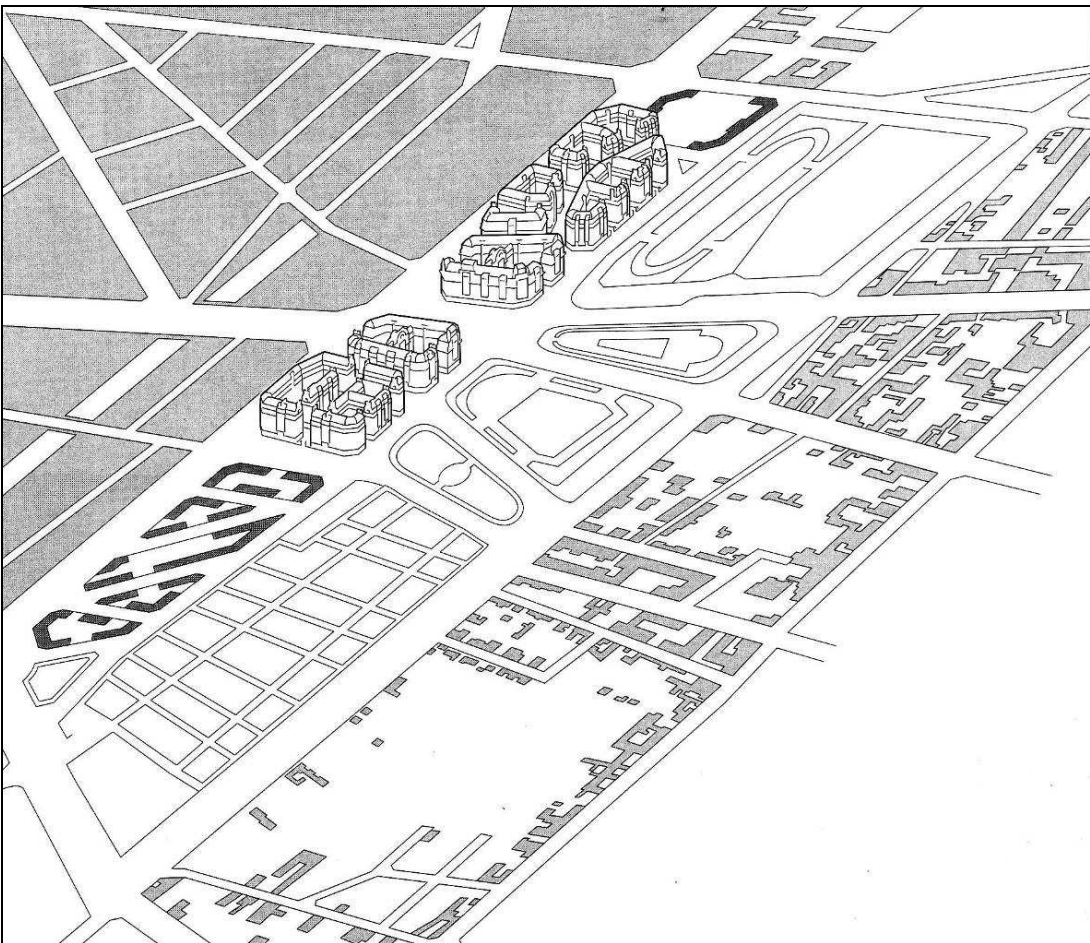
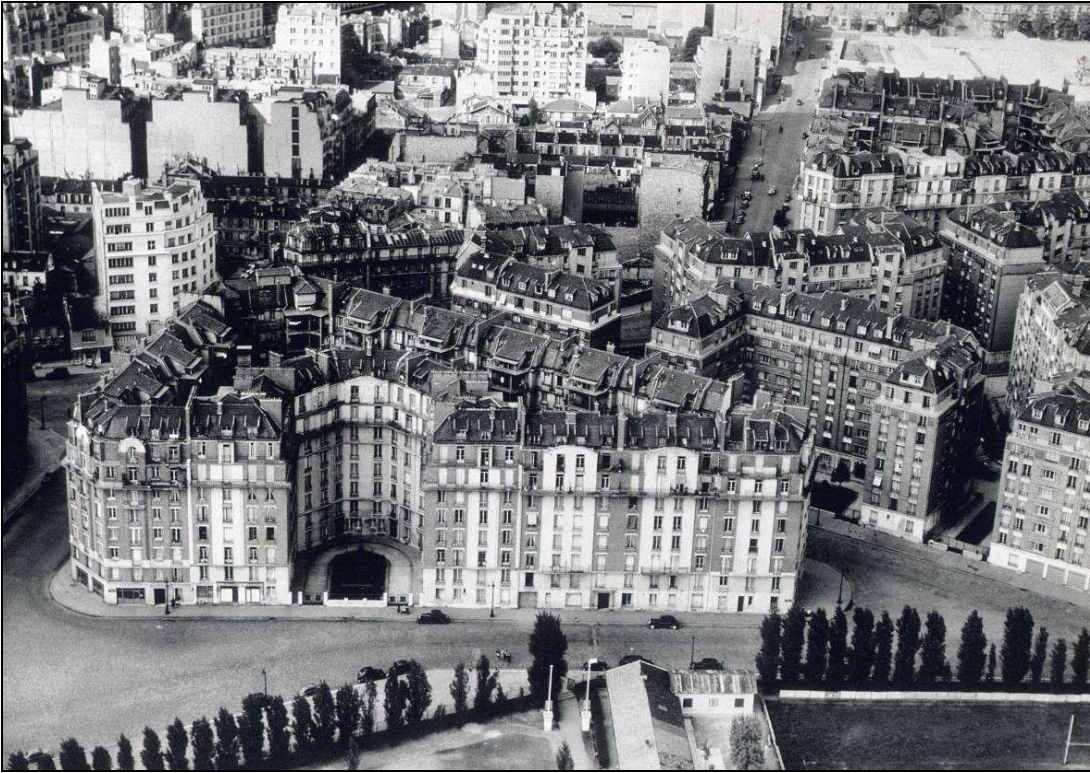


Le projet d'Eugène Hénard (1902) pour un nouveau boulevard à redans à l'emplacement des fortifications d' Adolphe Thiers.
Documents publiés in Mazzoni, 2002.

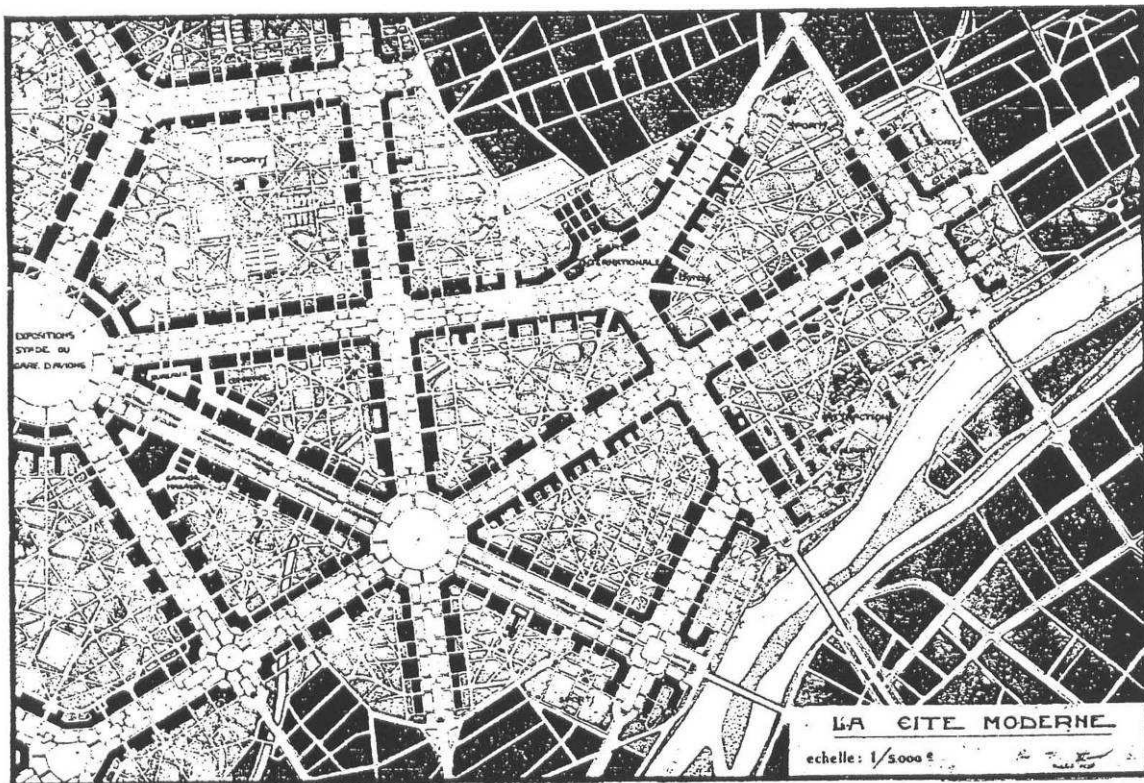
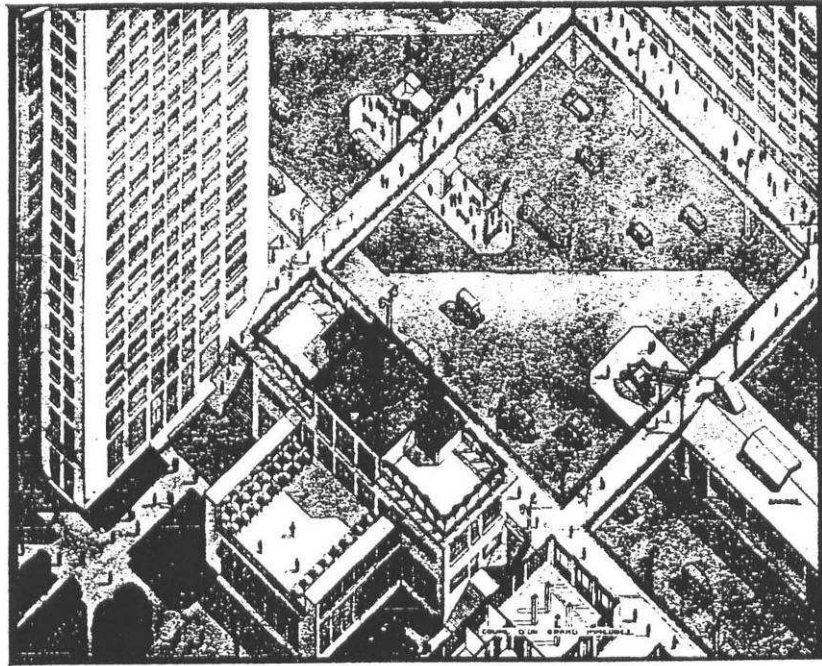


Louis Bonnier et Marcel Poète, Plan d'extension de Paris, avant projet de 1913. La Ceinture rouge s'ouvre sur la périphérie de la ville : les HBM construits à partir de 1919 à l'emplacement des fortifications de Thiers.

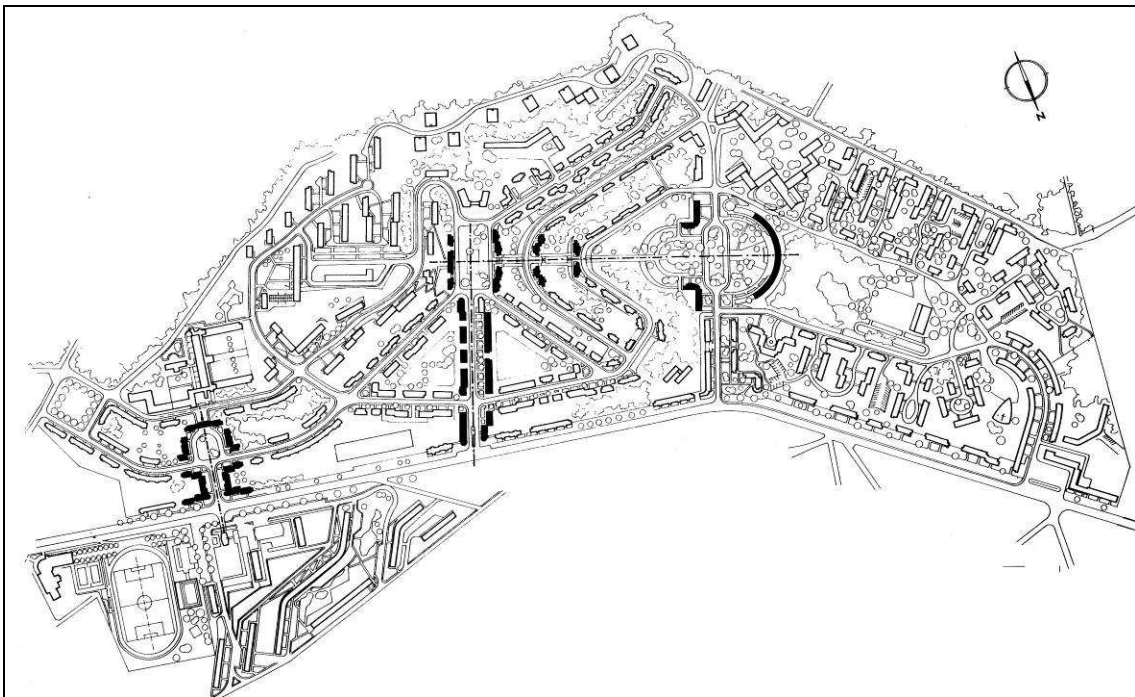
Documents publiés in Mazzoni, 2002.



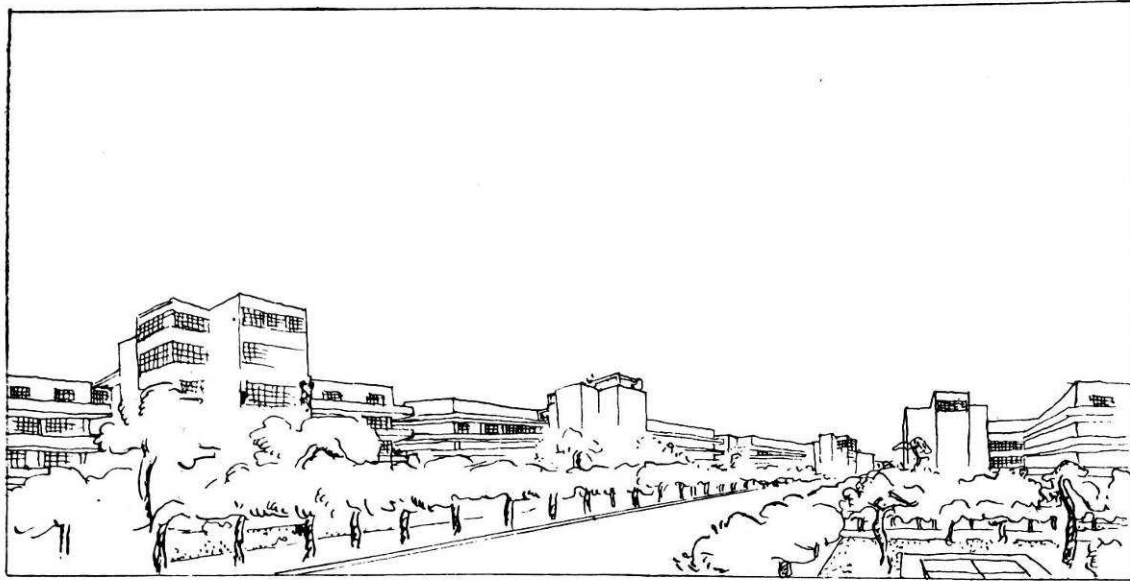
Photographie des immeubles à la Porte du Point-du-jour (1951) et planimétrie d'insertion des HBM.
Documents publiés in [Cohen, 2007](#), et in Cohen, Lortie, 1991



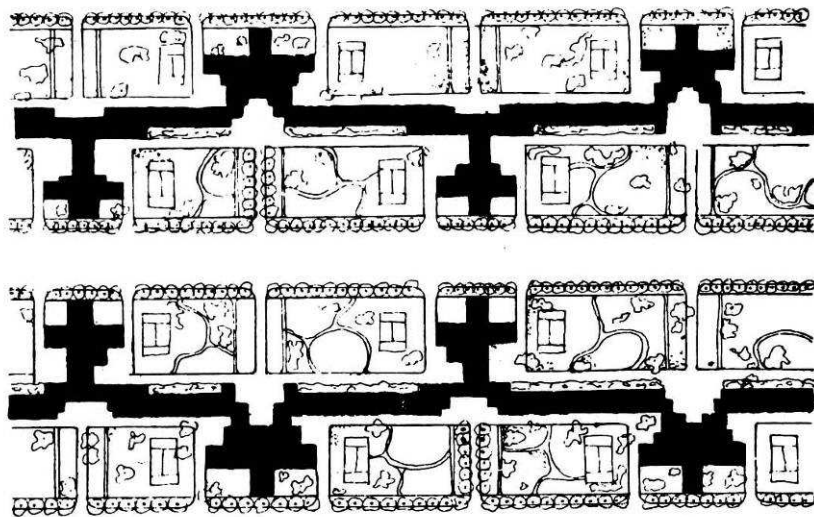
Henri Descamps, la « Cité moderne », 1928. Vue axonométrique et plan de masse.
Documents publiés in Mazzoni, 2002.



Joseph Bassompierre, Paul de Rutté, Cité, Paul Sirvin, cité de Châtenay-Malabry, 1928. Vue de la place centrale et plan de masse.
Documents publiés in Mazzoni, 2002.

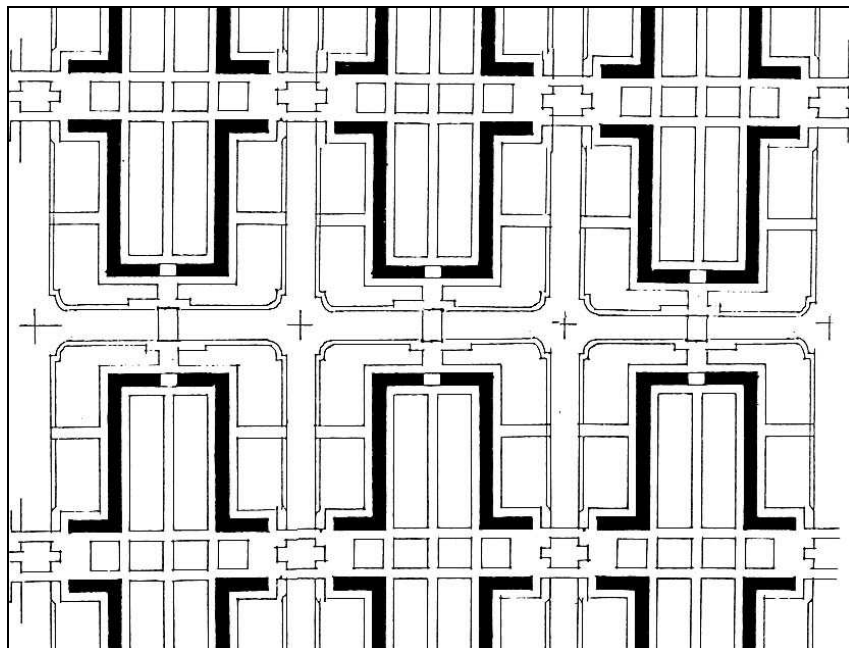
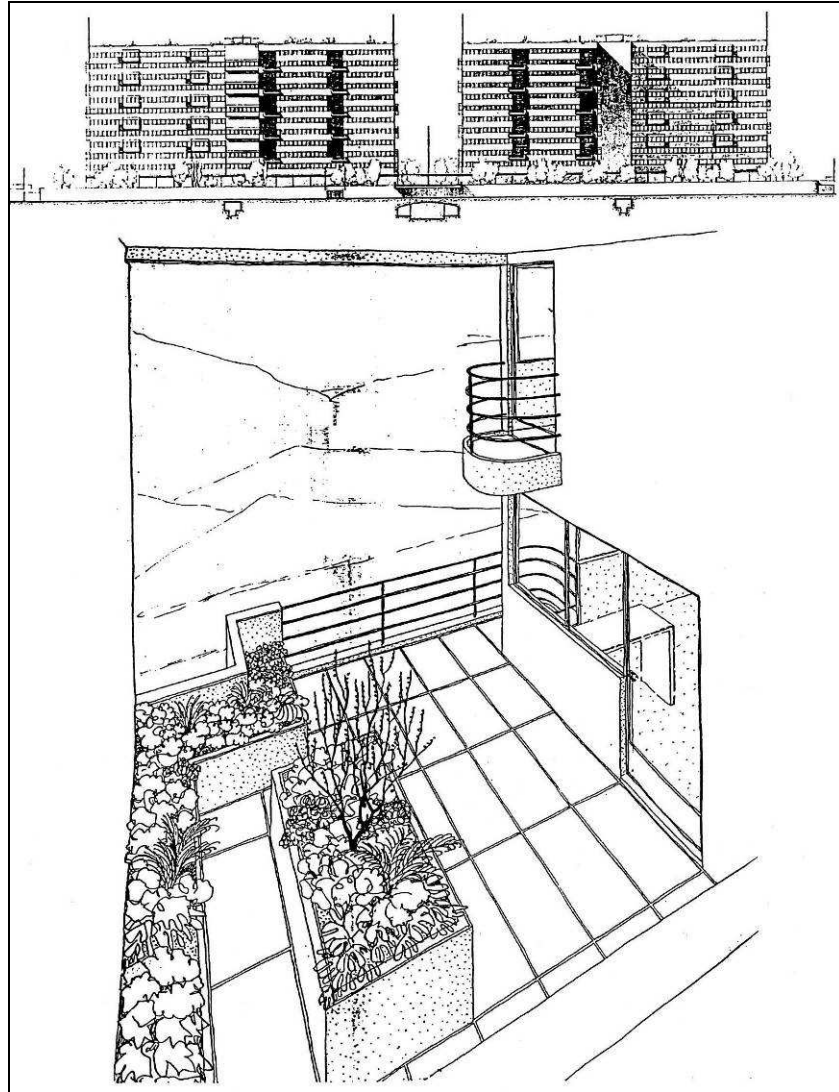


L. C. 1920. LES RUES A REDENTS. De vastes espaces aérés et ensoleillés sur lesquels ouvrent les appartements. Des jardins et places de jeu au pied des maisons. Des façades lisses avec des baies immenses. Le jeu des ombres est fait par les ressauts successifs du plan. La richesse est fournie par l'ampleur des tracés et par le jeu des végétations sur le canevas géométrique des façades. Il va de soi qu'il s'agit ici, comme pour les villes-tours, d'entreprises à larges bases financières comportant la construction de quartiers entiers. Déjà des consortiums semblables à petite échelle ont existé avant la guerre. Un architecte unique tracera toute une rue : unité, grandeur, dignité, économie.



L. C. 1920. Les rues à redents.

Le Corbusier, projet d'une « rue à redents » et d'immeubles d'habitation qui s'ouvrent sur celle-ci.
In *Vers une architecture*, 1923.



André Lurçat, le « quartier urbain de résidence », 1929.
Documents publiés in Mazzoni, 2002



Carte de Paris dite d'Etat-Major, 1906 et Léon Jaussely, Plan d'extension de Paris, 1919.
Documents publiés in Pinon, Le Boudec, 2004.

Vers une agglomération en *archipel* (1934-1994)

Afin de décrire la « troisième modernité » de la métropole parisienne, celle que nous traversons actuellement, nous avons choisi de décrire les différentes étapes qui la scandent depuis l'approbation du Plan Prost et jusqu'au Schéma directeur de la région Ile-de-France, en 1994. Ce chapitre est pensé comme une partie charnière entre le *portrait* de la métropole parisienne que nous avons tracé au début de la recherche et dont nous venons de définir les deux *modèles précurseurs*, et les questions qui seront exposées plus loin et qui concernent les Territoires de l'agglomération dense comme *laboratoires* de la métropole. Sans prétendre de décrire un modèle en cours de formation, ce chapitre vise essentiellement à cerner les éléments qui permettent d'introduire chronologiquement les réflexions contenues dans la troisième partie de la recherche, relatives à une plongée contextuelle dans les territoires de projet contemporains.

Au sujet des plans d'aménagement qui se succèdent dès le lendemain de la deuxième guerre mondiale, une première étape est marquée par la suggestion du préfet de la Seine au Conseil de Paris et au Conseil général, de prolonger dans la ville-centre le premier plan d'aménagement de la région Parisienne, dessiné au 1/50000 par Henri Prost et approuvé en 1934. Des nouvelles percées radiales doivent créer des axes de pénétration dans la ville, reliées par une voie autoroutière située à l'emplacement de l'ancien territoire *non aedificandi* : l'ancien glacis des fortifications. Sur cet anneau périphérique entourant Paris *intra muros* se greffent en étoile les grands axes routiers qui traversent la région parisienne. Mais dans l'immédiat après-guerre, l'Etat, jouant de son pouvoir sur la Ville et la Région, n'est pas favorable à investir d'importants moyens en faveur de l'agglomération parisienne, considérée bien pourvue par rapport à d'autres régions françaises. Il faudra attendre les années 1960 et 1970 pour qu'une volonté politique forte assure la concrétisation de ces idées : c'est au cours de la période gaulliste que sont entreprises les réformes administratives et que sont mis en place d'importants moyens pour que ces infrastructures liées aux transports motorisés puissent devenir de véritables outils d'aménagement à l'échelle de la Région parisienne¹³⁴. Jusqu'à cette date, les trois Plans d'Aménagement de la Région Parisienne (PARP) qui voient le jour après le Plan Prost - en 1939, 1950 et 1956 - prolongent essentiellement le débat relatif au rôle structurant donné aux infrastructures routières.

¹³⁴ Voir à ce sujet Pierre Zembri, « Changement d'échelle et émergence de nouveaux enjeux (1958-2002) », in Dominique Larroque, Michel Margairaz, Pierre Zembri, *Paris et ses transports, XIXe-XXe siècles. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, éditions Recherches / Association pour l'histoire du chemin de fer en France, 2002, pp. 223-340. Voir aussi Jean-Pierre Pranas Descours (dir.), *Territoires partagés. L'Archipel métropolitain*, Paris, Picard, 2002.

Comme le souligne Mario Gandelonas dans sa réflexion relative aux infrastructures urbaines¹³⁵, les années 1950 sont les années où l'infrastructure viaire proposée par les architectes modernistes au début du vingtième siècle par opposition aux rues sombres et sinueuses des tissus moyenâgeux, assume un rôle charnière dans la transformation des régions métropolitaines. L'accessibilité des tissus et le mouvement des personnes et des biens doivent être garantis par un réseau de larges rues qui permettent un mouvement fluide et rapide. Cette transformation est à lire dans la continuité avec le modèle défini par les Papes au cœur du tissu moyenâgeux de Rome à la fin du XVe et au début du XVIe siècle - moment du percement de nouvelles rues reliant les places et les églises entre elles - et la restructuration des capitales européennes à la fin du XIXe siècle par un réseau d'avenues qui découpent les vieux tissus et relient les différentes institutions, culturelles et politiques. Si les gares occupent une place importante dans ce réseau, en tant que symboles de la révolution industrielle, elles n'ont plus aucun rôle à jouer dans le nouveau système d'accessibilité des territoires dominé par la voiture. L'urbanisme fonctionnaliste des années 1950 forge, de part et d'autre de l'Atlantique, des nouveaux outils de conception des territoires comme la « grille » et l'« autoroute » qui permettent aux flux ininterrompus et rapides des voitures de remplacer le déplacement lent des piétons ainsi que celui trop contraignant des trains. Aux Etats-Unis, le système autoroutier apparaît au cours de ces années comme l'une des réalisations d'infrastructures la plus importante du vingtième siècle, déterminant un changement radical de la forme urbaine. Paradoxalement inspiré par les *Autobahnen* allemandes construites dans les années 1930, ce système est suggéré par la guerre froide et la peur d'une guerre nucléaire : les différentes voies reliant les Etats entre eux sont des autoroutes de défense incorporant une stratégie de survie suite à d'éventuels attaques atomiques. Renforcé par les images des nouvelles suburbanisations américaines, ce système revient en Europe et devient l'un des principaux outils de conception des nouvelles régions métropolitaines.

C'est en 1960, qu'une nouvelle démarche d'aménagement, associée à cette réflexion sur le rôle structurant des infrastructures viaires, fait apparition dans les plans relatifs à l'agglomération parisienne : celle de la création de nouveaux services et pôles urbains dans la région métropolitaine. Le Plan d'aménagement et d'organisation générale de la Région parisienne (PADOG), qui remplace les anciens Plans d'aménagement de la Région parisienne introduit une distinction entre quatre zones justifiant de choix d'aménagement différents : le noyau central de Paris, les 10 arrondissements périphériques, l'agglomération dense et la partie rurale de la région. Tendante à une stabilisation de la population dans son ensemble, ce plan vise à décongestionner Paris au profit de sa périphérie, à restructurer cette dernière en créant de

¹³⁵ Mario Gandelonas, « Slow infrastructures », in Cristiana Mazzoni (dir.), *Paris Métropoles en miroir. L'Île-de-France comme région métropolitaine*, IEA-Paris, Laboratoire ACS, 2009.

nouveaux services, et à réanimer la zone rurale et les petites villes périphériques. Emerge ainsi une politique territoriale qui considère l'agglomération comme une entité, capable de contrebalancer le poids de la ville-centre, et ceci à travers une spécialisation par zones de son vaste territoire. L'organisation de l'ensemble de l'agglomération est pensée selon un schéma sectoriel à partir d'un centre symboliquement fort, qui regroupe plusieurs fonctions et classes sociales : les Halles. A l'ouest des Halles se trouvent les quartiers d'affaires et de l'Etat, avec un important secteur résidentiel où vivent les classes dominantes et qui se développe en direction de Versailles et de Saint-Germain. Au nord et à l'est des Halles se consolident les quartiers à vocation populaire avec un développement au-delà de l'enceinte administrative, vers la Plaine Saint-Denis, la boucle de la Seine et Vitry. Le secteur nord-est de l'agglomération voit disparaître l'industrie traditionnelle, liée à la métallurgie, et accueille de nouvelles fonctions de commerce de gros, de stockage, de manutention, de transport. Le secteur sud-ouest de la région parisienne voit apparaître l'industrie de pointe avec les bureaux d'études et les sièges sociaux de ces entreprises¹³⁶.

Ce processus de séparation nette des fonctions et cette sectorisation du territoire accompagnent une volonté d'organisation fonctionnelle des infrastructures liées à la circulation viaire, suivie d'une croissance phénoménale du trafic motorisé. A Paris, les propositions de traversée radiale de la ville et de son contournement par voie automobile sont au centre du débat. Le chantier de la voie exprès est-ouest qui avait pris forme sur la rive gauche de la Seine, du pont de l'Alma au pont Royal (1956-1960), est interrompu brusquement après les vifs débats concernant le caractère et la physionomie à donner au front de Seine en face du Louvre¹³⁷. Les travaux recommencent en 1964 en faveur d'une voie express sur la rive droite qui doit permettre, utilisant les promenades le long des quais et disparaissant sous un tunnel à la hauteur de la prestigieuse résidence royale, la traversée de Paris, sans interruption. En 1967 cette voie accueille ses premières voitures. Parallèlement, le boulevard Périphérique (réalisé entre 1956 et 1973) propose une autoroute en rocade autour de la ville à l'emplacement du glacis de l'ancienne enceinte de Thiers. Comme nous l'avons déjà souligné, il s'agit d'un anneau de trente-cinq kilomètres, symbole de la modernisation de la capitale, relié par de nombreux échangeurs aux avenues qui pénètrent dans la ville-centre et aux autoroutes qui sillonnent la périphérie en étoile, se superposant aux tissus existants et ignorant leurs spécificités. Il en est ainsi également du début de l'autoroute du Nord (A1) qui se greffe au Périphérique à la hauteur de la porte de la Chapelle. Tout en s'inscrivant sur le tracé de l'ancienne avenue du président Wilson - axe historique majeur qui relie Paris à Saint-Denis et accompagne l'installation des

¹³⁶ Cf. Félix Damette, Pierre, Beckouche, *loc. cit.*, 1994, pp 115-125.

¹³⁷ Cf. Norma Evenson, *Paris. Cent ans de travaux d'urbanisme*, Paris, Ecole nationale supérieure des Beaux-Arts et Presses universitaires de Grenoble, 1983 (1ère éd. américaine, 1979).

activités, dans un premier temps rurales, puis industrielles -, elle se transforme en une nouvelle voie en tranchée qui scinde le territoire, créant de forts déséquilibres. Comme conséquence de la politique de désindustrialisation de ce secteur, la Plaine ne tardera pas à assister à la désaffectation de la plupart des bâtiments industriels longeant ce nouvel axe routier. Entre 1960 et 1966, 22 établissements quittent leurs sites et 41 000 m² de locaux industriels seront démolis (usines métallurgiques et chimiques)¹³⁸. Telles les berges de la Seine *intra muros* ou d'autres régions périphériques, ce territoire en complète transformation apparaît comme un lieu de transit, support neutre des importantes infrastructures viaires qui le parcourent.

Le modèle d'habitat collectif qui se développe en articulation avec ce système viaire fortement structurant est celui des grands ensembles. Nous ne souhaitons pas rentrer ici dans le détail des caractères typologiques de cette forme d'habitat qui a été le sujet de nombreuses études récentes¹³⁹. Nous souhaitons uniquement évoquer une réflexion que nous avons menée à l'occasion d'une recherche centrée sur les « espaces intermédiaires » de l'habitat¹⁴⁰. Dans cette recherche, nous avons mis l'accent sur le fait qu'au moment de leur conception, courant les années 1950-1970, ces espaces collectifs associés aux logements n'ont pas fait état d'une réflexion subtile de la part des acteurs du projet, ni au niveau de leurs qualités architecturales, ni au niveau de leur statut et des pratiques qu'ils permettent. Niant la complexité des interrelations présentes dans le tissu de la ville constituée, la plupart des barres et de tours construites par groupes d'ensembles de milliers de logements dans les quartiers périphériques des villes-centres et dans les banlieues, suivent, dans leur agencement, des impératifs de rationalité et de fonctionnalité qui sont en conformité avec les règles édictées par l'hygiénisme et les théories sur l'ensoleillement. Les idéaux modernistes qui sont à la base de leur conception, partagées par les architectes-urbanistes et les technocrates, se révèlent très vite en décalage par rapport à l'état de la société : ce n'est pas l'« homme nouveau » qui les habitera longtemps, le cadre moyen ou supérieur, employé dans l'industrie et désireux de se conformer aux changements de goûts et de mœurs provoqués par le boom économique de l'après guerre. Cet habitant aurait pu contribuer à payer l'entretien des vastes espaces libres se déployant aux pieds des habitations, et participer à leur équipement destiné à leur éclairage. Il aurait pu également contribuer à financer l'entretien des halls d'immeubles et des cages d'escalier. Il aurait pu aussi obtenir facilement des pouvoirs publics une efficace irrigation du quartier par les transports collectifs, notamment sur rail, défaillants déjà depuis la fin du XIXe siècle sur l'ensemble des territoires périurbains. On sait

¹³⁸ Cf. Anne Lombard-Jourdan, *La Plaine Saint-Denis. Deux mille ans d'histoire*, Paris, CNRS éditions, 1994, p. 183.

¹³⁹ Au sujet de l'architecture des grands ensembles voir en particulier Frédéric Dufaux, Annie Fourcaut (dir.), *Le monde des grands ensembles*, Paris, Créaphis, 2004.

¹⁴⁰ Cristiana Mazzoni, Valérie Lebois, *op. cit.*, 2006.

qu'avec la crise économique des années 1970 et l'augmentation de l'immigration en provenance des pays pauvres, le profil de cet habitant change au profit de l'« homme exclu », exclu du travail et donc de la société. L'aménagement et l'entretien des espaces collectifs de ces grands ensembles, de plus en plus désertés par les classes moyennes, restituent l'image de la relégation ambiante. Les « espaces libres » sont goudronnés et sans équipements, destinés essentiellement au stationnement des voitures. Les cages d'escaliers et les halls d'immeubles se dégradent sans être rénovés. Pendant plus de vingt ans on insistera sur les « incivilités » dont ces espaces continuent d'être la cible et sur leur importance dans la montée du sentiment d'insécurité : par incivilité, on entend « dégradation des locaux, bris de vitres, injures, qui remettent en cause l'idée de l'existence d'un 'monde commun', [...] l'idée qu'il y a une vie collective possible, fondée sur l'échange, la communication, le respect mutuel »¹⁴¹. C'est du domaine courant qu'il ne s'agit pas là d'une défaillance du modèle urbain, mais d'un décalage du projet par rapport à l'état de la société.

L'évolution du projet d'agglomération est marquée, au cours de la deuxième moitié des années 1960, par la politique du District de la région parisienne, mis en place en 1961 pour coordonner les différents niveaux des collectivités. Avec une autre nouvelle structure - l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (IAURP) chargé de réaliser des études en vue de l'aménagement et de l'équipement du territoire métropolitain -, ces institutions permettent à l'Etat d'assurer la cohérence d'une politique forte. En 1965 Paul Delouvrier, alors délégué général du District, élabore le schéma directeur d'aménagement urbain de la région parisienne (SDAURP). Ce schéma articule plusieurs principes : si pour la ville-centre il préconise de contrebalancer l'essoufflement des activités dans les quartiers sud-est de la capitale - et l'opération Bercy-Rapée en est une conséquence - pour la première et deuxième couronne il met en avant la nécessité de canaliser l'extension spatiale selon des axes préférentiels évitant le développement en tâche d'huile et permettant la création de nouveaux centres urbains. Il s'agit, d'une part, d'organiser la poursuite de la croissance urbaine de l'agglomération intégrant, in fine, une projection de 14.000.000 d'habitants pour la région, en 2000, et, de l'autre, de restructurer la périphérie à travers le développement des infrastructures, notamment de transport, de commerces et de services ainsi que la création d'emplois. Les *villes nouvelles*, en limite d'agglomération, sont chargées de répondre à la première question ; les *pôles restructureurs de banlieue*, à la deuxième. Au niveau des transports, le schéma directeur prévoit encore de lourds investissements pour les équipements routiers, mais avance en même temps la nécessité d'investir dans les transports publics sur rail avec la création d'une structure non plus radiale mais en H et incluant des *tangentiels* qui accompagnent l'affirmation de

¹⁴¹ Gilles Marchand, « Aux sources du sentiment d'insécurité », *Sciences humaines*, n°39, hors-série, déc. 2002, pp. 46-49.

l'échelle régionale et du polycentrisme. La décision de créer une nouvelle ligne de transport ferré régional a l'ambition de « corrélérer la planification des transports à une maîtrise de l'expansion urbaine »¹⁴². Les analystes sont concordes à souligner que « ce document constitue une rupture dans l'histoire de l'urbanisme parisien qui a été essentiellement une histoire de limitation de l'urbanisation » : par cette nouvelle approche polycentrique et par l'impulsion donnée à l'urbanisation de la région métropolitaine, on veut faire de Paris « une grande métropole européenne »¹⁴³. Depuis, chacun des plans d'aménagement successifs a repris cette approche polycentrique en l'adaptant à l'évolution de la situation économique et sociale.

Après l'arrivée d'Albin Chalandon à la tête du Ministère de l'Équipement, le plan sera révisé et entrera en application en 1969. Maurice Doublet qui a remplacé Paul Delouvrier, suit la même ligne que celle tracée par son prédécesseur : il refuse le développement en tâche d'huile de l'agglomération et maintient le principe de la création de villes nouvelles, dont le nombre de huit est ramené à cinq. À côté des dysfonctionnements dus à une conception trop fonctionnaliste des infrastructures viaires et des espaces à ciel ouvert liés à l'habitat collectif, on peut remarquer la naissance, à ce moment, d'un troisième facteur qui constitue, avec les deux premiers, un point névralgique de nos territoires métropolitains actuels : celui des lotissements pavillonnaires dispersés dans le territoire. Felix Damette souligne à ce sujet qu'en 1965, des grandes superficies étaient cataloguées dans la catégorie de « Zones de Transition à Organiser ». Des « zones à organiser » avaient été dessinées tout autour des axes lourds d'urbanisation ainsi qu'autour des villes nouvelles, sans qu'ils aient jamais été l'objet de préoccupations vraiment sérieuses. Aujourd'hui, ces zones qui étaient qualifiées « d'à organiser », se sont pour l'essentiel urbanisées en dehors de tout contrôle pour aboutir au résultat inverse de celui initialement prévu : les villes nouvelles sont devenues - à l'inverse de ce qui avait été imaginé - des moteurs très efficaces de l'étalement urbain¹⁴⁴. Le système du Réseau Extraurbain Rapide (RER), créé en ces mêmes années, fait émerger, de son côté aussi, des problèmes qui sont à l'origine des dysfonctionnements actuels. Sur les 250 km de voies nouvelles prévues par le schéma de 1965, seulement quelques dizaines de kilomètres sont construits. Le réseau utilise pour la plupart des infrastructures ferroviaires existantes, suivant le système radial mis en place au cours de la deuxième moitié du XIXe siècle. Dans les pôles restructurateurs et les villes nouvelles, les gares RER ne sont construites qu'après 1976 et ceci malgré la volonté de faire jouer au réseau régional le rôle d'axe important d'urbanisation¹⁴⁵. La ligne de chemin de fer se révèle de fait

¹⁴² Dominique Larroque, Michel Margairaz, Pierre Zembri, *op. cit.*, 2002, p. 19.

¹⁴³ Felix Damette, « La forme urbaine : le cas parisien », in Gilles Duhem, Boris Grésillon, Dorothée Kohler, *Paris-Berlin. Regards croisés*, *op. cit.*, p. 67.

¹⁴⁴ *Idem.*

¹⁴⁵ Les villes nouvelles sont desservies par le réseau RER seulement au cours de la deuxième moitié des années 1970 : Evry en 1976, Marne-la-Vallée (Noisy-le-Grand) en 1977, Cergy-Pontoise en 1979. Melun-

être un support structurel abstrait du contexte, auquel la matérialité urbaine tend à tourner le dos. Et les gares ont le rôle difficile d'interface entre ces deux systèmes. Si le réseau viaire, intégré à celui de l'ensemble des espaces publics de la ville, avait contribué au cours du XIX^e siècle à dessiner le caractère de l'espace urbain, les nouvelles voies express automobiles, les autoroutes et le réseau ferré régional en projet, participant, au cours des années 1960 et 1970, d'un système autonome qui se superpose aux tracés existants niant les différents contextes, à la fois la stratification historique des tissus urbains et la qualité des paysages naturels.

En 1976 est voté le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France (SDAURIF) qui, en période de crise économique, révisé à la baisse les objectifs du SDAURP de 1965 : le gouvernement promeut une modération de la croissance de l'agglomération et vise à la valorisation du patrimoine bâti ainsi qu'à la défense des espaces naturels. La priorité donnée à l'urbanisation à caractère fonctionnel cède le pas à un plus grand souci de la qualité « urbaine » des projets, pensés plus en fonction des spécificités des nouveaux tissus et des formes de vie sociale qui s'y rattachent. Sur le plan institutionnel, la création de la région Ile-de-France - avec de nouvelles institutions régionales susceptibles de remplacer le District¹⁴⁶ - et la possibilité donnée aux Parisiens d'élire un maire sont suivies par le vote de la loi Defferre sur la décentralisation (1982) qui transfère certaines compétences de l'Etat vers les collectivités locales. Les niveaux régional et local vont désormais commencer à occuper une place stratégique dans l'aménagement du territoire ouvrant la voie à des nouvelles manières de gérer le rapport entre la capitale et la région¹⁴⁷. La SNCF et la RATP, de leur côté, deviennent d'importants acteurs de la politique d'aménagement et, avec une attitude plus offensive qu'auparavant, se lancent dans une phase de recherches suivies de projets novateurs¹⁴⁸.

Malgré les changements institutionnels attestant du dépassement du dispositif administratif et du corpus doctrinal du pouvoir gaulliste, le contenu du nouveau plan met en avant les mêmes critères d'aménagement que les schémas précédents : polycentrisme associant Paris-centre, les centres restructurateurs de banlieue ainsi que les villes nouvelles ; développement modéré des agglomérations secondaires et périphériques ; priorité aux transports collectifs en zone dense ; maillage routier et autoroutier adaptés à ces objectifs en périphérie. Pour renforcer le

Sénart et Saint-Quentin sont desservies par des lignes SNCF sur lesquelles sont créés en ces mêmes années des nouvelles gares.

¹⁴⁶ Ces nouvelles institutions susceptibles de remplacer le District sont le Conseil régional, l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France (IAURIF) et la Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (DREIF), respectivement les services techniques de l'Etat et de la Région.

¹⁴⁷ Jusqu'à la réforme de 1995, le Schéma régional est élaboré sous l'autorité directe de l'État. A partir de 1995, il l'est par la Région, mais l'État conserve le droit de ne pas l'approuver.

¹⁴⁸ Cette attitude plus offensive est promue par les présidents respectifs : Christian Blanc (RATP) et Jacques Fournier (SNCF), bénéficiant tous les deux d'appuis politiques forts. Cf. Dominique Larroque, Michel Margairaz, Pierre Zembri, *op. cit.*, 2002, p. 318.

polycentrisme, les trois nouvelles préfectures de la petite couronne (Nanterre, Créteil et Bobigny) sont dotées de grands équipements tels des centres hospitaliers, des palais de justice ou des universités. D'autres centres restructurateurs voient l'implantation de centres commerciaux à caractère régional (Rosny, Vélizy, Belle-Epine). A Orly-Rungis est prévu le développement du marché d'intérêt national en liaison avec le terminal aéroportuaire adjacent, tandis que le terminal de Roissy voit la définition en son pourtour d'un vaste territoire destiné à accueillir des pôles logistiques de décharge et des entrepôts de marchandises (Sogaris et Garonor). Les villes nouvelles, quant à elles, connaissent une période de stagnation des projets en faveur de la création de petites centralités hors de leurs périmètres administratifs. C'est dans ce secteur que la multiplicité des intervenants et en particulier le pouvoir acquis par les communes grâce à la décentralisation - au détriment des marges de manœuvre de l'Etat et de la Région -, créent des perturbations dans la réalisation des objectifs du SDAURIF. Au cours des années 1980, les communes multiplient de fait des actions de micro-urbanisation des territoires périphériques autour des noyaux structurés favorisant, en particulier, le développement massif de l'habitat pavillonnaire.

L'arrivée de Michel Rocard à la tête du gouvernement Mitterrand en 1988 réaffirme la volonté de l'Etat d'intervenir dans l'aménagement de la région Ile-de-France¹⁴⁹ et marque le début de la révision du schéma en vigueur. L'élaboration du nouveau document durera plus de quatre ans et aboutira au schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) de 1994, complété en 2000 par un plan de déplacements urbains (PDU)¹⁵⁰. Cette période de débats voit l'émergence de nouveaux acteurs : les départements, notamment ceux de la première couronne, et certains groupement de communes. Le contenu du nouveau schéma atteste de la récurrence du principe du polycentrisme, inscrit désormais dans une échelle qui dépasse celle de la région Ile-de-France et s'élargit à celle de l'Europe. Dans le cadre d'une croissance raisonnable, la politique d'aménagement du territoire trouve sa place au sein de l'Europe à travers un rééquilibrage des entités urbaines, grandes et petites, inscrites dans une réalité territoriale nouvelle : le Bassin Parisien. Il se révèle également important de promouvoir un équilibre harmonieux au sein de ses propres frontières en sauvegardant l'environnement régional, en renforçant les solidarités urbaines et en favorisant les échanges. Les pôles à considérer comme sites prioritaires pour le maintien ou l'éclosion d'une dynamique urbaine sont : les centres d'envergure européenne

¹⁴⁹ L'intérêt de l'Etat pour les questions d'aménagement se manifeste aussi par la création d'un ministère de la Ville en 1990, suivi du vote en 1991 de la loi d'orientation sur la Ville (LOV).

¹⁵⁰ Le plan de déplacements urbains est un document pris en charge par l'Etat qui se considère complémentaire du schéma directeur. Il s'interdit de s'intéresser aux infrastructures lourdes et concerne essentiellement les modes de transports « doux » - marche à pied, bicyclettes, ... - . Il vise à un équilibre entre les besoins de mobilité et la nécessité d'une meilleure protection de l'environnement à travers une baisse du trafic automobile au profit des transports collectifs. Cf. Dominique Larroque, Michel Margairaz, Pierre Zembri, *op. cit.*, 2002, p. 335.

(Paris, La Défense, Roissy, Marne-la-Vallée et Massy) ; les secteurs de redéveloppement de la proche couronne (Plaine-Saint-Denis, Boucle nord des Hauts-de-Seine, Le Bourget et Seine Amont, les axes sortant de Roissy et d'Orly) ; les villes nouvelles et les nouveaux sites d'urbanisation entraînés par la dynamique des villes nouvelles ; les villes de la couronne rurale dites « villes traits d'union » ou « villes cœurs », destinées à structurer le développement des franges, jusque là assez désordonné¹⁵¹.

Dans ce cadre défini par le SDRIF et visant à donner de la ville-centre et du territoire métropolitain l'image d'un « archipel » de polarités urbaines, les réseaux de transports sont considérés comme le principal instrument pour : irriguer tous les tissus urbanisés assurant un bon équilibre habitat-emploi ; créer des liens aux différentes échelles ; désenclaver les zones en difficulté et améliorer ainsi les conditions de déplacements quotidiens¹⁵². Il s'agit de tisser un maillage cohérent par l'utilisation et l'amélioration de trois grandes catégories d'infrastructures ferrées :

- les grandes radiales RER et SNCF existantes doivent structurer l'espace régional grâce à leur liaison par des nouvelles lignes de rocade ou tangentielles¹⁵³ ;
- le réseau métropolitain est enrichi d'une nouvelle ligne - METEOR - et étendu en proche couronne, où se trouverait relié à une nouvelle rocade, l'ancien projet ORBITALE¹⁵⁴ ;
- un réseau de transports en commun complémentaire en site propre - le tramway - doit se développer en particulier sur les avenues et boulevards, permettant, entre autres, de désenclaver des quartiers défavorisés¹⁵⁵.

Parallèlement, le réseau routier est hiérarchisé par le bouclage et l'élargissement des deux grandes rocades périphériques : l'A86 et la francilienne. Des liaisons tangentiels, des boulevards intercommunaux en moyenne couronne et un réseau de voiries souterraines complètent ce dispositif. Enfin, un réseau de boulevards et avenues vient parfaire celui des voies principales. Le SDRIF de 1994 réserve donc la priorité aux transports collectifs en zone dense et

¹⁵¹ DREIF, *Schéma directeur de l'Ile-de-France*, Paris, DREIF, 1994, p. 44.

¹⁵² *Idem*.

¹⁵³ Seule la grande ceinture Est du réseau rapide sera réalisée. Sur cette tangentielle sont construites les nouvelles gares d'interconnexion, situées sur trois secteurs stratégiques mis en évidence par le SDRIF et définissant avec Paris et la Défense les nouveaux centres d'envergure européenne: Massy-Palaiseau (1991), Roissy-aéroport (1994) et Chessy - Marne-la-Vallée (1994). En 1999, est mise en service la ligne transversale EOLE (RER E) pour laquelle sont construites, au cœur même de Paris, des nouvelles gares d'échange.

¹⁵⁴ La ligne 14 ou METEOR sera réalisée au cours des années 2000. Le projet ORBITALE (Organisation du Bassin Intérieur des Transports Annulaires Libérés des Encombrements), avancé par la Région déjà en 1990 restera dans les cartons. Il inspire les projets actuels ORBIVAL (métro souterrain) et Métrophérique (métro aérien).

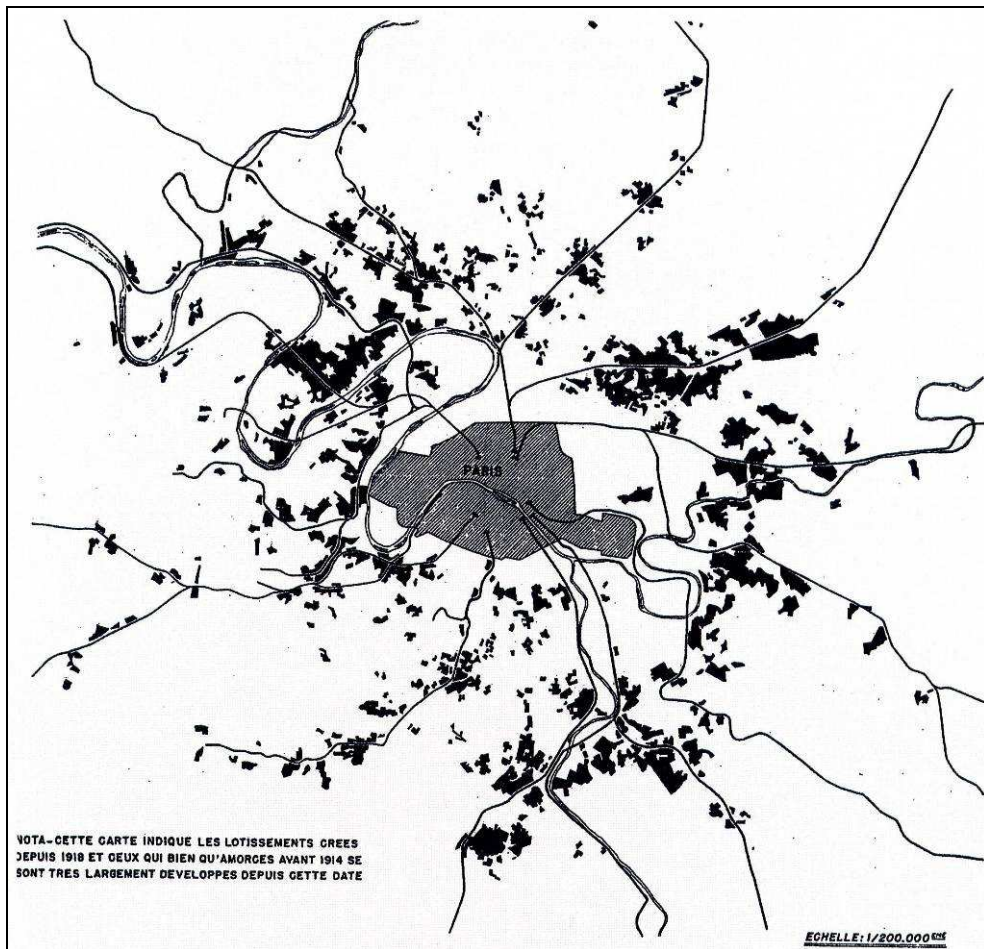
¹⁵⁵ Sur la base de l'expérience des villes de Nantes et de Grenoble la première ligne de tramway de l'agglomération dense en site propre (T1) est construite entre Saint-Denis et Bobigny. La ligne (T2) est réalisée entre la Défense et Issy.

aux transports individuels en périphérie et met l'accent sur la nécessité d'une intermodalité à la charnière entre les deux zones. Les réseaux TGV, autoroutier et aérien, en jonction avec ce maillage local, assurent l'ouverture du Bassin parisien sur le territoire national et international.

De l'ensemble des plans et schémas qui ont vu le jour au cours de la deuxième moitié du XXe siècle, émerge l'image d'une agglomération en « archipel » qui vise à dépasser la dichotomie Paris/banlieue qui s'était installée au cours de la deuxième moitié du XIXe siècle. Afin de se rapprocher de l'ouverture des tissu et des territoires propre à des grandes villes telles Berlin, Londres ou Vienne, l'idée est, tout d'abord, d'imposer une structuration forte à la région par la création de nouveaux pôles denses et compacts, puis, de réarticuler les espaces centraux et périphériques par un maillage fin du réseau lié à la mobilité des individus : une mobilité de transports massifs et de cheminements moins rapides et plus doux ayant le pouvoir d'irriguer le territoire et de faciliter les échanges dans et entre les différentes polarités. Responsables des déchirures des territoires actuels de par leur conception trop fonctionnaliste et rigide, les structures et infrastructures liées à la mobilité ferroviaire sont appelées aujourd'hui à créer un dialogue constructif avec les espaces de l'habitat et les espaces à ciel ouvert de la ville et définir avec ceux-ci un véritable système, un jeu de correspondances et d'articulations fines qui permettrait de recomposer les espaces, de dialoguer avec la matérialité de la ville et de mettre en valeur les potentialités des lieux.

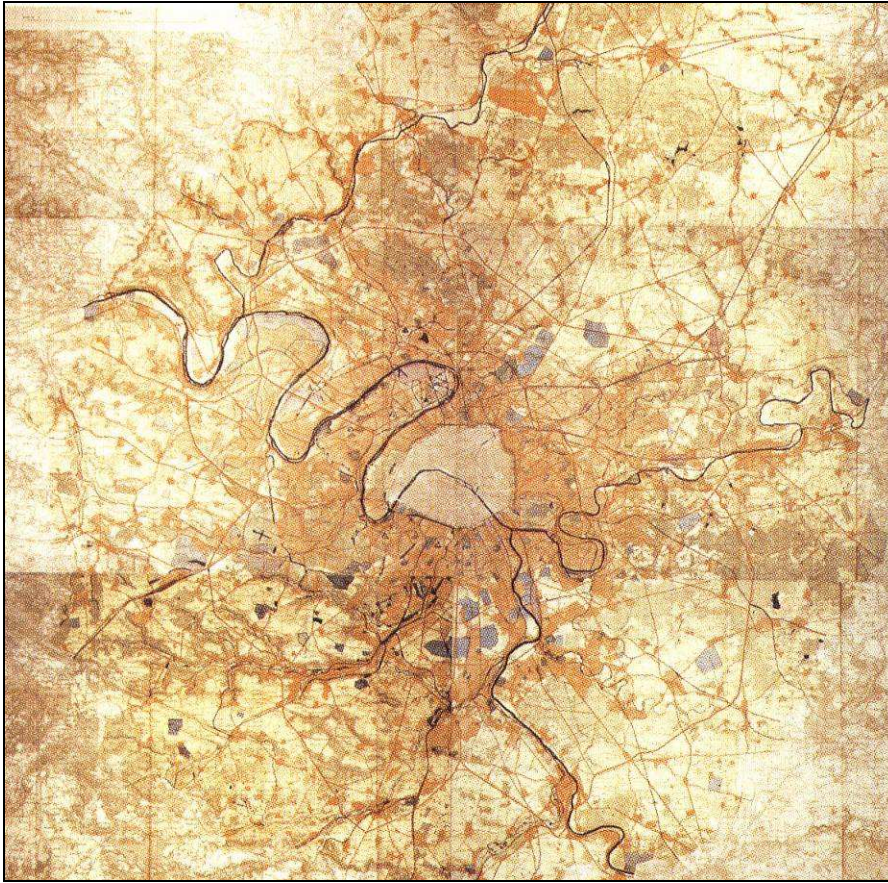


Plan d'aménagement de la région parisienne, établi par Henri Prost en 1934 et photographie montrant les travaux de la A1 et du boulevard Périphérique, en 1960.



Les lotissements créés autour des gares et des lignes ferrées entre 1919 et 1946 et photo d'un lotissement à Breigny-sur-Orge en 1960.

Document d'Annie Fourcaut et photo de Roger-Viollet, publiés in Panlas Descours, 2002.



Plan d'aménagement de la région parisienne (PARP) en vigueur de 1939 jusqu'en août 1960 et le secteur de la Porte de Vanves en 1958.
Document IAU-IDF et photo Roger Henrard, Musée Carnavalet.

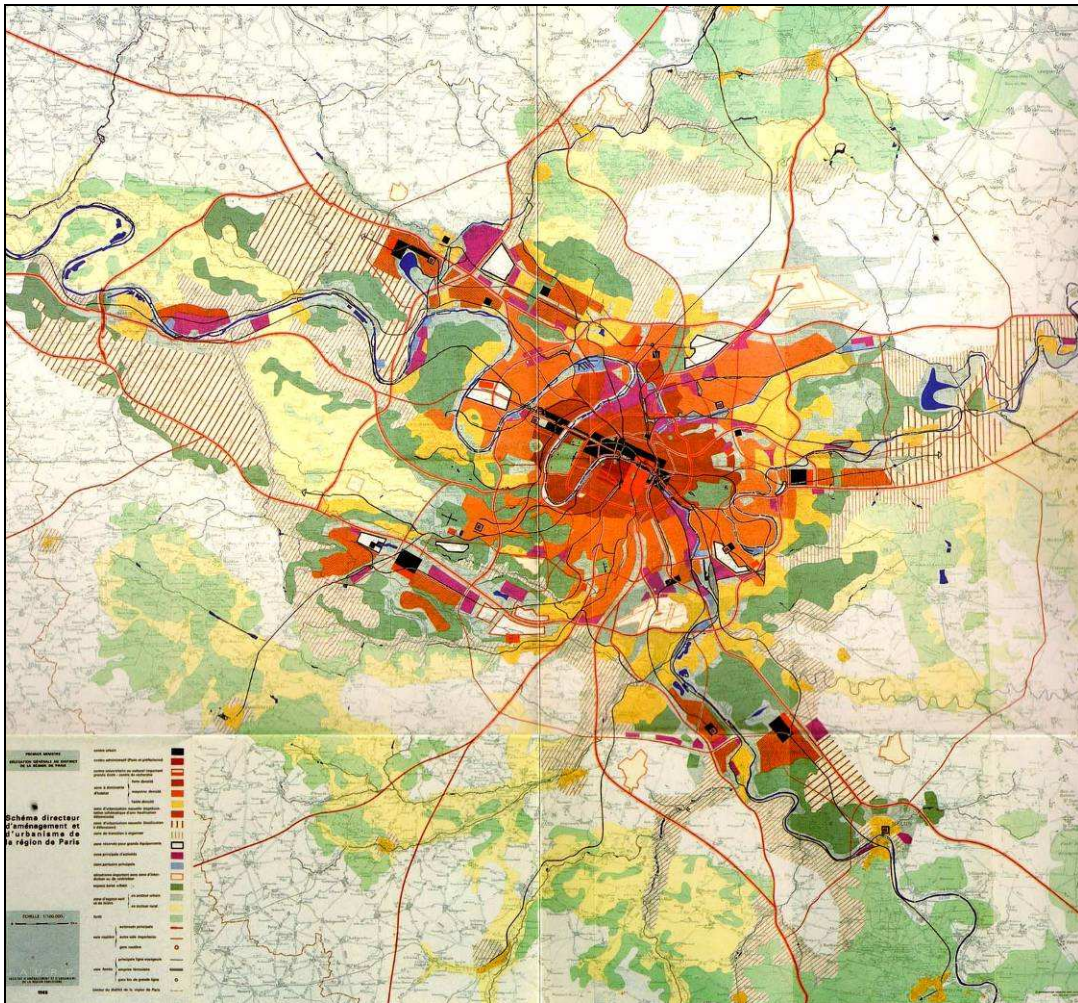
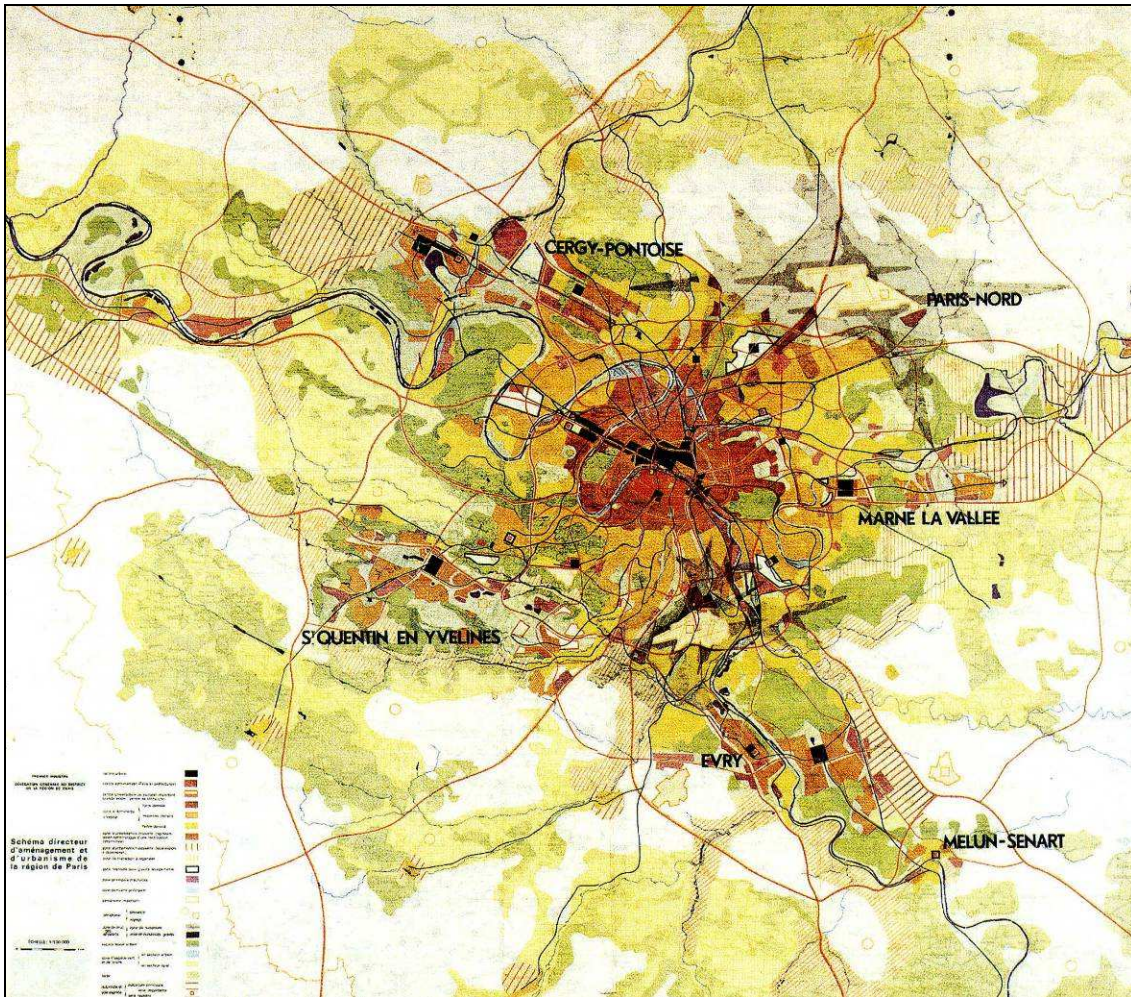
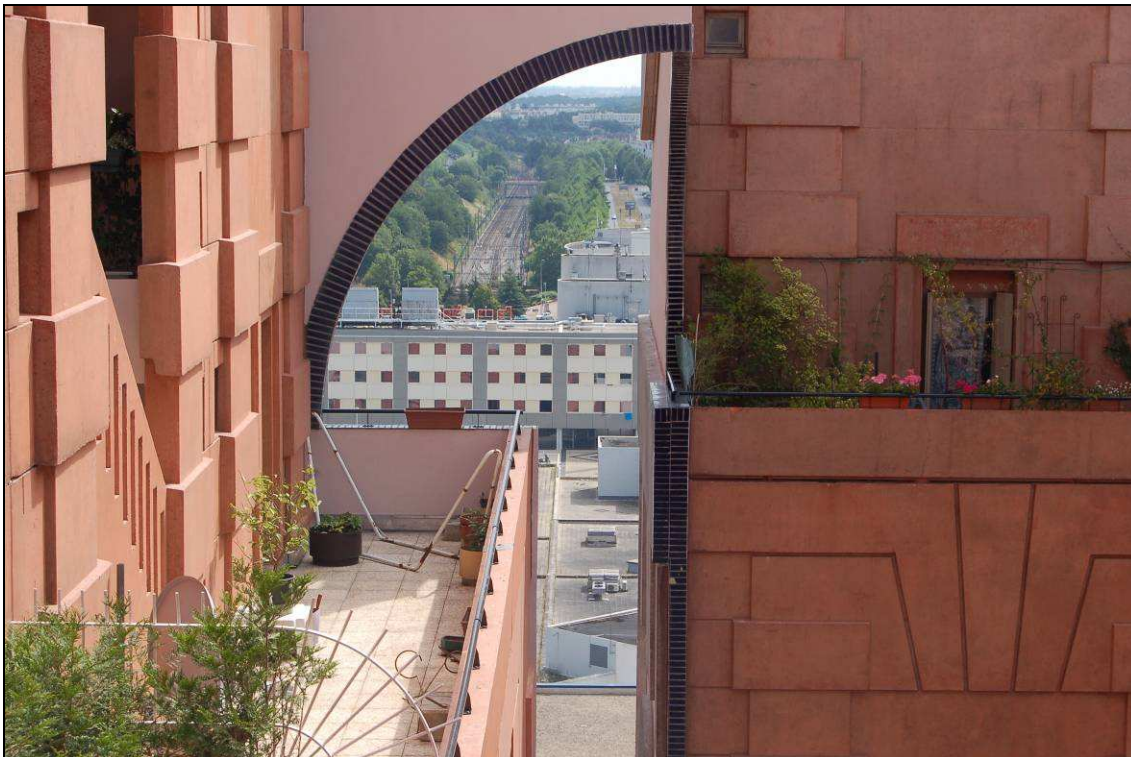


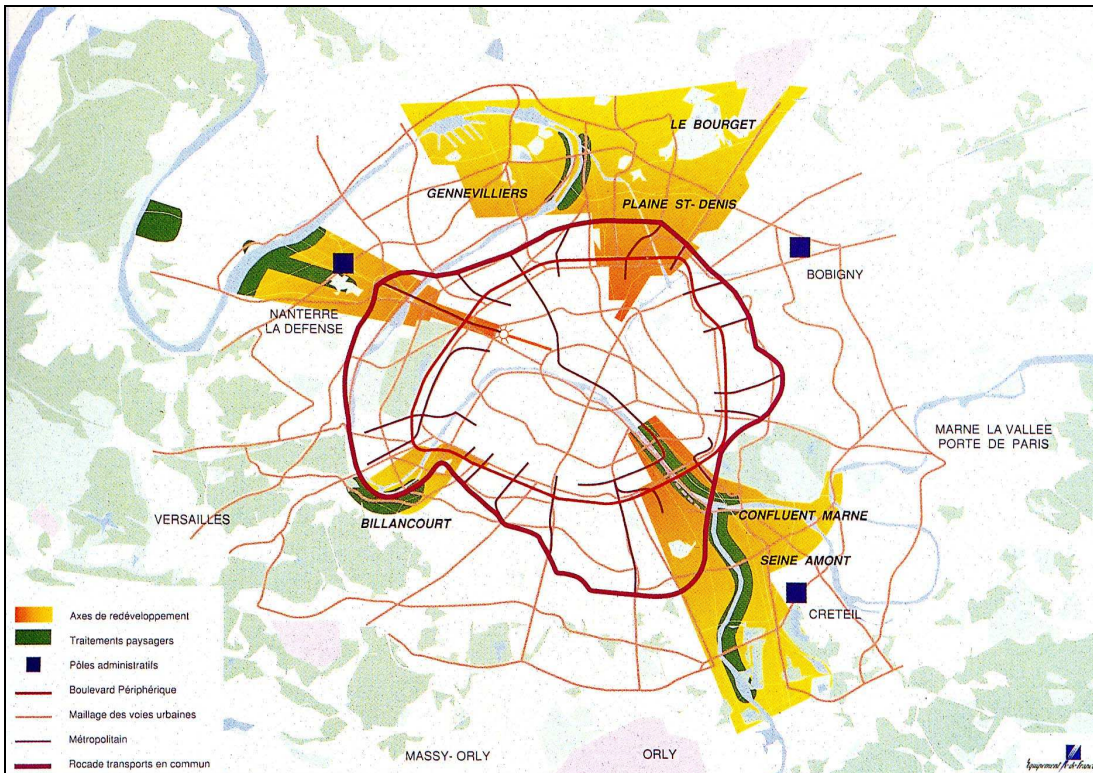
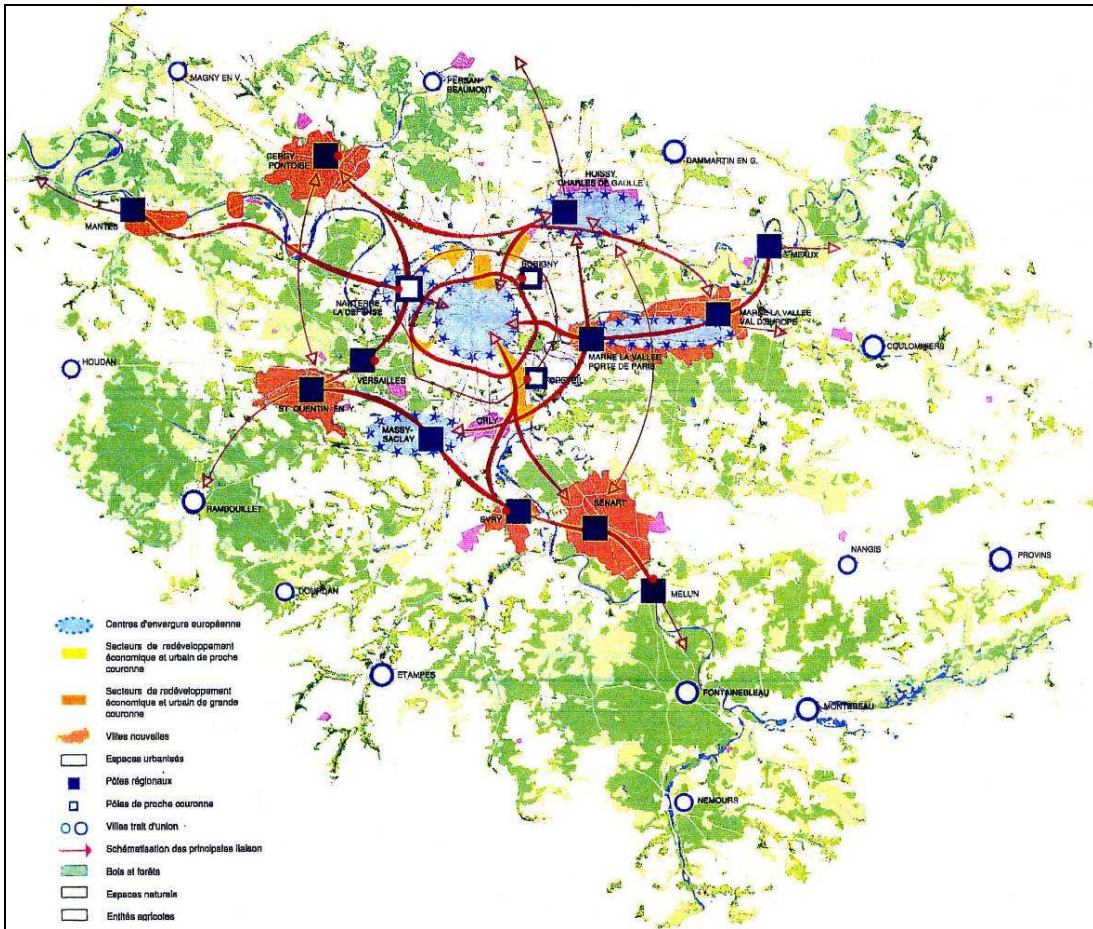
Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de 1965 et photos des immeubles des Courtilières à Pantin en 1960, Emile Aillaud architecte.
Documents IAU-IDF et IFA.



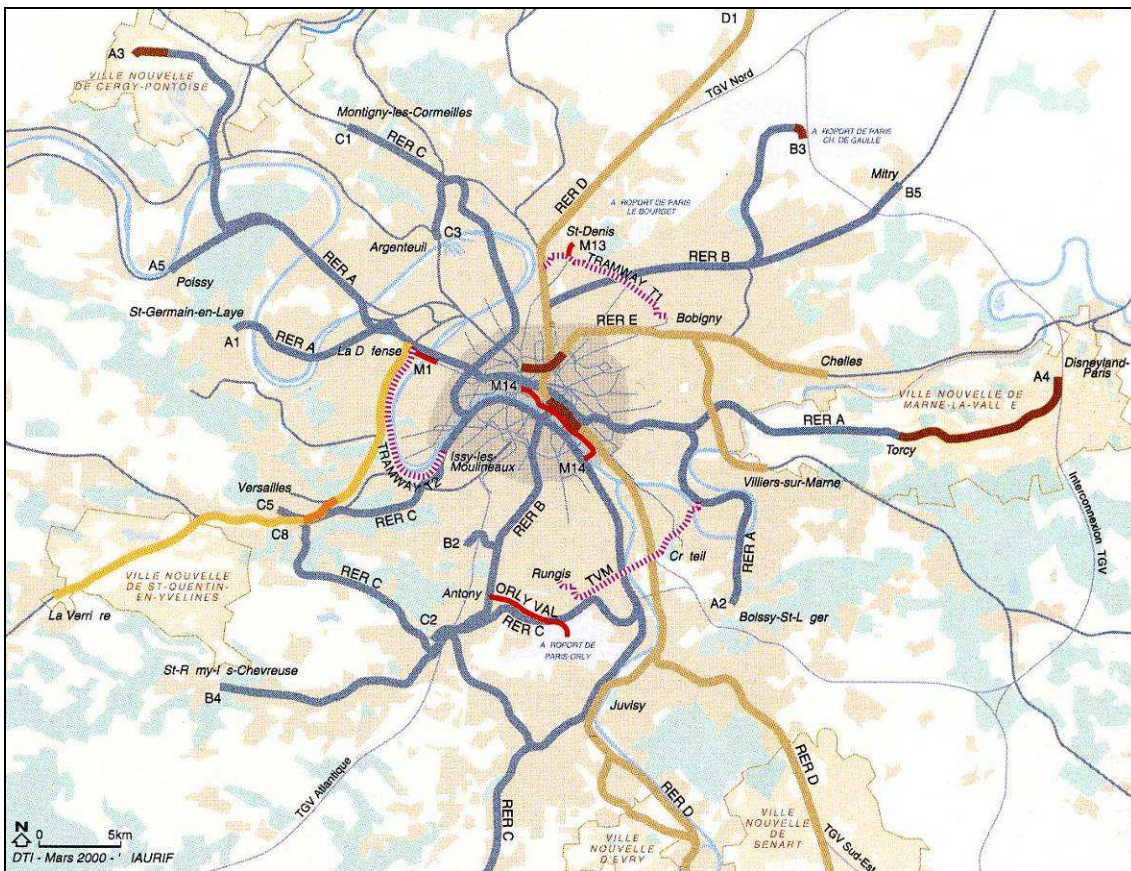
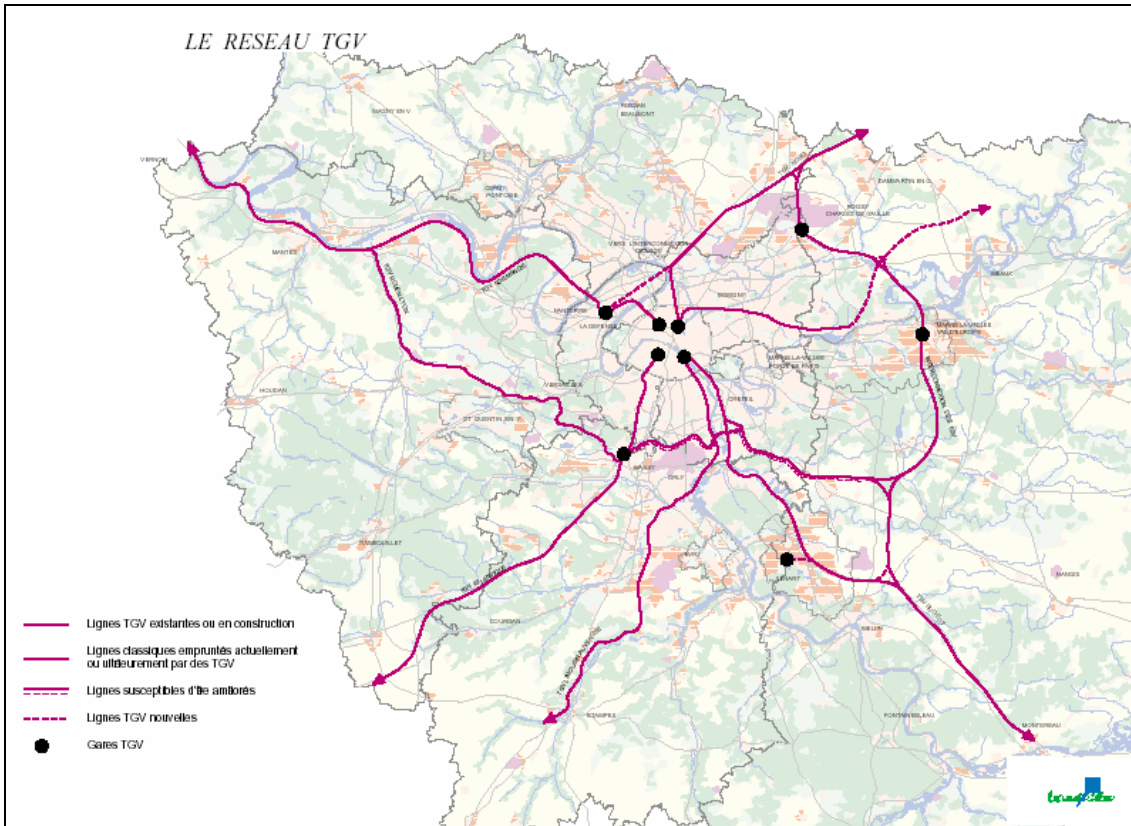
Le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (SDAURP) de 1965 et la construction des villes nouvelles : ici dans une photo aérienne du plateau d'Eragny à Cergy-Pontoise. Documents IAU-IDF et EPA Cergy-Pontoise.



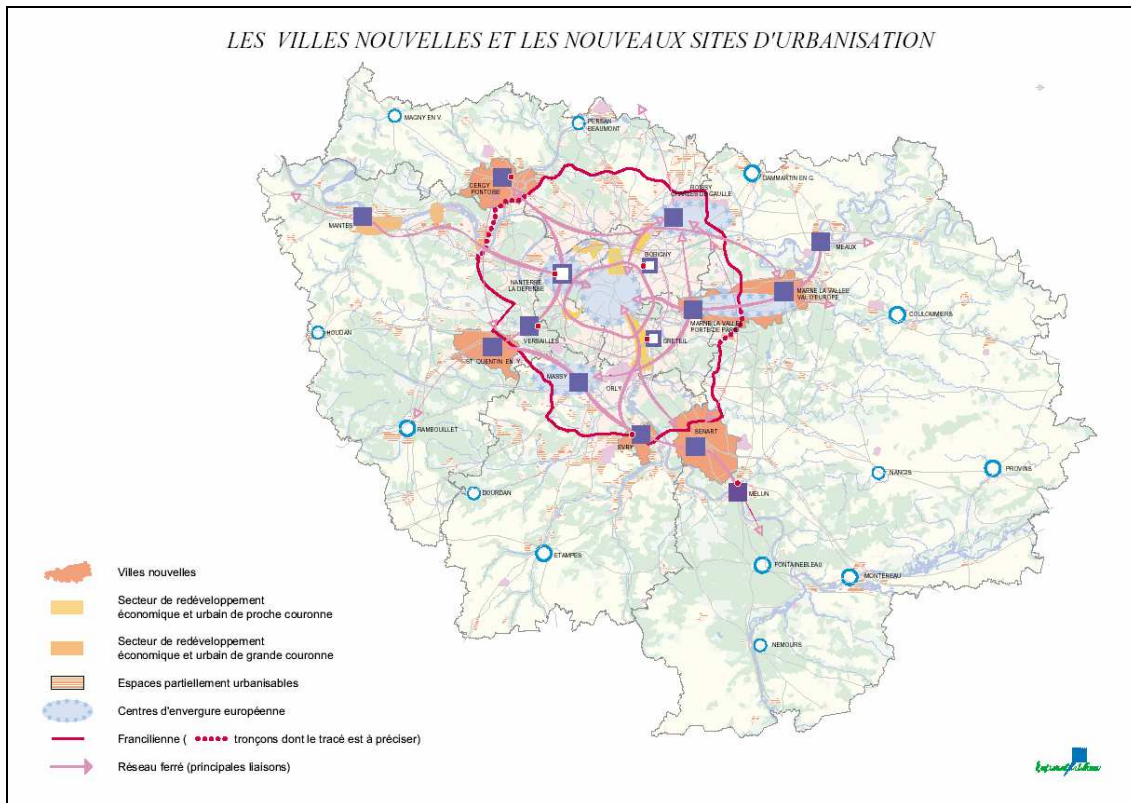
Les groupes d'habitation de la ville nouvelle de Marne la Vallée dans le secteur Porte de Paris et leur relation à la ligne RER A.
Documents EPAMARNE et C. Mazzoni.



Le Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) de 1976, revu en 1994 et la carte des secteurs de redéveloppement de l'agglomération dense.
Documents IAU-IDF.



Les radiales et tangentiels du réseau TGV dans le SDRIF de 1994 et le développement des lignes ferrées régionales au cours des années 1990.
 Documents IAU-IDF



Les nouveaux sites d'urbanisation dans le SDRIF de 1994, avec l'étude des liaisons routières et ferroviaires et la place de Toscane dans le Quartier des Lacs à Serris/Val d'Europe.
Documents IAU-IDF et Photographie Tibo.



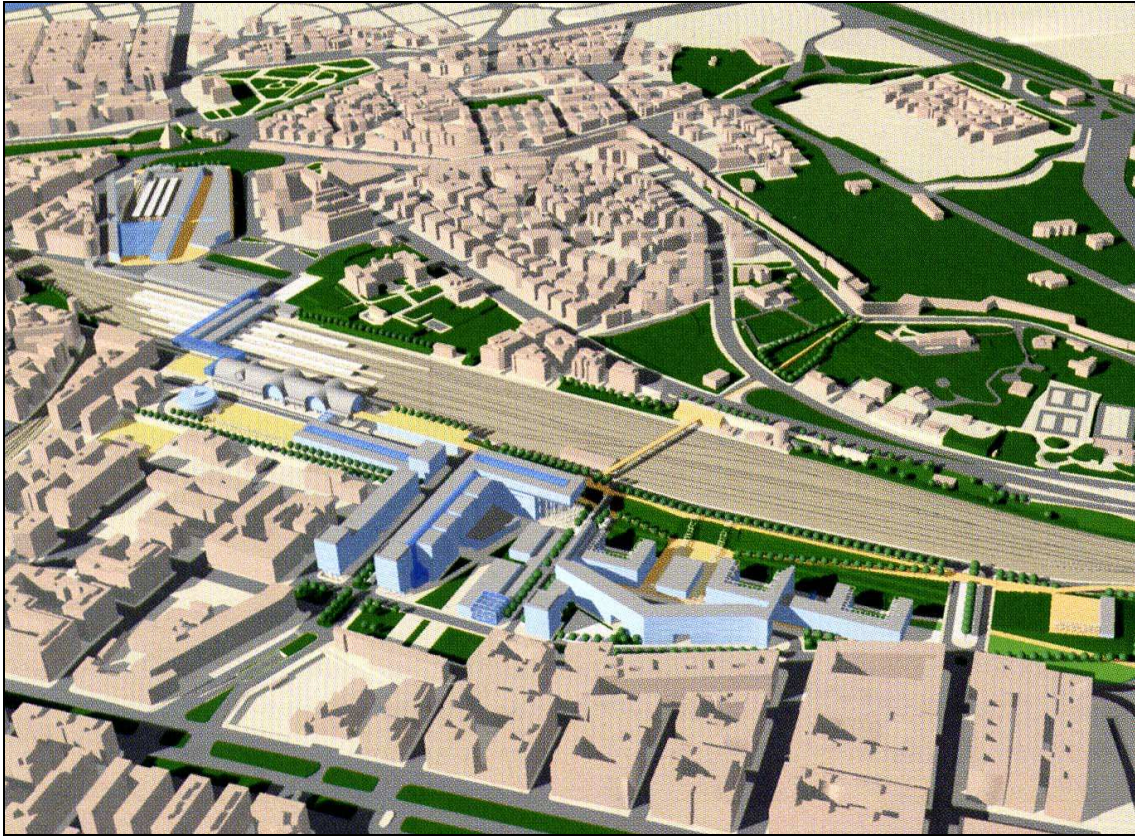
Vue zénithale des quartiers d'immeubles d'habitation et de lotissements de maisons individuelles dans le secteur de la boucle de l'Oise à Cergy-Pontoise.
Document EPA Cergy-Pontoise.

Encarts :

« *Paris Métropoles en miroir* » : *modèles urbains et cultures de projet*, par Juliette Pommier

Berlin et Frankfort à la fin du XIXe siècle : le rail comme forme de contrôle de l'extension urbaine, Cristiana Mazzoni et Hartmut Frank

« *Petites pièces* », d'Evelyne Wicky



Le développement des gares Ostiense et Tiburtina dans le schéma directeur de Rome Métropole de 2000. Documents Marcelloni./ Ville de Rome.

« *Paris Métropoles en miroir* » : modèles urbains et cultures de projet, Juliette Pommier

Au travers des expériences présentées à l'Atelier Paris Métropoles se déploie un échantillon significatif des modèles urbains mis en oeuvre dans les projets récents. La notion de modèle a été réactualisée dans les années soixante par la recherche urbaine italienne puis française, parallèlement aux notions de type et de morphologie. Selon Rossi, il est à la fois l'exemple concret d'un type d'édifice ou d'organisation urbaine, et le schéma abstrait permettant la lecture des réalités architecturales et urbaines. Dans la perspective du projet, le modèle urbain est alors la figure de l'« ensemble organique de relations qui caractérisent le phénomène en question »¹⁵⁶, et aussi le schéma qui sert de matrice à l'aménagement global ou partiel de la ville. Dans ce sens, la définition de Rossi s'oppose à celle d'Aymonino pour qui le modèle est une forme figée de l'espace et rejoint par là, non sans ouvrir la porte à d'innombrables ambiguïtés, la définition de type.

On voit bien que le modèle contient une part d'idéal, ou de désir, comme le soulignait Mario Gandelsonas dans l'exemple de Shanghai : mais le reflet donne là-bas une image déformée et mécomprise de la ville verticale américaine. L'importation d'un modèle exogène est modulée par de nombreux facteurs, depuis les différences culturelles jusqu'aux intermédiaires par lesquels il est interprété et véhiculé – ce qui en fait l'intérêt et la complexité. Mais elle comporte aussi un certain nombre d'impasses, comme la réduction de la ville à son image, dénoncée par Hartmut Frank. Le « miroir », cas particulier du modèle ou notion comparative distincte, soulève en tous cas des questions similaires : celle du regard sur l'objet, de sa réinterprétation, de l'apport critique de l'image à l'objet, et celle de l'inversion et de l'interaction des regards dans le temps. C'est ce dernier angle réflexif des « métropoles en miroir » que l'atelier proposait d'approfondir.

Pour la plupart, les intervenants ont témoigné d'expériences articulant un modèle urbain avec une modalité d'action bien définie. Plan directeur d'une ville, plan d'aménagement d'un quartier ou d'un morceau de ville, reconversion de friches industrielles, projet urbain... Chaque cas possède une (ou plusieurs) échelle(s), un territoire, un contexte préexistant plus ou moins constitué ; chacun comporte ses outils, ses modes opératoires, de la planification à l'opération ponctuelle ; et chacun esquisse ou réinterprète un modèle urbain, le plus souvent unitaire. Cet ensemble complexe de données, concrètes et abstraites, formelles et structurelles, compose ce que l'on pourrait appeler une « culture de projet » : au-delà de la manière de faire le projet, le cadre à l'intérieur duquel est pensée et produite la conception. Politique, économique, social, technique, artistique, symbolique, ce cadre est déterminé par la culture au sens le plus large : une vision et un fonctionnement de la société.

Le plan directeur de Rome tente la mise en place d'une triple structure urbaine organisant la polycentralité, la mobilité et le système environnemental à l'échelle de la région. Via la polycentralité, il tend vers le modèle urbain de l'archipel, et rencontre la difficulté de gestion institutionnelle inhérente à cette configuration : faire travailler ensemble les communes, les acteurs, les situations. Dans ce cas, le modèle désiré appelle un élargissement considérable des outils du projet ; au-delà du plan, c'est la structure institutionnelle qu'il faudrait modifier. Cet exemple réactualise la problématique de M. Tafuri : la relation dialectique entre les structures de production et l'aménagement de l'environnement humain n'est-elle pas au coeur de l'échec romain ? C'est ce que dénonce Maurizio Marcelloni : « *Avant d'aborder le cas de Rome, je voudrais évoquer le fait que la métropole contemporaine n'a plus aucune relation directe avec les structures institutionnelles qu'on retrouve en place dans tous les pays européens. Les*

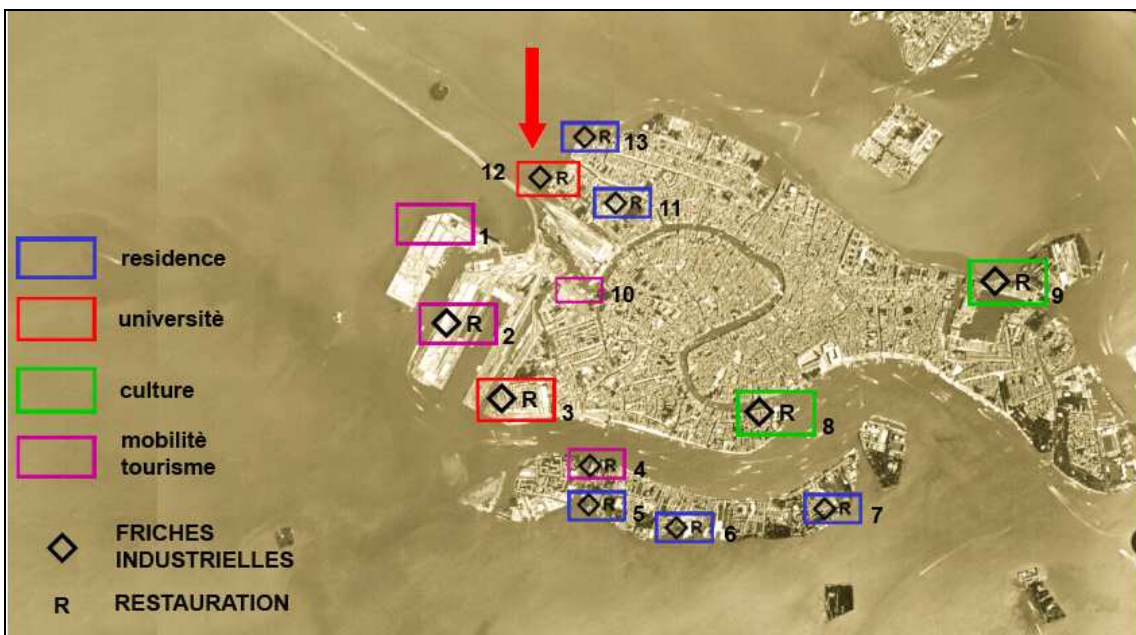
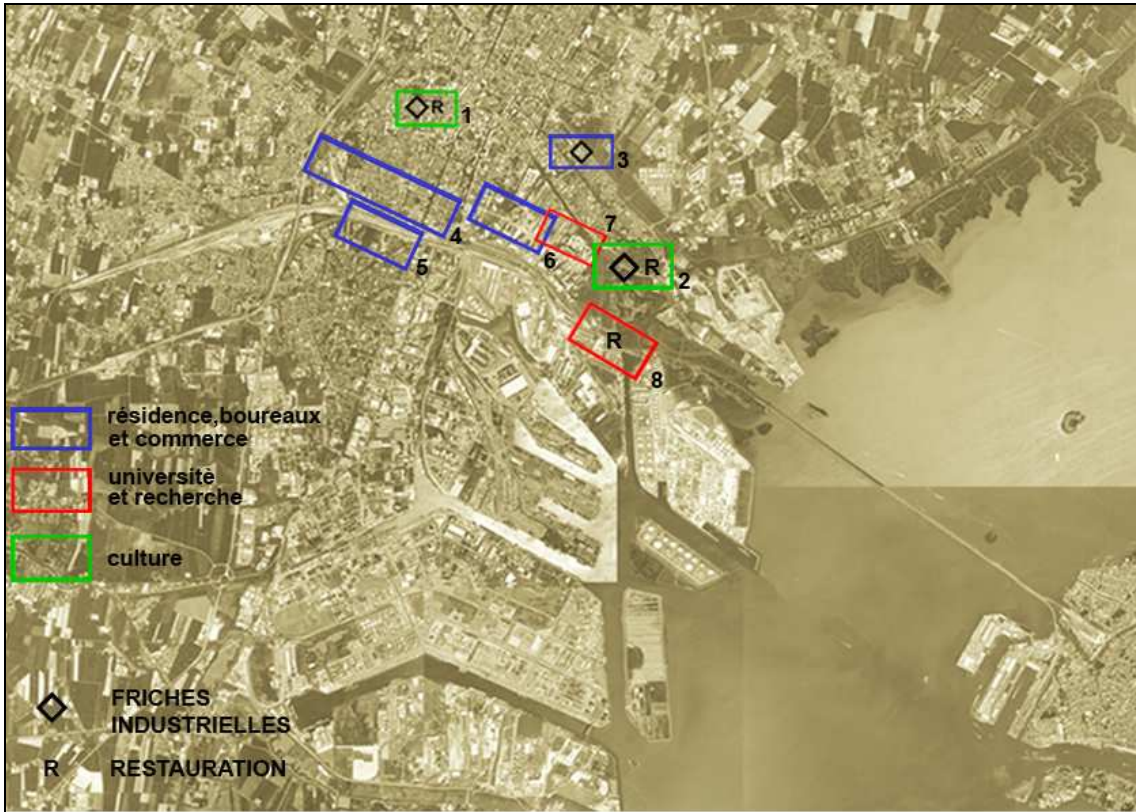
¹⁵⁶ Aldo Rossi, « Tipologia, manualistica e architettura », in coll., *Rapporti tra la morfologia urbana e la tipologia edilizia*, Cluva, Venise, 1966. Repris dans A. Rossi, *Scritti scelti sull'architettura e la città. 1956-1972*, CittàStudi Edizioni, Turin, 1995 (Ière éd. 1975), pp. 298-310

mairies, les provinces, les régions, les municipalités font partie d'une construction institutionnelle qui a vieilli. Dans la ville moderne il y a encore une relation à ces institutions, mais dans la métropole contemporaine c'est tout à fait différent. La question centrale est : quelles sont les nouvelles dynamiques métropolitaines et comment pouvons-nous les gérer ? De ce point de vue, au début du travail sur le plan directeur, nous avons essayé de simplifier et de comprendre les deux choix que nous avons : soit nous partions de la négation totale de l'organisation institutionnelle en place pour créer une organisation capable de se confronter et de gérer les nouvelles dynamiques, soit, au contraire, nous gérons les dynamiques complexes en essayant de faire travailler tout le monde ensemble sans compliquer la situation sur le plan institutionnel. »

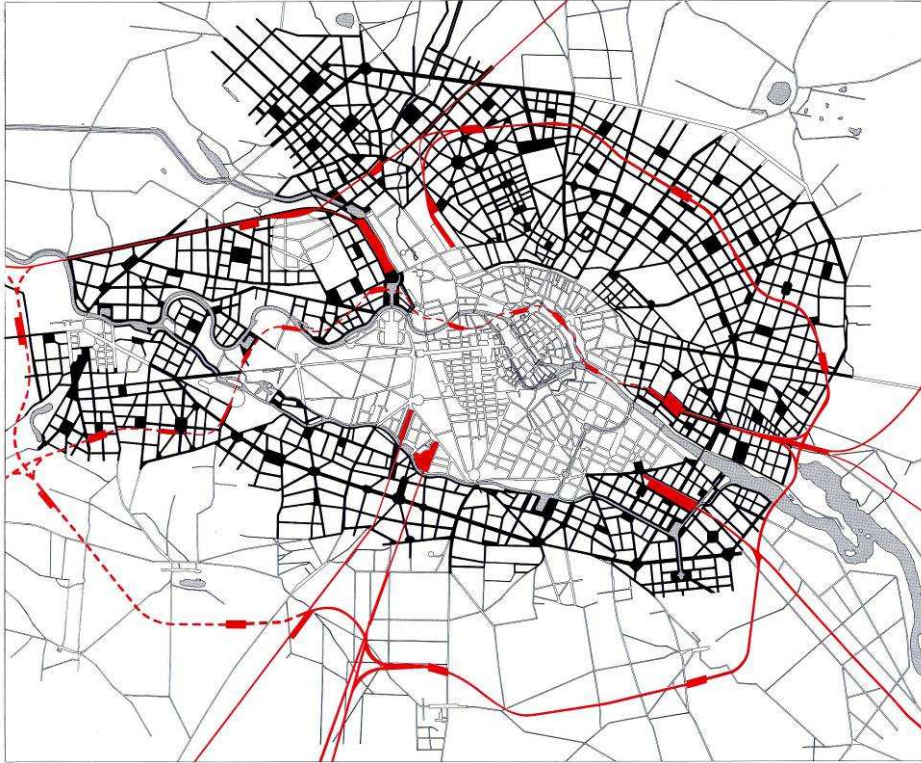
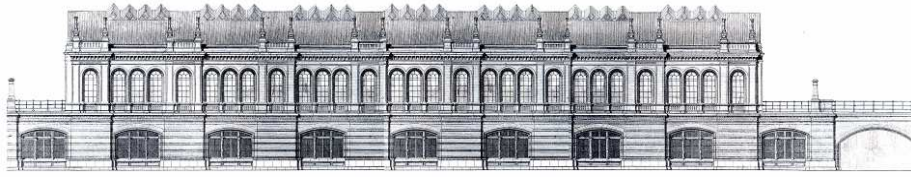
Présenté par Anne Molinier, l'aménagement de la Plaine Saint-Denis s'inscrit dans une vision comparable : celle de la métropole polycentrique pensée à l'échelle du territoire, dépassant la dichotomie Paris-banlieue. Mais le statut de ce grand territoire n'est pas homogène : il nécessite une approche hétérogène, combinant les interventions linéaires et les ZAC, la ville dense et les espaces libres, la recomposition et la mémoire des lieux. Il assemble ainsi une variété d'opérations et de modèles urbains divergents, tissés ensemble malgré les conflits d'échelles. Parallèlement au modèle polycentrique, qui permet de penser la globalité de la métropole, il faut apporter une vision plus concrète du tissage complexe qui fait la ville d'aujourd'hui. C'est cette « mosaïque » qu'évoque François Régis Cypriani dans sa description des axes du projet, ordonnée autour de l'intensité urbaine et de la multifonctionnalité : *« Je voudrais en outre faire un aparté sur l'« intensité » urbaine. De notre point de vue, l'intensité, ce n'est pas le cache-sexe de la densité urbaine, c'est la volonté de densifier, de lutter contre l'étalement urbain, de construire plus dans les aires urbaines autour des infrastructures de transports en commun, de densifier mieux, c'est-à-dire avec toutes les fonctions urbaines. Ce que le Scott de Plaine Commune appelle le 4/4, c'est-à-dire développer les projets urbains dans une optique de densité en ayant toujours en tête la nécessité d'une programmation axée autour de cette proportion : un quart de logement, un quart d'activités économiques, un quart d'espaces verts et un quart d'équipements collectifs. Toujours avoir en tête cette multifonctionnalité qui fait la ville, qui est l'essence même de la vraie ville. »*

Le projet de Vittorio Spigai pour la reconversion des friches industrielles à Venise s'enracine directement dans la matérialité de la ville existante. De l'analyse des traces industrielles, de la sédimentation urbaine, et des valeurs symboliques et poétiques de ce passé fossilisé, l'architecte extrait la matière vivante de la ville historique, que le projet réemploie, revalorise, et resémantise. Suivant en cela le modèle de la ville dense, ou plutôt de la ville sédimentaire, l'opération s'inscrit dans la continuité des transformations urbaines : morphologie, typologie et langage architectural sont relus dans une vision contemporaine. A Venise plus qu'ailleurs, l'exigence de l'intégration freine les opérations, mais la culture de projet change, comme le prouve le quartier neuf de la Giudecca : l'heure n'est plus à la muséification univoque de la ville historique.

On pourrait penser que les IBA remettent en cause l'hypothèse de l'articulation entre modèle urbain et culture de projet. Il se pourrait qu'elle la valide au contraire. Les IBA sont en effet des laboratoires urbains qui s'affranchissent des systèmes de production habituels afin d'expérimenter et de renouveler les modèles urbains contemporains. Sortir du cadre politique et institutionnel, renouveler la vision culturelle voire technique, recomposer un modèle urbain : les IBA créent en quelque sorte leur propre culture de projet, dont l'enjeu – voire la définition – est l'expérimentation.



Mestre e Marghera : les sites industriels et militaires en reconversion.
Documents Spigai / Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti.



Façade et insertion urbaine de la gare Zoologischer Garten à Berlin (1882). Le plan de la ville redessiné par Johann Friedrich Geist montre la rencontre du système viaire réalisé d'après le plan de James Hobrecht de 1861 et le système tripartite des lignes radiales, circulaire et traversante suivant l'axe Est-Ouest. En rouge pointillé sont marquées les lignes surélevées de la Süd-Ringbahn (1877) et de la Stadt-Bahn (1881).

Berlin et Frankfort à la fin du XIXe siècle : le rail comme forme de contrôle de l'extension urbaine, Cristiana Mazzoni et Hartmut Frank

Débuté au cours des années 1850, le développement industriel s'accélère en Allemagne avec la formation du Reich en 1871 et arrive à son point culminant autour de 1910. A l'origine de cette accélération, les importants investissements entrepris dans le réseau ferroviaire, élu, dès 1871 par Bismark, moteur du système économique, militaire et urbanistique du Pays. Si en 1840, le 92% du réseau prussien est de propriété des différentes compagnies, petit à petit les Länder en deviennent les propriétaires et les gérants. A la fin du siècle, le Reich est le propriétaire de l'ensemble du réseau ferroviaire et du réseau des canaux, formant, l'un et l'autre la charpente du nouveau système territorial. C'est avec ce rythme accéléré que l'Allemagne fait face aux questions de développement urbain et d'aménagement du territoire, conséquentes à l'installation de l'industrie près des villes et, surtout, à la multiplication des lignes ferrées et des nouveaux moyens de locomotion sur rails. La situation de léger décalage par rapport au premier boom industriel des années 1830, accompagné des visions grandioses et absolutistes du Reich, permet à l'Allemagne de bénéficier des expériences urbaines vécues par les Pays industrialisés voisins et d'en tirer les leçons les plus positives. C'est du moins le rôle qui auront les nouveaux techniciens et les théoriciens de l'urbanisme allemands, appelés à effectuer une sorte de légitimation et de codification linguistique de la « révolution urbanistique » accomplie à Paris et à Londres, et à lui donner une place de premier rang à côté des conquêtes scientifiques de la première modernité.

Durant cette période les écrits des architectes et des urbanistes allemands abordent la problématique de la grande ville d'une nouvelle manière. Si ces derniers se prononçaient encore à l'aube du XIXe siècle majoritairement en faveur d'une vision pessimiste de la civilisation, stigmatisant la métropole comme une dégénérescence et affirmaient que les graves problèmes de société et d'hygiène de l'ère industrielle ne pouvaient être maîtrisés que par un retour aux vertus provinciales du passé, le sentiment général avait changé, au plus tard avec la tenue en 1903 de l'exposition d'urbanisme de Dresde, au cours de laquelle pour la première fois, les grandes cités furent identifiées comme « les futurs centres culturels de l'homme moderne ». La question qui se posait était alors la suivante : comment la métropole devait-elle être conçue pour qu'elle ne serve pas uniquement à loger l'homme moderne, à lui fournir un travail et de la nourriture, mais aussi pour qu'il se sente chez lui ? Dans son livre *Die Schönheit der großen Stadt*, August Endell met surtout en avant la beauté des grandes villes et souligne que « c'est bien là l'étonnant, que la métropole, malgré la laideur de tous ses bâtiments, malgré le bruit, malgré tout ce qu'on peut lui reprocher, représente, pour celui désireux de le voir, une merveille de beauté et de poésie, un conte, aux couleurs plus vives, plus variées et aux formes plus diverses que celles jamais nées de l'imagination d'un poète, une patrie, une mère, qui submerge chaque jour d'une joie nouvelle se enfants avec une extraordinaire prodigalité »¹⁵⁷.

Si l'œuvre de Endell est, dans son ensemble, critique par rapport à la ville du passé, Joseph Stübgen et Werner Hegemann, posent en revanche au coeur du débat la mise à jour des systèmes classiques et baroques d'aménagement de l'espace - notamment ceux des villes italiennes - et leur relation aux nouveaux moyens de circulation¹⁵⁸. A partir de l'exemples de Paris et Londres, les réseaux de transport, les boulevards, les parcs, les places sont définis

¹⁵⁷ August Endell, *Die Schönheit der großen Stadt*, Stuttgart, Strecker & Schröder, 1908, p. 23.

¹⁵⁸ Cf. Joseph Stübgen, « Der Städtebau », in Joseph Durm (dir.), *Handbuch der Architektur*, Arnold Bergsträsser, Darmstadt, 1890 ; Werner Hegemann, *Der Städtebau nach den Ergebnissen der Städtebau-Ausstellungen in Berlin nebst einem Anhang: die internationale Städtebau-Ausstellung in Düsseldorf*, Berlin, Ière partie, 1911, IIe partie, 1913.

comme les points forts d'un système qui reproduit la morphologie de la ville classique et baroque tout en l'adaptant à une échelle plus importante, celle de l'extension de la ville-centre dans sa périphérie. L'idée est de clarifier le rôle de ces éléments les uns par rapport aux autres, de façon à garantir une croissance ordonnée, claire et équilibrée de la ville. Le plan d'ensemble, fait à partir de la mise en réseau de projets partiels d'organisation de l'espace, est l'instrument capable de transmettre avec force cette nouvelle idée de la ville comme architecture, où chaque élément est rapporté aux autres dans une relation qui se veut d'équilibre. C'est donc dans les traités d'urbanisme allemands de la fin du XIXe et du début du XXe siècle, que l'on assiste à la codification du modèle de la ville industrielle et à son dépassement afin de jeter les bases pour la définition de la métropole moderne, celle qui se développera en Europe à partir des années 1910. A travers la mise en réseau et la mise en système, à plusieurs échelles, des éléments disparates qui dessinent le visage de la grande ville, les gares et les rails pourront jouer le véritable rôle d'éléments de structuration des tissus.

Berlin et son réseau ferré

Le réseau ferroviaire de Berlin, de par son caractère à la fois composite et unitaire, est un exemple emblématique de cette capacité des urbanistes allemands - malgré les divergences par rapport aux soucis des ingénieurs et les conflits de temporalité entre les différents services voués à la fabrication de la ville - à mettre au point des systèmes complexes répondant aux exigences morphologiques et fonctionnelles de la métropole moderne, en dialogue avec les éléments de la morphologie urbaine classique. A Berlin, la construction du réseau national débute au cours des années 1840 et se dessine en étoile à partir de la ville-centre. En l'espace de trente ans seront construits les réseaux locaux urbains et suburbains, en articulation avec celui-ci. L'ensemble de ces réseaux ferroviaires permettra de mettre au point dans la ville-centre et dans la première périphérie - celle structurée par le *Stadterweiterungsplan* de James Hobrecht de 1861 - la charpente sur laquelle pourra se développer, à partir des années 1910, la *Großstadt* : la ville-région¹⁵⁹. Ainsi, malgré le fait qu'au moment de sa formation, ce système complexe composé des lignes radiales avec les relatives gares de tête, de la ligne locale périphérique (*Ringbahn*) et de la ligne locale traversante (*Stadtbahn*) ne soit pas partie intégrante d'un véritable plan d'aménagement régional, il aura tout de même un rôle central à jouer dans la conception du Grand Berlin au cours des premières décennies du XXe siècle. Ceci est témoigné par les projets de Hermann Jansen, Bruno Möhring, Martin Mächler, Martin Wagner, Ludwig Hilberseimer et, plus tard, d'Albert Speer. Dans leurs propositions, le réseau local et national structure le noyau central de la *Großstadt* et définit le point de convergence des lignes régionales (*Vorortbahnen*) qui parcourent le territoire d'extension de la ville où seront réalisés les nouveaux quartiers d'habitation : les *Siedlungen* avec leurs équipements de proximité¹⁶⁰. Déjà à partir des années 1880 et 1890, la spécificité de ces réseaux est de tenter de résoudre de façon originale, à travers les différents éléments qui les composent - les voies ferrées, les viaducs, les gares -, le rapport à l'espace à ses différentes échelles urbaines : de celle de la place et de la rue adjacentes, à celle du quartier et de la ville dans sa totalité.

Premier élément de ce système complexe, l'anneau périphérique de liaison des lignes nationales à grande distance (le *Nordring*, 1871, et le *Südring*, 1877), destiné à cette époque aux marchandises et aux déplacements militaires, comporte des lignes en parties surélevées et en partie en souterrain. L'anneau est situé en amont des grandes gares de tête et touche les communes de la première couronne - Charlottenburg, Wilmersdorf, Schöneberg - qui auront,

¹⁵⁹ Au sujet de l'analyse du rapport entre le réseau ferroviaire et le développement des quartiers de la première couronne à la périphérie de Berlin, voir Johann Friedrich Geist, Klaus Kürvers, « Die räumliche Erweiterung der Stadt », in *Das Berliner Miethaus, 1862-1945*, Prestel-Verlag, München, 1984, pp. 142-169.

¹⁶⁰ Dans sa thèse de doctorat, Corinne Jacquand analyse en détail le rôle des gares et des rails dans les plans pour le Grand Berlin du début du XXe siècle. Cf. C. Jacquand, *Le Grand Berlin et l'anticipation américaine : infrastructures, paysage, forme urbaine, du II au IIIe Reich*, EHESS, 2003.

entre 1871 et 1890, une croissance plus importante que Berlin même¹⁶¹. Peu d'années après est inaugurée la *Stadtbahn* (1882), ligne destinée au trafic des passagers qui traverse le centre de Berlin suivant l'axe est-ouest tout en reliant entre elles des gares pour les trains à longue distance. Œuvre publique conçue par l'architecte August Orth en 1871 et réalisée après sa mort par les ingénieurs Dircksen e Hartwich, elle dessine dans le tissu de la ville centre un « monument » articulé et complexe, capable de structurer le long de son parcours des nouvelles lignes directrices, des points de fuite, des confins et des ouvertures¹⁶². Dans la partie la plus centrale, la ligne parcourt les terrains jadis occupés par les fortifications - le *Königsgraben* - tout en épousant les courbes sinueuses, avant de traverser à plusieurs reprises le lit de la Spree, et se confrontant avec les monuments limitrophes. De point de vue typologique, la ligne, entièrement surélevée et longue une quinzaine de kilomètres, est formée de quatre rails - deux pour le trafic urbain et deux pour le trafic national - soutenus par des puissants arcs maçonnes habillés de pierres et de briques. Au niveau du sol urbain, ce dispositif permet la construction de boutiques et d'entrepôts qui prennent place dans les fameux *Stadtbahnbögen*, sous des arcs en plein cintre encadrés par des pilastres. Aux intersections avec des rues très larges ou avec le lit de la Spree, le viaduc prend la forme d'un pont métallique aux lignes légères. La structure en arcs maçonnes sert de soutènement aux lignes ferrées et dessine en même temps le socle sur lequel se développent les gares. Ces dernières apparaissent comme des édifices monumentaux qui recherchent, dans le tissu urbain, un dialogue avec l'espace public limitrophe. En particulier, les gares Alexanderplatz, Friedrichstrasse, Lehrter, Zoologischer Garten, qui accueillent à la fois les trains des lignes urbaines et ceux des lignes à longue distance, dotés à l'époque de locomotives à vapeur, offrent à la ville d'amples halles de couverture situées au-dessus des services pour les voyageurs : un nouveau type de conception des gares urbaines qui servira de modèle à Otto Wagner pour la conception des ses édifices ferroviaires au cœur de la ville de Vienne.

Francfort : l'ordonnancement d'un nouveau quartier périphérique autour de la gare Centrale

En cette fin du XIXe siècle, les architectes-urbanistes allemands donnent la priorité à deux autres thèmes centraux dans la codification des éléments de la grande ville industrielle et dans l'anticipation du modèle de la métropole moderne : les critères de conception des quartiers qui dessinent l'extension de la ville et la définition d'un nouveau type de gare terminus qui prend place au cœur des nouveaux secteurs d'expansion. L'exemple le plus emblématique de cet effort fait par l'Etat dans la mise en place de mécanismes qui préfigurent l'efficacité de la métropole moderne est celui de la construction de la gare Centrale de Francfort, à l'époque la plus grande d'Europe, ainsi que de son vaste quartier adjacent.

Sur les plans de la ville de Francfort antérieurs aux travaux d'extension entamés dans les dernières décennies du XIXe siècle, est clairement lisible le système d'implantation des gares et des rails défini à partir de la juxtaposition de deux mondes encore isolés. Dans cette grande ville allemande intéressée par le phénomène du commerce et des échanges, les fortifications baroques commencent à être démantelées en 1809 et remplacées par des structures plus souples et ouvertes¹⁶³. Celles-ci laissent malgré tout visible l'empreinte originaire des bastions baroques

¹⁶¹ Horst Matzerath, « Berlin, 1890-1940 », in Anthony Sutcliffe, *Metropolis, 1890-1940*, Mansell, London, 1984, p. 297.

¹⁶² Cf. *Die Berliner S-Bahn. Gesellschaftsgeschichte eines industriellen Verkehrsmittels*, Neue Gesellschaft für Bildende Kunst (NGBK), Verlag Ästhetik und Kommunikation, Berlin, 1982 ; Sabine Bohle-Heintzenberg, *Architektur der Berliner Hoch- und Untergrundbahn*; Planungen, Entwürfe, Bauten bis 1930, Verlag Willmuth Arenhövel, Berlin, 1980.

¹⁶³ En Allemagne et dans l'Europe centrale, déjà au cours du XVIIIe siècle des nombreuses villes procèdent au démantèlement de leurs fortifications. A Berlin, elles sont démolies en 1734, à Hannover, en 1763, à Graz, en 1784, et à Vienne les discussions sont entamées en 1777, tandis que le *Ring* ne sera réalisé qu'au cours de la deuxième moitié du XIXe siècle. Pour l'analyse du quartier de la gare de Francfort, voir Heinz Schomann, *Das Frankfurter Bahnhofsviertel*, Deutsche Verlags-Antstalt, Stuttgart, 1988.

sur le territoire, continuant à dessiner une limite nette entre la ville-centre et les secteurs périphériques, immergés dans la nature. Dans le secteur ouest, l'importante emprise ferroviaire est marquée par la présence de trois nouveaux embarcadères construits côte à côte et destinés aux lignes pour Wiesbaden, Mannheim et Kassel. Le premier en date, le Taunus-Bahnhof est inauguré le 26 septembre 1839, directement en amont des anciens bastions. Comme pour les embarcadères voisins, le Main-Neckar-Bahnhof (1848) et le Main-Weser-Bahnhof (1850) son avant-cour donne sur la *Stadtpromenade*, dans le secteur Gallus Anlage, une promenade arborée réalisée à l'emplacement des anciennes fortifications et construite en arc de cercle entre les rives du Main au cours des premières décennies du XIXe siècle. Avec sa présence, cet espace vert qui longe les fortifications et qui accueille aussi des riches résidences avec leur jardin, dessine une limite nette entre la ville et la campagne, un lieu de promenade et de loisir alternatif à la densité et au mélange des activités de la ville héritée du moyen-âge. Les bâtiments des gares, avec leurs avant-cours et leur architecture inspirée de schémas domestiques et ruraux ne sont pas encore les centres focaux du nouveau quartier d'extension dont les axes créés à partir de la *Stadtpromenade*, et traversant les portes fortifiées de la ville jusqu'au centre moyenâgeux, laissent entrevoir les grands travaux qui seront réalisés à partir des années 1890.

Le projet de la nouvelle gare Centrale, qui remplace et réunit en un seul bâtiment les trois embarcadères datant de la première moitié du XIXe siècle édifiés dans le secteur ouest de la ville, est conçu en 1880, une dizaine d'années avant le démarrage des travaux de réorganisation du quartier. Afin de créer une nouvelle centralité urbaine autour de la gare, le bâtiment de tête est placé à environ 300 mètres à l'ouest par rapport aux trois anciens embarcadères. Il permet ainsi l'inscription d'un vaste lotissement entre la *Stadtpromenade* et la nouvelle place qui s'ouvre en demi-lune devant sa façade principale. Trois vastes rues – la Kaiserstrasse, au centre, la Taunusstrasse au nord et la Münchnerstrasse au sud – relie ce nouveau centre urbain dense au noyau de la ville moyenâgeuse qui se développe au de-là de la *Stadtpromenade*¹⁶⁴. Ces trois allées, conçues en continuité avec le réseau viaire existant dans la ville historique, créent ainsi un maillage articulé et hiérarchisé en connexion avec le système du réseau ferroviaire. Cette même hiérarchisation et mise en système des éléments sera reproduite dans l'ensemble des secteurs d'extension de la ville. Telle une « machine », la métropole moderne doit se développer à partir de son centre historique mettant en place, pour annexer ou créer des nouveaux centres gravitant dans son territoire, un enchaînement de dispositifs qui se complètent les uns par rapport aux autres et qui sont tenus ensemble, suivant le modèle parisien et londonien, par la charpente des moyens de communication viaires et ferroviaires. Le rôle des urbanistes et des techniciens de l'urbain est bien celui de garantir que cette articulation entre les différentes parties soit la plus efficace et la plus équilibrée possible. Une fois ce mécanisme assuré, on peut faire référence, pour la conception de l'espace, aux éléments codifiés par l'histoire et se rapprocher, notamment, de l'expérience parisienne rendant hommage à la grande tradition Beaux Arts. A Francfort, l'évolution du quartier de la gare Centrale suit à la lettre le modèle haussmannien : comme les grands monuments parisiens, la gare se dessine au milieu de larges voies urbaines qui se définissent en rupture avec les échelles de la ville préindustrielle. Tout autour se développe un tissu dense, formé d'îlots modélisés, occupés en leur pourtour d'immeubles de rapport aux gabarits diligemment alignés sur le nouveau tracé viaire. La gare apparaît, à l'image des hôpitaux, des théâtres et des autres équipements publics de la ville, comme une émergence monumentale, point focal des nouvelles perspectives.

Le bâtiment de la gare, quant à lui, est du à l'architecte Hermann Eggert qui remporte le premier prix au concours de 1880¹⁶⁵. Avec ses 18 lignes qui convergent dans trois vastes galeries couvertes d'énormes halles métalliques, l'espace des arrivées et des départs des trains prend des

¹⁶⁴ Voir à ce sujet, Heinz Schomann, *op. cit.*, 1988.

¹⁶⁵ Le concours public de la gare voit la participation de 59 concepteurs pour un total de 532 grandes planches, dessins et des somptueux tableaux aquarellés. Pour l'analyse des gares allemandes de cette époque, voir Ulrich Krings, *Bahnhofsarchitektur. Deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus*, Prestel, Munich, 1985 ; Manfred Berger, *Historische Bahnhofsbauten*, Transpress, Berlin, 1988.

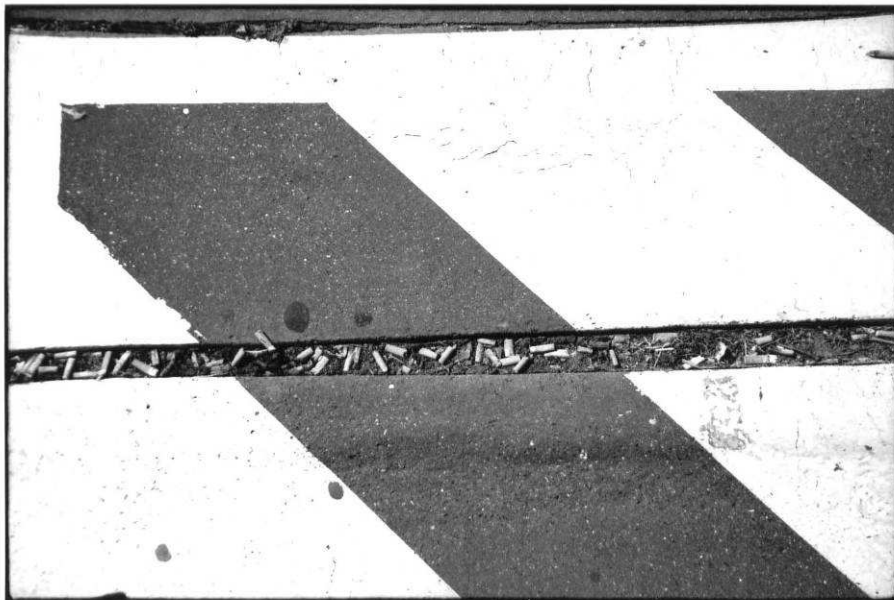
proportions telles que l'ensemble du bâtiment exige une nouvelle définition typologique. La recherche converge dans la spécialisation des espaces internes destinés au public et à l'arrêt des trains, espaces qui sont rigoureusement étudiés, non seulement dans leurs dimensions et dans leurs caractéristiques typologiques, mais aussi dans leurs rapports réciproques. Un nouveau modèle est défini – celui du *Hauptbahnhof* de la grande ville – qui dominera jusqu'à la fin des années 1930¹⁶⁶. Les espaces destinés aux flux des voyageurs sont subdivisés en trois parties : les arrivées, les départs et les services généraux. Le traitement de l'espace révèle l'usage auquel chaque lieu est destiné et crée un parcours réglé et hiérarchisé. Ce parcours n'est pas uniquement dicté par l'organisation fonctionnelle interne de l'édifice ; il est aussi engendré par le rapport avec l'espace extérieur. Depuis la place jusqu'à l'intérieur du bâtiment, le parcours du voyageur se déroule à travers une succession de lieux spécialisés. En traversant le grand hall des départs sur lequel s'ouvrent les services de la vente des billets, on arrive à la galerie des passagers, nouvel espace autonome né de la transformation du marche-pied central transversal aux quais. Outre qu'elle relie entre eux les différents marche-pieds, cette galerie se présente comme une sorte de passage couvert sur lequel s'ouvrent les magasins et les services destinés aux voyageurs à l'arrivée et en partance. La gare n'est plus enfermée dans son enceinte, séparé de la ville par ses cours d'arrivée et de départ : ses salles des pas perdus et ses galeries des passagers s'ouvrent sur la ville et définissent un prolongement de l'espace public à l'intérieur de l'édifice.

A travers ces éléments techniques - les rails et les gares avec leurs structures en fer et verre - ce sont aussi les manifestations de la lumière et du bruit qui intéressent les architectes et les urbanistes de la fin du XIXe et du début du XXe siècle, tout autant que les peintres, les artistes, les écrivains. Ces manifestations deviennent, pour l'homme qui sait les voir et les percevoir, les pierres angulaires d'une nouvelle ville qui n'est plus opposée à la nature, mais qui, appréhendée de cette manière, redevient paysage. Elle peut ainsi être pensée comme le lieu où « on croise quotidiennement des centaines, des milliers d'étrangers en silence, comme les arbres d'une forêt. Ces êtres ne sont que des apparitions, des systèmes autonomes, dont les relations intérieures ne se touchent pas, mais dont la forme nous est aussi accessible que peuvent l'être celle des montagnes ou des arbres : l'individu considéré comme un élément de la nature »¹⁶⁷. A partir de l'urbanisme de représentation de la ville compacte qui se développe autour des grandes gares, pensées comme les centres des nouveaux quartiers d'extension de la ville moyenne, la périphérie se dessine comme un nouveau « paysage urbain organique » structuré par des moyens de transport modernes et offrant aux masses qui la peuplent des vastes « espaces verts » dans lesquels s'inscrivent des habitations « saines » et des équipements sociaux satisfaisant tous les critères de l'« hygiène publique »¹⁶⁸.

¹⁶⁶ La distribution en plan du *Hauptbahnhof* de Francfort servira de modèle à d'autres importantes grandes gares européennes, comme celles de Stuttgart (Paul Bonatz, Schöler, 1911-1927), de Leipzig (Wilhelm Lossow, Max Hans Kühne, 1906-1915), et de Milan (Ulisse Stacchini, 1906-1931).

¹⁶⁷ August Endell, *op. cit.*, 1908, p. 66.

¹⁶⁸ A ce sujet, voir en particulier l'ouvrage théorique et pratique de Theodor Fischer (1862-1938), Hermann Jansen (1869-1945) et Fritz Schumacher (1869-1947) respectivement à Munich, Berlin et Hambourg.



« Petites pièces », d'Evelyne Wicky

Paris, le dimanche à 9h,

Chaque dimanche, lorsque je me réveille à Paris, jusqu'à 9h je ne fais qu'une seule chose : attendre 9h. A 9h, toute la ville de Paris, périphérique compris, passe au silence. La ville s'immobilise, aucune voiture ne passe dans la rue ni aucun piéton. Le périphérique est vide. C'est le secret silence de Paris. Ca se reproduit chaque dimanche à 9h.

A 9h05, la ville reprend ses activités, de celles du dimanche en ville, les couples promènent leurs caddies jusqu'au marché, les voitures s'arrêtent, vous en sortez en laissant la porte avant grande ouverte et U2, Catherine Ringer ou Oum Khalsoum donnent le ton...

Lorsque je me réveille à Montreuil, dans un appartement « insonorisé », 9h se passe sans que rien ne se passe. Silence avant, silence pendant, silence après. C'est un silence d'appartement, ce n'est pas le silence de la ville. Il est individuel, il m'angoisse et me fait, chaque dimanche à 9h, penser à Paris.

Paris 10^{ème}

Nous longeons l'arrière de la rotonde de la Villette, place de la Bataille de Stalingrad. Le jour a laissé la place à une nuit claire. Le bassin de la Villette est gelé. La place est blanche d'une neige traîtresse car elle cache un sol glacé. Les passants sont nombreux à cet endroit ce soir-là. Nous avons tous un point commun : chacun à les yeux rivés sur le sol, surveillant l'avancée lente et à chaque pas victorieuse, de ses pieds. Nul besoin « d'effet spécial » pour que cette place apparaisse comme un plan de cinéma tourné au ralenti. Au milieu de la place une personne bien intentionnée a posé une couverture qui nous sert de paillason. Discrètement, chaque passant ralentit à cet endroit de sécurité. Lorsque, les pieds arrivés sur cette couverture, je dis à ma voisine « par bonheur, il fait plus chaud ici qu'à Stains » et que je lève mes yeux l'espace d'une seconde, j'aperçois son regard qui dit « celle-ci me raconte n'importe quoi ! ». Alors que nous continuons notre chemin, je marmonne encore, soutenue par ma mauvaise foi, « C'est normal, Stains est au nord de Paris ». Ma voisine ne me répondra pas ; elle vient de glisser par terre et je vais l'aider à se relever. Nous nous transformons en Laurel et Hardy pendant un temps qui nous semble long à toutes les deux.

Gare St Lazare,

11 personnes sortent des 5 wagons du train de banlieue. Dans la salle des pas perdus les 11 personnes croisent 5 personnes et 2 chiens. Un grand chien et un moyen chien. Les hommes revêtus de leurs costumes militaires verts et gris avec leur arme au bras ont déserté la gare ce soir. Devant la gare, nous sommes 3 à entrer dans le bus n° 26 sans payer. Le conducteur s'en fout... C'est Noël !

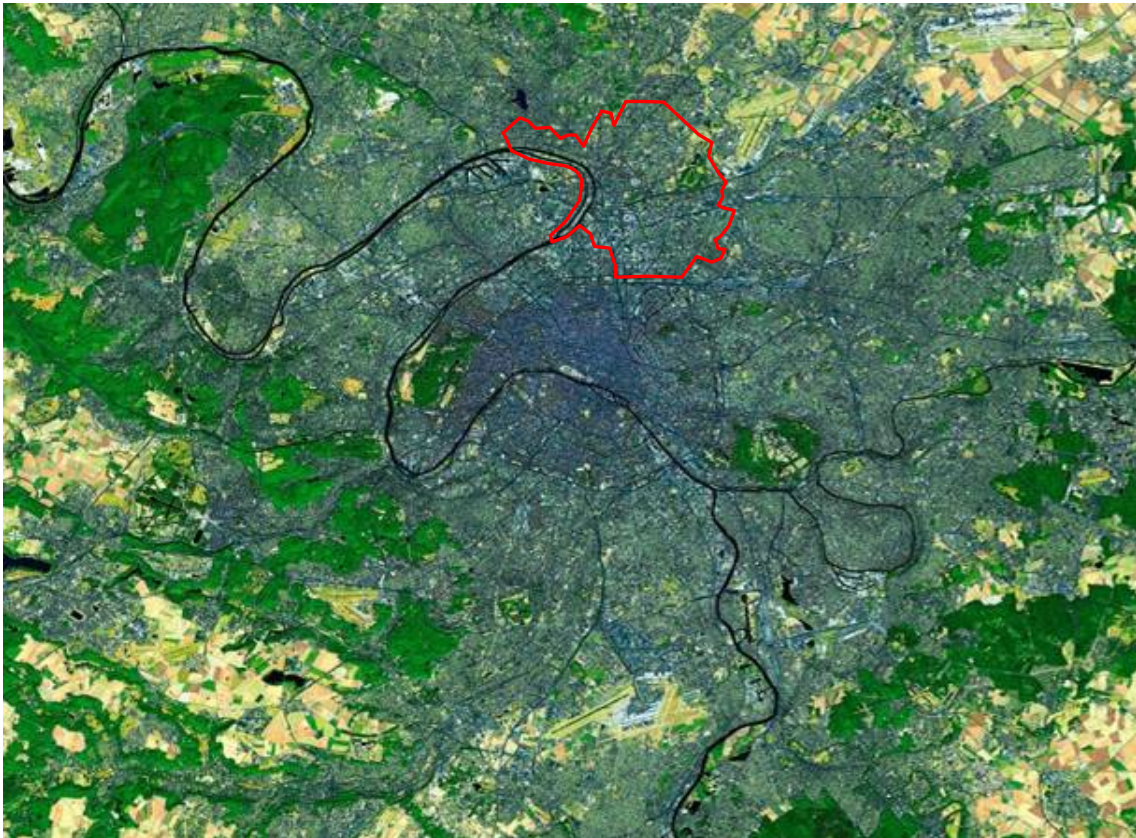
Le ciel et le goudron,

Antoine, 7 ans, arrive derrière moi en criant « - j'ai trouvé un morceau de route ! ». Je réplique « tu as trouvé un caillou ! – non, c'est un morceau de route ». Il ouvre sa main et me montre un morceau de goudron. Nous voilà bien ! Il va falloir retrouver la route à laquelle il manque un morceau pour y reposer celui qu'Antoine a dans sa main. Je sors ma loupe, mon carnet et nous nous transformons, illico, en archéologues. Antoine décrit, je note : couleur noire, quelques tâches rosées, épaisseur 5cm, petits cailloux mêlés à la masse. Sur le dessus, le morceau est granuleux, sur le dessous il est rempli d'arêtes et de creux. Nous le soupesons : léger et dur à la fois.

Nous passons le périph' non sans inquiéter quelques chauffeurs de voiture qui sortent des panneaux d'interdiction qu'ils placent sur les toits de leur voiture. Antoine m'interroge « on a pas le droit de voler sur le périph' ? – Mais si, ils sont jaloux parce qu'ils ne savent plus voler ». Je me pose sur le toit d'un bâtiment de 18 étages. Arrivés en bas, nous sommes suivis d'une douzaine de personnes, très efficaces détectives « C'est pas le morceau que Kevin nous a montré l'autre jour ? – il ne vous a pas dit où il avait trouvé ce morceau de route ? » rétorque Antoine qui n'oublie pas notre mission. Mais voilà justement qu'arrive un garçon qui s'approche de nous avec un petit rire en coin « Dites donc, les intra-muros, il faut qu'on arrache des morceaux de route pour que vous veniez nous voir ! » dit-il en récupérant le morceau qu'Antoine avait gardé entre ses dents. Et il s'en va, clopin, clopant, remettre le morceau à sa place.

Troisième partie
**La Plaine St-Denis et les territoires de l'agglomération
dense : *laboratoires* de la métropole parisienne**

Anne Molinier, Valérie Lebois, Albert Lévy



Le projet comme socle d'une gouvernance. Du projet urbain de la Plaine Saint-Denis au futur Grand Paris

Anne Molinier

Préambule

D'un projet urbain intercommunal

Genèse d'un projet politique et jeux d'acteurs
Dans l'élan de la victoire, l'émergence d'une nouvelle identité territoriale

... à la création d'une communauté d'agglomération

Enjeux locaux, enjeux sociaux
Premiers bilans

De la coopération avec la banlieue au Grand Paris

Paris-banlieue : regards inversés
Le projet olympique, catalyseur d'une ambition partagée mais un rdv manqué
Sud Plaine versus Paris Nord Est
Le périph, enjeu central de l'espace métropolitain
Au centre la banlieue ! pour une métropole solidaire

Le devenir de Plaine Commune dans le projet métropolitain

Une planification régionale polycentrique
Le Grand pari oublié de « Banlieue 89 »
Un « espace-temps » entre mobilité et réseaux
Plaine Commune, un archipel stratégique en Ile-de-France

Conclusions

« En nous associant, nous autres hommes, nous trouvons tous,
en toute occasion plus de ressources pour agir, parler et penser ».
Platon, Protagoras, 348c-349c

« Ce qui donne naissance à une cité, c'est, je crois, l'impuissance
où se trouve chaque individu de se suffire à lui-même, et le besoin
qu'il éprouve d'une foule de choses...(...)..A cet établissement, nous
avons donné le nom de cité ».
Platon, La République, II 369b-370b

Préambule

« Nous vivons encore aujourd'hui, en 2007, sous l'impulsion du Général de GAULLE et de Paul DELOUVRIER qui ont structuré de manière très profonde cette région IDF. Mais la meilleure manière d'être fidèle à cet héritage doit être de penser à notre tour à ce que doit être l'aménagement de l'Ile-de-France pour répondre à d'autres défis. C'est une mission qui revient bien sûr au Conseil régional, qui n'a plus la même place en 2007 qu'en 1965. Mais l'État peut-il se priver d'avoir un projet, une stratégie pour la région économiquement la plus puissante d'Europe, qui produit 28% de la richesse nationale de notre pays ?

Je ne le pense pas.», Président N. Sarkozy, le 26 juin 2007

Le débat sur le Grand Paris et son agglomération n'est pas nouveau. C'est un questionnement qui revient depuis la fin du XIX^{ème} siècle comme mode d'expansion des métropoles européennes. Au-delà du projet métropolitain, c'est bien la question de sa représentation institutionnelle qui est posée et celle de réussir à dépasser les clivages politiques, économiques et sociaux pour construire une métropole solidaire.

Les villes de banlieue ont plus au moins été associées dans l'histoire à ce changement d'échelle inéluctable, et récemment à l'occasion de la candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2008, puis de 2012. C'est à cette occasion que la communauté d'agglomération *Plaine Commune* a été associée, en raison du stade de France et de l'installation du noyau nord des équipements sportifs. Son président, P. Braouezec, avec ses services, travaille sur cette question du devenir de son institution à l'échelle métropolitaine depuis 2005. C'est en tant qu'architecte urbaniste, pilote des projets intercommunaux situés au sud de la Plaine Saint-Denis, aux franges de Paris, que je témoigne ici d'un regard qui est personnel. Il m'est apparu intéressant en cette période d'effervescence de faire partager notre approche opérationnelle et politique avec le milieu de la recherche en proposant de développer ce sujet avec C. Mazzoni et son équipe, rencontrée à l'occasion d'une recherche pour le Plan Urbanisme Construction Architecture sur les « *Lieux-gares dans la ville d'aujourd'hui* », notamment sur ce terrain de la plaine Saint-Denis.

Ce sujet de recherche, déposé en mai 2007, n'était pas aussi brûlant qu'il ne l'est aujourd'hui, l'actualité l'a mis sur le devant de la scène et le fait évoluer très vite, de jour en jour, depuis le discours du Président Sarkozy au lendemain de son élection. C'est en effet à l'occasion de l'inauguration du satellite n°3 de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, que le président de la République a annoncé son souhait de travailler à une nouvelle organisation urbaine et institutionnelle de la région Ile-de-France, alors que celle-ci terminait l'élaboration du nouveau Schéma Directeur d'aménagement régional, le remettant ainsi en question.

A partir de logiques et de jeux d'acteurs multiples, parfois aux (en)jeux contradictoires, qui ont contribué à l'élaboration du projet urbain de la Plaine Saint-Denis en 1992, nous verrons en premier lieu comment s'est construite la communauté d'agglomération *Plaine Commune*. A partir des choix politiques, des modes opératoires choisis, nous allons voir en quoi la Plaine Saint-Denis et son projet urbain sont devenus un « lieu-laboratoire » expérimental, non seulement en termes d'outils et de démarches expérimentales, mais surtout de gouvernement et de gouvernance. Comment a-t-il servi de support à la construction d'une institution basée sur l'intercommunalité ?

Quels ont été les acteurs et les évènements médiatiques qui ont permis ces sauts de pensées et d'échelles ? Nous partons en effet du constat que la banlieue rouge, et le territoire de la Plaine Saint-Denis en particulier, a été un laboratoire de projets et d'expériences multiples, conduits par les édiles d'une population ouvrière disposant de peu de moyens et donc nécessairement créatifs.

La démarche d'élaborer un projet d'aménagement sur ces friches industrielles, à cheval sur plusieurs communes au nord de Paris était très innovante. Elle entraîna à sa suite bon nombre de

communes dans le même exercice ; celui de penser globalement pour mieux agir localement, dans un contexte de décentralisation de la décision politique en matière d'aménagement.

Ce document intercesseur a servi de faire-valoir auprès des institutions, et notamment avec l'Etat qui dans les années 60 avait précipité sa désindustrialisation. Délaissé hier, ce territoire est devenu aujourd'hui un enjeu éminemment stratégique. En ignorant tout d'abord Paris, puis sous la poussée des limites périphériques, la plus dynamique des communautés d'agglomération de première couronne fut obligée de la contenir, puis de concerter, et enfin de co-élaborer avec Paris.

Notre hypothèse de travail est que les expériences menées à partir de la Plaine Saint-Denis depuis 25 ans sont transposables aujourd'hui dans la construction du Grand Paris, qu'elles peuvent contribuer et enrichir le débat actuel.

Nous avons mobilisé des travaux anciens et récents, observé les jeux de rôles et de pouvoir des différents protagonistes que sont la Ville de Paris, les villes périphériques, la Région et bien sûr de l'Etat, et suivi les colloques et séminaires qui ont alimenté ce débat national ces dernières années à l'occasion de la révision du Schéma Directeur d'Aménagement de l'Ile-de-France. En plus des publications périodiques de l'APUR et de l'IAU, les contributions des acteurs économiques et sociaux à la révision du Schéma Directeur Régional comme la CCIP, la DREIF, le CESR, la Maison de l'Europe..., qui ont nourri de manière dense les débats et controverses et constitué une littérature jamais aussi abondante sur la région Ile-de-France.

A cela, il faut rajouter de nombreux articles de chercheurs ou d'acteurs de la société civile qui ont apporté des éclairages pertinents.

Notre travail s'est nourri de ces réflexions auxquelles nous avons rajouté notre expérience professionnelle d'un travail opérationnel de plus de huit années sur le secteur de la Plaine Saint-Denis en tant qu'urbaniste de la maîtrise d'ouvrage intercommunale de *Plaine Commune*. Nous avons ainsi pu avoir accès aux archives du syndicat mixte *Plaine Renaissance* et apporter, au-delà d'un témoignage d'une praticienne interne, une contribution à un travail de mémoire qui malheureusement fait défaut aujourd'hui sur l'histoire du projet urbain de la Plaine Saint-Denis. Cette recherche est l'occasion pour nous de la restituer, tout en prenant une distance critique et temporelle. La confrontation de ses différentes sources nous a conduit à observer que le domaine des sciences sociales sur la banlieue, après avoir été abondant dans les années 60 et 70, reste sous-investi aujourd'hui dans les pratiques urbaines. Espérons que l'arrivée du Campus Condorcet sur la Plaine en 2012, ainsi qu'une mise en synergie des travaux des universités de Paris 8 et Paris 13, rétabliront ces manques.

Nous partons de notre terrain d'étude qui est la Plaine Saint-Denis, dans son périmètre initial tel qu'étudié par l'équipe *Hippodamos 93*, afin de montrer qu'à partir de cette expérience unique dans son contexte en France, il a été le générateur d'une institution et d'une gouvernance dont il reste le coeur décentré. Cet archipel métropolitain doit s'en doute s'étendre plus stratégiquement pour former une nouvelle centralité bi-polaire opérationnelle entre la Plaine et l'aéroport international de Roissy. A partir de l'analyse de cette expérience, on peut tenter d'émettre des prescriptions pour une gouvernance à l'échelle du Grand Paris.

Le fait que le projet urbain de la Plaine Saint-Denis de 1992 soit un projet qui se voulait la réaction d'une révolte sociale, lui a donné une dimension politique au sens « *polis* » du terme et une dimension dogmatique. Etait-il utopique ou réaliste ? A-t-il réussi à exister ? Qu'en est t-il quinze ans après ?

Contemporain du projet urbain des Jeux Olympiques de Barcelone, lui-même basé sur la requalification de la ville par le traitement qualitatif de l'espace de la rue, on peut aussi, à juste titre, se demander si il eût des influences et une importation du modèle catalan au nord de Paris, via la pratique des paysagistes.

Dans un second temps, nous verrons comment s'est constitué ce nouveau pôle économique, idéalement situé dans une zone de chalandise entre Roissy et la Défense, qui évite Paris-centre. Sa position stratégique, entre réseaux et mobilité, lui confère aujourd'hui davantage encore une prévalence et un rôle structurel « d'espace-temps » dans l'agglomération parisienne et régionale de l'Ile de France, qui entraîne inévitablement un rôle et une place incontournables, voire stratégiques dans Paris Métropole.

En quoi cette nouvelle polarité est devenue l'objet de tous les intérêts et en particulier de la ville de Paris, mais aussi de l'Etat avec la constitution de l'Etablissement Public d'Aménagement *Plaine de France* ?

A travers la confrontation de deux projets urbains situés de part et d'autre du boulevard périphérique et qui ont fait l'objet d'une coopération territoriale partagée, nous verrons ensuite que les résultats obtenus ne sont pas aussi satisfaisants que ceux attendus au départ, et comment un rapport de force inégal existe malgré tout entre Paris et la banlieue. Ces exemples, entre autres, montrent la nécessité d'un arbitrage supra-communal et communautaire si l'on souhaite réellement bâtir une métropole solidaire et durable. L'intégration de la coupure urbaine entre le centre et la périphérie que constitue l'anneau périphérique en devient alors le symbole.

Enfin, nous vivons aujourd'hui, un moment historique dans l'histoire de l'urbanisme à l'échelle européenne, qui va définir la forme de l'expansion de la métropole française de demain. Quelle échelle sera pertinente pour la 4^{ème} ville-monde, devant Londres et après L.A. ?

Nous analyserons le concept de *polycentralité* qui n'est pas un concept nouveau dans l'histoire de l'urbanisme. La planification régionale et le modèle d'une extension polycentrique qui densifie les centralités créées par les réseaux pour enrayer l'étalement urbain ne datent pas d'aujourd'hui. L'échelle d'intervention la plus pertinente a bien été identifiée comme étant celle de la région, à fortiori si l'on replace Paris à l'échelle des métropoles européennes.

Reste la difficulté de mettre en œuvre une gouvernance, c'est à dire un décentrement des prises de décision, la plus efficiente possible dans tous les domaines de compétences qu'ils soient politiques, sociaux et économiques. Au-delà des formes urbaines et architecturales qu'elle peut engendrer, l'échelle humaine, le maintien de la cohésion sociale et la politique du logement ne doivent pas être oubliés, d'autant plus en raison du contexte de crise économique mondiale dans lequel nous entrons. Ne pas organiser les Jeux Olympiques de 2012, dans ce contexte, devient presque une aubaine.

L'Etat et son président sauront-ils rassembler et proposer un projet d'aménagement, un mode de gouvernement et de gouvernance solidaire au-delà des luttes et des stratégies politiques et politiciennes ? Car tel est bien le défi qui lui est posé aujourd'hui.

IMAGES DE LA PLAINE AU DEBUT DU SIECLE



« La ruche », rue F. Grenier



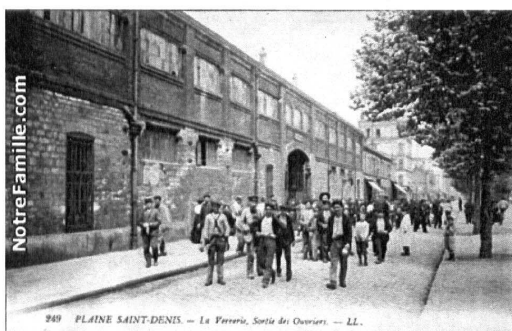
La gare du Pont de Soissons (ex gare RER B)



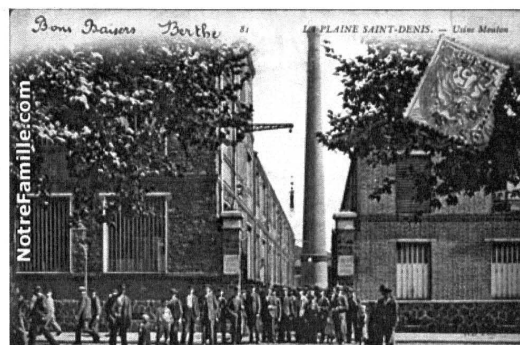
La Plaine Saint-Denis, avenue de Paris, le centre



Le quartier du gaz, avenue de Paris (en démolition)



Les Verreries, sortie des ouvriers



Usine Mouton, sortie des ouvriers

D'un projet urbain intercommunal ...

Genèse d'un projet politique et jeux d'acteurs

L'histoire de *Plaine Commune*, depuis la genèse du projet urbain jusqu'à la constitution de la communauté d'agglomération, s'inscrit dans celle d'un combat politique ; un combat dans lequel des municipalités de gauche, et singulièrement des municipalités communistes, se veulent les représentants politiques d'une volonté populaire relayée par les syndicats et les associations d'habitants. Les élus sont auprès des grévistes dans la rue et à la sortie des usines qui licencient massivement au moment des crises pétrolières de 1972 et 1976. Chaque pas gagné est une conquête à mettre à l'actif d'une vision du monde qui se dessine autour du maire et de sa mairie¹⁶⁹. Cette vision de la société les conduira jusqu'à une vision du territoire de la Plaine Saint-Denis, comme territoire de projets, porteur d'un nouvel avenir pour ses habitants actuels et futurs. « Toute politique publique recouvre une théorie du changement social » nous dit Sylvie Lidgi¹⁷⁰.

Le projet urbain de la Plaine Saint-Denis est un projet politique au sens « *polis* » du terme, c'est à dire lié à « la vie de la cité », mais aussi un document de médiation. Sans lui, il n'y aurait pas eu de dialogue possible avec les grandes institutions, et notamment l'Etat. Il s'agit de la représentation d'un projet social – et politique – en faveur d'une société nouvelle qui se positionne contre un système, le capitalisme, dans un conflit centré sur le travail mais qui donne sens aux besoins qui y sont énoncés par la population, en grande majorité d'origine ouvrière et étrangère. Elle est portée par des élus communistes dans l'héritage des maires constructeurs de « la ceinture rouge », élus habitués à se débrouiller seuls avec peu de moyens, car souvent écartés par un pouvoir central conservateur. Refusant une aide de l'Etat ou de la Région en contrepartie d'interventions trop volontaristes, les élus opteront pour un montage qui leur laisse les mains libres d'agir et d'urbaniser ces friches industrielles dont ils ont bien compris la valeur en raison de leur situation aux portes de Paris.

La Plaine s'étend sur 4 kms entre Paris, la Seine, Saint-Denis et le canal Saint-Denis côté Aubervilliers à l'est. Saint-Denis est la seule ville de première couronne dont le rôle fut très important sur les plans religieux et commercial : fortifiée, nécropole royale à partir du XIIe s, foire annuelle du Lendit, traversée par un canal (1821) décidé par Napoléon Ier, et point de départ des routes vers la Picardie et les Flandres (la première liaison ferrée les reliant date de 1846). La Plaine était traversée par les grandes voies royales reliant Saint-Denis au Louvre (N1) et à Versailles (N140).

C'est aussi un « lieu-laboratoire », expérimental et créatif, depuis plus d'un siècle à plus d'un titre, dont nous pouvons tirer des retours d'expériences en termes de jeux d'acteurs, d'outils mis en place pour construire à partir d'une vaste étendue intercommunale et mutable, une coopérative de plusieurs communes, dont la Plaine reste indéniablement le centre de production urbaine, mais aussi financière.

Rappelons que la première maison en béton (1852) se trouve à Saint-Denis, la maison « Coignet » qui, bien que classée Monument Historique, est en très piteux état. Ce fut aussi le lieu de la première expérimentation d'habitat social à bon marché qui fit l'objet d'un concours de matériaux économiques, « la Ruche » rue Fernand Grenier (67 logements), construite entre 1891 et 1893 alors que la loi Siegfried n'est pas encore votée.

¹⁶⁹ A. Bertho, *Banlieue, banlieue*, La Dispute, 1997.

¹⁷⁰ Cf., *Paris-Gouvernance ou la malice des politiques urbaines*, Paris, l'Harmattan, 2001.

L'épopée industrielle commence en 1860. Haussmann et Napoléon III se sentent à l'étroit dans une capitale cernée d'usines nauséabondes et d'ouvriers révolutionnaires. Pour desserrer l'étau, il faut agrandir la ville. D'un trait de plume, Paris s'approprie donc les villages situés entre le mur des Fermiers Généraux et les fortifications, reculant les barrières d'octroi de l'ancienne à la nouvelle enceinte. Voilà les industriels des communes annexées, piégés : ou bien ils restent et paient la taxe à chaque échange avec la province, ou bien ils s'installent hors les murs. La Plaine est alors un vaste espace agricole rattaché aux communes d'Aubervilliers et de Saint-Denis après l'annexion de 1860, et constitue une partie du village de la Chapelle.

Au nord, la Plaine Saint-Denis leur tend les bras, avec son canal et son chemin de fer, elle offre de larges espaces idéalement desservis. Elle est découpée au nord par la *Compagnie de gaz de la ville de Paris* (2000 ouvriers) sur les sites du Landy et du Cornillon, dont les gazomètres marquent le paysage ; au centre par la *Compagnie des Chemins de Fer Industriel* qui irrigue en matière premières par le fer, les usines du cœur de la Plaine et installe son siège au 120 et 124 de l'avenue de Paris, et au sud la *Compagnie des Entrepôts et des Magasins Généraux de Paris* (EMGP) créés en 1862 en limite communale avec Paris, sur plus de 70 ha et *Les Verreries* (553 ouvriers en 1923) à l'ouest¹⁷¹.

Manufactures, métallurgie, industries textile et chimique, entraînant dans leur sillage cette main-d'œuvre frondeuse qui fait trembler Paris, envahissent bientôt la campagne. Usines et habitats ouvriers grignotent progressivement la petite, puis la seconde Couronne, provoquant l'urbanisation anarchique de ce qui devient, en 1920, la première zone industrielle d'Europe. Elle sert surtout d'arrière-cour à Paris, qui y transfère ses entrepôts de marchandises, ses usines polluantes de production d'énergie et ses déchets. Dans les années 1920, Saint-Denis est au cœur des mouvements sociaux. On la surnomme "la ville rouge", car son maire devient communiste. La plaine fume, la plaine noircit, la plaine pue. Mais la plaine tourne à plein rendement, attirant les provinciaux et les travailleurs de toute l'Europe, quintuplant sa population en quelques décennies. En 1911, la Plaine abrite 15 700 habitants et 14 900 en 1936. Elle constitue un vivier d'ouvriers militants et d'élus engagés contre l'Etat et le patronat et connaît régulièrement grèves et manifestations de masse. Un des bastions du PCF a élu domicile « au 120 », puis les bureaux de *Plaine Renaissance* à sa création en 1985. Ils furent démolis contre l'avis des ABF, des urbanistes et du CAUE 93, en 2004 pour construire une médiathèque de quartier.

L'essor économique se poursuit et s'intensifie après la Seconde Guerre mondiale. Tant et si bien qu'en 1960, un siècle après Napoléon III, de Gaulle s'alarme de la «ceinture rouge» communiste entourant la capitale, et surtout le noyau nord, départ de toutes les grèves et manifestations syndicales. En application de la loi du 10 juillet 1964, il divisa les départements de la Seine et périphériques en quatre départements. Ainsi, le département de la Seine-Saint-Denis sera créé le 1er janvier 1968 à partir de la partie nord-est de l'ancien département de la Seine (24 communes) et d'une petite portion de celui de Seine-et-Oise (16 communes).

L'Etat, qui avait largement contribué à la concentration industrielle de la banlieue nord, décide de mener une politique de délocalisation, primes à l'appui. D'abord réticents, les chefs d'entreprise se laissent ensuite séduire. Ils transfèrent peu à peu leurs unités de production en province¹⁷². Les ouvriers suivent ou débauchent. La crise économique des années 70-80 précipite le tout: des dizaines de milliers d'emplois disparaissent. La Plaine-Saint-Denis s'endort au pied du périphérique, et le berceau de l'industrie parisienne n'est bientôt plus qu'une immense friche industrielle ponctuée de petits pavillons, de décharges et de stockage.

¹⁷¹ Voir Alain Bertho, « La Plaine Saint-Denis avant le stade de France », in *Annales de la Recherche Urbaine*, 1995.

¹⁷² Voir *L'usine et la ville : 1836-1986, 150 ans d'urbanisme*, catalogue de l'exposition à l'Institut Français d'Architecture, organisée par la D.A.U. du Ministère de l'Equipement, juin-octobre 1986, et en particulier l'article de P. Gugnot, p. 97.

La Plaine Saint-Denis a ainsi été sacrifiée pour permettre une délocalisation et le renforcement de grands groupes industriels sur vingt sites industriels régionaux identifiés par la DATAR, et d'autre part pour préserver une extension future de la capitale au nord, dans la continuité de la décision de l'Etat, dès 1962, d'implanter à 25 kms un nouvel aéroport¹⁷³, devant la saturation annoncée de celui d'Orly. Cette décision de l'Etat accéléra le déclin des usines de production et marqua le devenir de la plus grande zone industrielle d'Europe en plus grande friche industrielle d'Europe. Pour finir, une surcôtation de ces terrains par le service des Domaines de l'Etat, comme en témoigne Jack Ralite¹⁷⁴, a participé à l'abandon du site pendant plusieurs décennies.

Mais l'identité ouvrière des lieux perdure encore aujourd'hui et demeure palpable, car les « plainards », comme on les appelait, et les générations suivantes, s'identifient fortement à leur territoire. L'adresse elle-même donne lieu à une ville particulière au code postal distinct de celui de Saint-Denis centre : «93 210 Saint-Denis La Plaine».

Si l'ancienne industrie lourde a disparue, le tertiaire, les filières de la recherche, de l'audiovisuel et les grossistes asiatiques s'y développent, particulièrement sur le site privé des EMGP.

Si le Stade de France a donné un formidable coup d'accélérateur au projet urbain, en réalité, c'est l'axe La Plaine-Le Bourget-Garonor-Roissy qui retient l'attention de la Région Ile-de-France. Il constitue, en effet, un fort pôle d'attraction pour les activités de transport et la haute technologie. Mais les 60 000 emplois qu'il génère exigent des qualifications hors de portée de la grande majorité des Séquanodionysiens. En Seine-Saint-Denis, il y a des villes riches peuplées de gens pauvres, des villes riches où ceux qui travaillent ne sont pas ceux qui y habitent¹⁷⁵.

Une politique de l'Etat en faveur des transports en commun va néanmoins relier Saint-Denis à la capitale avec en 1976, l'arrivée du métro au pied de la basilique. En 1986, elle renforce sa tradition commerciale en inaugurant en plein centre-ville, le centre commercial Basilique. Saint-Denis accueille en décembre 1992 le premier tramway de banlieue à banlieue en Ile-de-France, le T1, jusqu'à Bobigny dans un premier temps, puis Noisy-le-Sec.

En 1988, la Plaine comptait encore 33 000 salariés répartis sur 800 entreprises, dont 360 sur St-Denis et 400 sur Aubervilliers et 40 sur Saint-Ouen. En 1990, la population est de 7522 habitants. En huit ans, la population s'est renouvelée de 45,5%, 18% sont au chômage, contre 14% sur la commune et 11,5% sur le département de Seine-Saint-Denis.

En mars 1984, Marcelin Berthelot dans une conférence de presse rend publique l'engagement municipal. C'est en partant de l'observation et de la prise de conscience de l'impossibilité d'un retour à son passé industriel, que va se dégager l'idée politique qu'il est possible d'accompagner ce mouvement par une politique d'aménagement d'une part, et d'une coopération entre communes, d'autre part.

Anticipant les dispositions contenues dans les nouvelles lois de la décentralisation, les trois villes et le Conseil Général de Seine Saint-Denis décident de se lancer dans les premières approches d'un travail urbain intercommunal. Ils sont portés par la vision que la Plaine Saint-Denis, symbole des méfaits destructeurs causés à la banlieue pouvait soudain en incarner le renouveau, en devenant un pôle stratégique régional. L'idée de créer un syndicat intercommunal les associant naîtra en 1984.

¹⁷³ Un arrêté interministériel du 16 juin 1964 décide la création de l'aéroport « Paris Nord » sur une large zone agricole de 2900 ha du *Pays de France*.

¹⁷⁴ Ibid. colloque organisé par l'ERU, mai 2008.

¹⁷⁵ Voir l'article un peu alarmant « Plongée dans le chaudron de la Seine-Saint-Denis » d'A.-M. Castenet, publié le 7 mai 1998 dans l'*Express*, à la veille de la coupe du Monde de football.

Une nette dichotomie entre le faire et la pensée

La genèse du projet résulte avant tout d'une démarche d'élus, lassés de manifester à la sortie des usines contre les licenciements massifs et le désengagement de l'Etat qui abandonnait sa main d'œuvre au nord de la capitale¹⁷⁶. Ils élaborent alors une stratégie de reconquête d'un territoire vaste, abandonné peu à peu par les industriels, pollué, mais excessivement bien situé aux portes de Paris et sur l'axe nord-sud qui mène à Bruxelles et au nord de l'Europe. Ce sera Jack Ralite qui sera à l'origine de l'initiative de construire un projet de reconquête d'abord économique de ce territoire sacrifié, et d'une intercommunalité de projet avec le maire de Saint-Denis de l'époque, Marcelin Berthelot.

Les deux villes sont gouvernées par des édiles communistes ; l'un intellectuel et idéologue, est plutôt dans « la pensée », très sensible aux injustices, prêt pour les manifestations populaires dans la rue ; le second, réformateur et constructeur, sera dans l'action.

Jack RALITE est un personnage politique à la carrière longue et diversifiée. Homme de culture, journaliste, né en 1928 à Châlon en Champagne, resté fidèle à ses valeurs politiques. Il fut tour à tour député communiste de Seine Saint-Denis (1973-1981), Ministre de la Santé (1981-1983) de F. Mitterrand dans le 2^e et 3^e gouvernements de Pierre Mauroy, puis Ministre Délégué auprès du ministre des Affaires Sociales et de la Solidarité nationale, chargé de l'Emploi (1983 à 1984). Il devient maire d'Aubervilliers en 1984, après le décès du maire André Karman, puis conseiller régional (1986-1992). Il est élu sénateur en 1995 et sera vice-président de *Plaine Commune* en charge de l'Habitat (2000-2004). Il démissionne en 2003 de son mandat de maire au profit de son gendre Pascal BEAUDET, maire-adjoint à et vice-président à *Plaine Commune* en charge de l'Urbanisme. Néanmoins, il restera conseiller municipal d'Aubervilliers de 2003 aux élections de 2008 où le PS remportera les élections avec la candidature de Jacques Salvatore. Jack RALITE conserve aujourd'hui son mandat de sénateur. Il a participé récemment à la Commission Copé sur la réforme de l'Audiovisuel, mais s'en dégagera, dénonçant l'absence de démocratie des débats et refusera de signer le rapport final qui a été remis le 25 juin 2008 au président Sarkozy.

Marcelin BERTHELOT, lui, était agent EDF, syndicaliste et maire Saint-Denis de 1971-1991, a été l'initiateur de cette démarche politico-territoriale. Il restera attentif et réactif pendant vingt ans à ses administrés qu'il voyait d'année en année tomber au chômage et souvent contraints de quitter la ville pour trouver du travail. Dès 1976, il demanda à l'Etat la poursuite de la couverture de l'autoroute A1, construite 12 années plus tôt, et son inscription au VII^e Contrat de Plan¹⁷⁷. Il passera ensuite le relais à son fils spirituel, communiste réformateur comme lui, Patrick Braouezec.

Patrick BRAOUEZEC, instituteur de métier, est né en 1950 à Paris. Il prend la suite de Marcelin Berthelot à la mairie de Saint-Denis aux élections de 1991 et devient député de Seine Saint-Denis en 1993. Il a mis en place une organisation des services et une gestion de la ville issues des pratiques du privé, méthode qu'on lui reproche parfois être en contradiction avec un discours solidaire et humaniste. Il laisse la mairie en janvier 2005 à son 1^{er} adjoint à la mairie et vice-président communautaire en charge du Développement Economique, Didier Paillard, pour prendre la présidence de la communauté d'agglomération, après avoir été très actif dans le transfert de la compétence « Aménagement » des villes à la Communauté d'agglomération. Il

¹⁷⁶ L'idée initiale était une logique défensive, alors que l'Etat, sur la proposition de La DATAR abandonnait dès 1963 les usines situées près de Paris pour les délocaliser en Province, il était urgent de réagir mais de réagir intelligemment, c'est à dire stratégiquement. Ce fut là une des premières décisions de décentralisation, qui fut par la suite confirmée par le Schéma Directeur de la Région Parisienne de 1967.

¹⁷⁷ Voir l'article « La gestion de la ville de St Denis. Quand un maire communiste applique les méthodes du privé », d'E. Bourguinat, 08.1999, site DPH.

devient leader de la branche fondatrice du Parti Communiste et appelle à voter José Bové, chef de file des anti-libéraux, aux élections présidentielles de mai 2007. Il est l'un des élus les mieux formés aux questions urbaines et sociales, il a su conduire en fin stratège la construction d'une institution politique devenue incontournable et comprendre avant l'heure les enjeux de l'intercommunalité et le rôle prépondérant que pouvait jouer cette fabuleuse réserve foncière à l'échelle régionale. Pierre Riboulet y voyait « *une cité future mêlée à la mémoire des lieux* ». Cette vision devint alors pour Jack Ralite l'un des fondements principaux du Projet Urbain de la Plaine.

Ces deux édiles, bien qu'appartenant au même parti, mais pas à la même sensibilité, conduiront une politique sociale et urbaine de leur commune bien différente. Par ailleurs, les municipalités comprennent que l'aménagement de ces espaces partagés est payant du point de vue électoral, car réalisables rapidement et donc visibles par les habitants. Mais évidemment, il fallait également définir les idées forces de cette stratégie de reconquête, dans un espace-temps à géométrie variable et mettre ainsi le projet urbain au service d'un projet social et économique. S'il s'agit de changer la ville, il s'agit surtout de changer, à leur demande, le cadre de vie de ses habitants et de les représenter au sein des instances politiques les plus élevées.

La première, Aubervilliers, aura une politique plutôt immobile en terme d'aménagement, préférant préserver le patrimoine industriel de sa ville, son histoire et son âme, et plus rétive à travailler avec les acteurs privés par fidélité à des principes idéologiques, développer une politique culturelle à la portée de tous. Jack Ralite parle d'un « *endroit chéri* » lorsqu'il parle de la Plaine « *où régnait une odeur de mort* », avec la fermeture successive des usines. Il raconte comment tout a commencé, à partir d'une réflexion d'une habitante qui le remercie d'être aux côtés des manifestants licenciés par les entreprises. Il comprit que le rôle des élus n'était pas seulement celui-là et qu'ils devaient agir au sein des instances institutionnelles de part leurs mandats électifs¹⁷⁸.

La seconde, Saint-Denis, n'hésite pas à démolir son centre (1973), comme beaucoup de villes de gauche au nom de l'expérimentation d'une nouvelle modernité (comme le feront Ivry, Drancy, Epinay, ...) pour une exposition d'architectures contemporaines. A l'occasion de l'arrivée du métro en centre-ville, grâce au prolongement de la ligne 13, le maire, Marcelin Berthelot, et son 1^{er} conseiller, Maurice Soucheyre, font appel en effet à de jeunes architectes dont le talent sera reconnu par la suite (Henri Ciriani, Bernard Paurd, Pierre Riboulet, Roland Simounet, ...). Aussi, les édiles de Saint-Denis acceptent les conditions de la promotion privée car ils comprennent que c'est un acteur indispensable pour redonner vie à ce territoire.

Deux visions politiques municipales différentes donc, deux personnalités différentes mais complémentaires, ensemble pour mener à bien un projet de société originale et « *révolutionnaire* », mais en décalage pour mener une véritable stratégie d'aménagement sur le long terme.

Cette dichotomie entre « *le faire* » et « *la pensée* » trouvera son paroxysme aux élections municipales de 2008 qui écartèrent l'ancien maire PC d'Aubervilliers pour élire un nouveau maire socialiste.

Ce tandem n'aurait pas trouvé d'échos sans le soutien du Conseil Général du 93 et sans le soutien d'un 3^{ème} homme qui fut préfet de Seine Saint-Denis entre 1993 et 1997, puis préfet à la fois de la Région Ile-de-France et de Paris, de juillet 1998 à juillet 2002, M. **Jean-Pierre DUPORT**.

¹⁷⁸ Cf. la conférence donnée par Jack Ralite le 26 mai 2008 à l'Ecole de la Rénovation Urbaine (ERU), intitulée « *Le cas de la Plaine Saint-Denis* ».

Homme d'appareil, à la grande culture urbaine et architecturale¹⁷⁹, il apporta sa vision globale et les moyens d'un représentant de l'Etat dans l'administration locale à l'échelle départementale, puis régionale, auprès des élus locaux et en faveur de ce territoire si longtemps délaissé par les politiques publiques. Il participera à l'installation du noyau nord de la candidature des J.O. 2008 sur le cœur de la Plaine et à la mise en place d'un Etablissement Public d'Aménagement original, *Plaine de France*.

Le projet urbain comme acte fondateur

«Pour anticiper, vous devez d'abord reconnaître les inscriptions antérieures d'un lieu, ses modes successifs d'occupations, ses inclinaisons. C'est souvent dans la mémoire des lieux que gisent des valeurs sûres à partir desquelles peut se fonder une proposition nouvelle... Il n'y a pas de territoires désespérés!» M. Corajoud, fév. 1993

La première étape du projet politique a consisté à créer le 11 décembre 1985 le Syndicat mixte intercommunal regroupant Aubervilliers, Saint-Denis, Saint-Ouen et le Conseil Général du 93. Sa mission première était d'élaborer une Charte intercommunale (1990), la constitution d'un pôle d'études sur la Plaine, l'organisation de partenariats et l'évaluation des actions de revitalisation, après avoir établi un « Atlas des activités économiques » existantes encore sur le site, et plus tard, l'élaboration du Projet urbain et l'organisation des Assises de la Plaine.

Le conseil Syndical était composé de vingt membres, soit 5 élus par collectivités. Les collectivités se sont engagées prudemment, tant dans l'intercommunalité (pas de délégation, ni transfert de compétences), tant que dans les objectifs (élaboration d'une Charte intercommunale). Il prit le nom peu après de ***Plaine Renaissance***, pour bien marquer la volonté de s'appuyer sur toute une histoire et sur les atouts d'un territoire qu'il fallait faire renaître¹⁸⁰.

Le caractère intercommunal donna une autre échelle à la plaine de Saint-Denis qui englobe alors un territoire plus vaste de 750 ha, qui comprend le quartier Pleyel à l'Ouest, une petite partie de Saint-Ouen et le quartier du canal et du Marcreux à Aubervilliers à l'Est. Saint-Ouen et son maire, Mme Paulette Fost, seront également partie prenante, mais peu moteur.

Parallèlement, en 1988, est élaboré un Schéma d'Objectifs pour l'Aménagement de la couronne parisienne par l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) et l'Institut d'Architecture et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURIF). Ce document devait guider notamment les aménagements entre les portes de la Chapelle, d'Aubervilliers et de la Villette. La Plaine Saint-Denis devient un lieu d'enjeux urbains et fonciers majeurs, recelant des potentialités urbaines indéniables, permettant d'élaborer un projet de reconversion urbaine de grande ampleur.

A la parution du « Livre Blanc de l'Ile de France » de Michel Rocard (janvier 1990), document préalable aux études pour la révision du SDAU de 1976, les élus comprennent qu'ils peuvent être pris de cours par l'Etat. Le lendemain de sa parution, Marcelin Berthelot tient une conférence de presse dans laquelle il propose de transformer, *Plaine Renaissance* en un établissement public dirigé par les élus.

La Charte Intercommunale pour le Développement et l'Aménagement marque donc une étape importante. Elle définit les objectifs et les moyens nécessaires à la revitalisation économique et urbaine du site. Elle préconise des actions concrètes en faveur du développement économique local sur la base d'une coopération de villes entre-elles. L'objectif étant la recherche d'une

¹⁷⁹ Jean-Pierre Duport fut Délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (1989-1993), PDG de l'AFTRP (1987-1989) ; Directeur de l'Architecture et de l'Urbanisme au Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, puis au Ministère de l'Equipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports (1985-1987) ; Chef du service de l'Habitat à la Direction de la Construction au Ministère de l'Environnement et du cadre de vie (1977-1985).

¹⁸⁰ Voir le témoignage de Jacques Grossard in *La renaissance d'un territoire. Mon expérience en Plaine Saint-Denis*, ADIC, 2003.

mixité des fonctions par le développement de l'habitat, des équipements et du commerce, et surtout de ne pas voir se propager la spéculation immobilière parisienne à la Plaine et au département tout entier. Elle sera approuvée en octobre et en novembre 1990 par les trois conseils municipaux.

La Charte intercommunale prévoyait les objectifs suivants :

- Revitaliser le tissu économique et passer de 30 000 à 60 000 emplois,
- Passer de 8 600 habitants à 45 000 sur la Plaine,
- Créer un pôle d'enseignement technologique s'appuyant sur les centres de recherche existants,
- Restructurer l'habitat indigne et construire 15 000 logements,
- Développer les transports en communs et les équipements,
- Améliorer la qualité de vie en couvrant l'autoroute A1 et en réaménageant les rives du canal Saint-Denis,
- Créer un véritable lieu de vie dans lequel la mixité soit un atout

Sur les bases de ce cahier des charges, les maires Marcelin Berthelot et Jack Ralite, annoncent la création d'une société d'économie mixte (SEM) afin d'enrayer la spéculation immobilière, à la suite de l'OPA lancée par Jean-Claude Aaron et son groupe Magnant sur les 77 ha des Magasins Généraux pour en faire un centre tertiaire à l'image de la Défense. La volonté d'intervenir dans le débat de la révision du SDAURIF lancé en juillet 1990 est fortement marquée avec l'annonce de l'élaboration d'un Projet Urbain exemplaire à l'image de celui qui est en train d'être élaboré à Barcelone, et d'Assises régulières qui rendront compte du travail avancé devant la population.

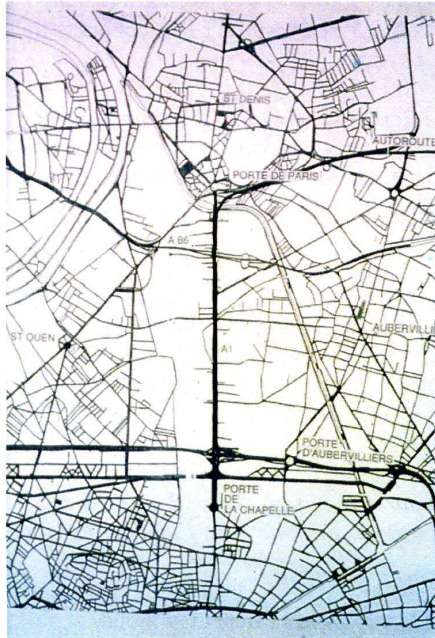
La SEM sera chargée d'engager une consultation urbaine qui prendra rapidement un tour original.

Les équipes rassemblées autour de la personnalité de Pierre Riboulet, Yves Lion, Philippe Robert, Michel Corajoud, puis Christian Devillers, qui quittera le groupement par la suite, ne seront pas mises en concurrence par une procédure de concours. Il leur sera demandé au contraire de collaborer entre elles. Elles s'associeront sous la forme d'un Groupement d'Intérêt Economique pour assurer une durabilité dans le temps de l'équipe globale. Cette organisation en travail collectif et transversal, et non vertical, ne donnera pas l'image d'un plan revendiqué par une individualité, mais bien la somme d'idées de plusieurs compétences et visions urbaines différentes. Cela lui permettra d'être perçu comme le projet de la collectivité. Mais peu de praticiens, et même de chercheurs, sont capables de s'effacer au profit d'un travail collectif et cette méthode a bien du mal à se mettre en place. Dans sa méthodologie, elle annonce les marchés de définition prescrits par la M.I.C.Q. et introduits dans le Code des Marchés Publics (art.73).

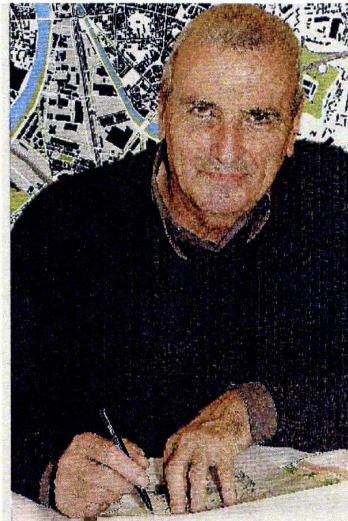
Il s'agit donc de prévoir un projet de ville mixte pour 100 000 personnes actives (60 000 emplois et 40 000 habitants). Les élus leur demandent de rencontrer pendant plusieurs mois les habitants et les associations. Après trois années de concertation, est défini un projet cadre évolutif, basé sur l'organisation des « vides » plus que des « pleins », c'est à dire sur la qualité des espaces publics, influencé en cela par le projet urbain de Barcelone alors en-cours d'élaboration pour les Jeux Olympiques de 1992. Le projet urbain tel qu'il est conçu par les deux villes a pour ambition de recomposer et de requalifier un territoire à partir de l'existant. A la Plaine, il s'agissait de reconquérir une immense friche industrielle stratégique; à Barcelone, de requalifier des lieux de rencontre dans la ville ancienne, comme périphérique, liés à la recouvrance de la liberté, mais aussi à un mode de vie.

L'objectif ici est de défendre dans cette reconquête, la mixité des fonctions urbaines. Il s'agit d'offrir aux habitants actuels et futurs, des emplois, des logements et des équipements et de faire de la Plaine Saint-Denis des quartiers de vie où prime la qualité des espaces publics et des paysages (comme la redécouverte du canal).

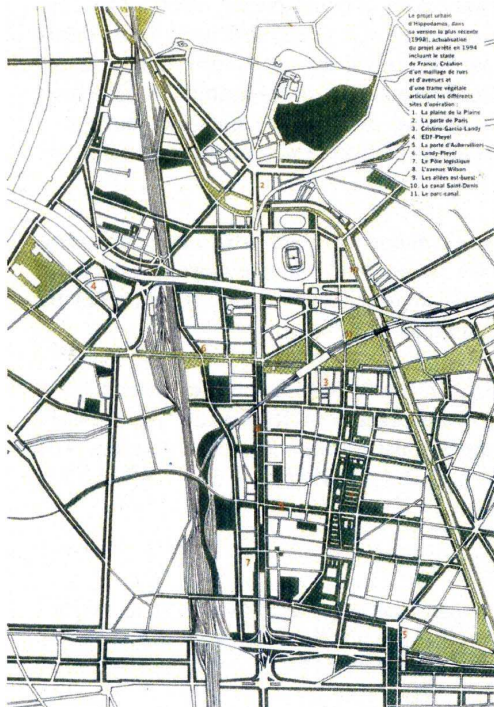
LE PROJET URBAIN DE LA PLAINE SAINT-DENIS



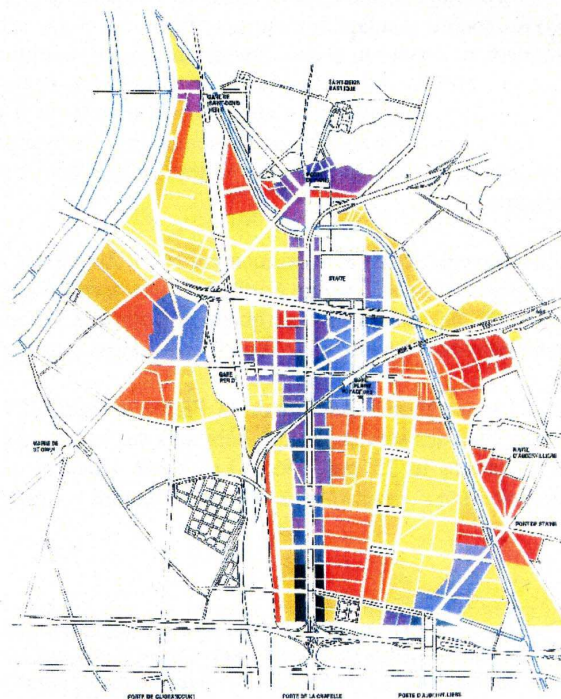
Hippodamos, carte des voies existantes, 1992



Michel Corajoud, paysagiste, 2003



Hippodamos 93, plan cadre, 1994



Hippodamos 93, carte des densités, 1994

Le projet urbain est la synthèse de deux visions différentes du territoire ; l'une basée sur la reconquête du sol en faveur du piéton, c'est à dire du citoyen ; l'autre sur celle du paysage.

« Débarquant sur ce territoire, nous étions très désorientés. Plaine Renaissance et son directeur, Jacques Grossard, nous a permis une approche sensible et réaliste. Grâce à leur connaissance du terrain, nous avons rencontré assistantes sociales, médecins, ouvriers, patrons... Seule une pensée additionnelle était Possible ici. Dans chacun de nos exposés concurrentiels, rendus dans la consultation de 1991, contenait le germe de quelque chose de commun ». Yves Lion¹⁸¹

« Raccorder ce territoire avec ses horizons intérieurs et extérieurs, reconnaître ses grands éléments paysagers, a été la base du projet » (...) « Le projet urbain de la Plaine Saint-Denis donne beaucoup d'importance aux relations transversales est-ouest pour associer les communes riveraines, Saint-Ouen et Aubervilliers, à ce territoire. Pour rompre aussi avec cette logique radioconcentrique de Paris, et connecter entre elles les villes au Nord de la première couronne ». Michel Corajoud.¹⁸²

Plutôt que de hiérarchiser les voies, Hippodamos 93 préconise de généraliser un large gabarit : « des voies larges permettant d'accueillir des densités très différentes. Pour assurer la mixité, il faut des chocs entre les densités, en finir avec les COS de 2,5, les immeubles à R+5 ou R+6. En finir avec l'idée de la ville homogène » dit Yves Lion.

La synthèse générale du projet urbain de la Plaine sera réalisée par le paysagiste Michel Corajoud, et non par Pierre Riboulet qui a souhaité développer son propre projet.

C'est sans doute pour cette raison qu'il véhicule plutôt des concepts paysagistes qu'urbains ou architecturaux et que nous ayons plutôt obtenu un plan d'espaces publics. Il constitue un document cadre, voulu souple et adaptable dans la durée, mais qui sera insuffisant pour bâtir un projet opérationnel, car totalement dépourvu d'une dimension programmatique (Cela fait défaut encore aujourd'hui à Saint-Denis qui se retrouve avec de nombreux logements livrés, sans pouvoir offrir aux nouveaux habitants les équipements auxquels ils s'attendent. Il semble qu'il y ait un fort décalage entre les ambitions politiques et les moyens financiers communaux car les équipements scolaires, de la petite enfance sont de la compétence et des budgets des villes : elles n'arrivent pas à financer cette trop rapide poussée en terme de logements.

Pour devenir action au rayonnement et à l'attractivité régionale, il manque au projet urbain une dimension programmatique spécifique porteuse d'une identité territoriale. Ce programme, nous le verrons, sera celui du stade de France qui marquera un tournant salvateur et fera démarrer le processus. Il permettra un changement d'échelle radical en terme urbain, social et de économique.

Il fut présenté aux Assises de la Plaine en avril 1991, puis rectifié en tenant compte des demandes et remarques des services et des habitants sur la base d'un cahier des charges complémentaire¹⁸³, et présenté à la presse le 25 mai 1992. Les deux villes se positionneront ainsi publiquement et rendront une contribution exemplaire aux études préalables à la révision du SDAURIF.

¹⁸¹ Cf. Yves Lion, « La Plaine Saint-Denis ; un projet radicalement simple », n.s., *Projet Urbain*, n° 15, déc. 1998, pp. 8-12.

¹⁸² Ariella Masbounji (dir.), *L'Urbanisme est un humanisme. M. Corajoud, Grand prix de l'Urbanisme 2003*, DGUHC, 2003.

¹⁸³ In Archives de *Plaine Renaissance* avec l'aimable autorisation de M. Jacques Grossard.

Les études préalables ont recensé sur une superficie totale étudiée de 750 ha :

- 550 ha mutables, dont 80 disponibles rapidement,
- une programmation de 12 000 logements neufs, 4500 à réhabilités et 3000 à démolir
- 2,6 millions de m2 d'activités,
- 60 à 80 ha d'espaces publics
- 35 ha de voiries nouvelles à créer.

La question foncière et les grands propriétaires fonciers

L'un des handicaps majeurs de la concrétisation du projet urbain, fut que les communes ne possédaient pas de foncier qui leur aurait permis de le mettre en œuvre plus rapidement, mais aussi que les parcelles, anciennement industrielles, étaient de très grande taille (parfois plusieurs hectares). Le temps de la négociation et des acquisitions foncières fut contraire à une dynamique de projet.

La Compagnie des Entrepôts et des Magasins Généraux de Paris (EMGP) : un état dans l'état

Les EMGP constitue un domaine privé de 74 ha, divisé en deux parcelles, une sur saint –Denis et l'autre sur Aubervilliers, de part et d'autre de la rue des fillettes au sud de la Plaine, contre la limite communale de Paris. C'est donc un acteur incontournable. Plusieurs projet tertiaire type mini-Défense se sont ébauchés sur ce site ; les crises économiques successives ont pu chaque fois jouer un rôle de « régulation » en les stoppant net. Aujourd'hui, propriété d'Icade (ex SCIC), qui vient de se réorganiser à l'occasion du déménagement de son siège de Boulogne à la porte d'Aubervilliers dans un du programme du « Parc du Millénaire » situé côté Paris, en limite communale avec Aubervilliers.

Réseau Ferré de France(RFF)

RFF est le second acteur incontournable à la Plaine car il est propriétaire des voies ferrées et comme chacun sait, la Plaine étant au XIXe s. une plate-forme logistique, irriguée et conçue comme telle, traversée d'est en ouest de multiples accès ferrés aux différents sites industriels. Plusieurs photos montrent qu'au niveau du siège de la Société Industrielle du Chemin de Fer (au n122 de l'avenue du Pdt Wilson), les trains traversaient la RN1, jusqu'à la construction de l'A1 au début des années 60, pour entrer au cœur de la Plaine et dans les Magasins Généraux.

La ville de Paris

La ville de Paris ayant utilisée cette « zone » pour entreposer et produire les énergies nécessaires à la capitale, était propriétaire de nombreux terrains sur la Plaine Saint-Denis dont les plus importants, hormis les berges du canal Saint-Denis, sont deux sites de production de gaz : le Cornillon où le stade de France sera implanté (construite en 1929 sur 45ha au bord du canal) et celui du Landy (construite en 1889, étendue en 1930, Cité du Gaz et démolie en 2008), ainsi que quelques parcelles sur le secteur Nozal-Chaudron (quartier Diderot).

De plus, il y avait une véritable volonté des élus de contenir les prix du foncier et ne pas les voir s'envoler, afin de le laisser accessible. Ils sont plafonnés aujourd'hui à 350 €/m2 shon pour du logement en accession et à 500 €/m2 shon pour une opération tertiaire.

Un outil créé pour mettre en œuvre le projet urbain

Pour passer à la phase opérationnelle du projet Urbain, sont créées en **1991** deux structures : une Société d'Economie Mixte (S.E.M.) intercommunale, **Plaine Développement** qui assurera la maîtrise d'ouvrage, et **Plaine Coopération** qui assurera la concertation avec les différents acteurs. L'avancée de leurs réflexions sera présentée aux habitants lors des *Assises de la Plaine*, chaque année depuis 1991.

L'idée est d'aller vite et de profiter de l'opportunité de la révision du Schéma Directeur d'Aménagement de l'Île de France lancée par la gauche, et particulièrement Michel Rocard qui sera à l'origine de cette nouvelle gouvernance institutionnelle. Il poussera son successeur à la mairie de Conflans-Ste Honorine, Jean-Paul Huchon, à se présenter aux premières élections régionales de 1998.

Fin 90, chacun des maires, P. Braouezec et J. Ralite, signera une *convention de concession d'actions d'aménagement*¹⁸⁴, constitutive des missions de la S.E.M. *Plaine Développement*, pour une durée de 14 années pouvant être prorogée, avec laquelle sera annexé un cahier des charges. Celui-ci détaille chacune des trois missions principales alors que le Projet Urbain est lancé¹⁸⁵ mais pas terminé et « devant aboutir en avril 1992 et annexé au Schéma Directeur de la Région Ile de France ».

La S.E.M. Plaine Développement était chargée :

- de réaliser les études techniques générales (Schéma de transport et déplacement, réseaux, servitudes et sols, pour la réalisation d'un Plan d'Aménagement d'Ensemble (PAE) ; faire la synthèse des enjeux financiers du « Schéma de secteur » (Projet Urbain) préconiser les procédures d'aménagement et réaliser un phasage et un planning) et de les mettre à jour annuellement ;
- de réaliser les études pré-opérationnelles sur certains secteurs
- d'acquérir du foncier à l'amiable selon les opportunités ;

Le budget était estimé à 1,85 MFrs HT pour les études générales, 3,46 MFrs HT pour les études pré-opérationnelles et 222,4 MFrs HT pour les acquisitions foncières, soit un total estimé à 227 710 000 francs HT (valeur 1991) dont 178,29 MFrs pour Saint-Denis et 49,42 MFrs pour Aubervilliers.

Les recettes venaient des opérations concédées à 99% à la S.E.M., c'est à dire des opérateurs privés dans le cadre des zones d'aménagements concertées, 0,5% d'un PAE et 0,1 % de l'Etat et d'autres collectivités !

In Annexes des conventions de concession d'actions d'aménagement, novembre et décembre 1991

On le voit, la part la plus importante du budget était celui des acquisitions, car l'écueil principal est que les communes sont propriétaires de très peu de parcelles, la majorité appartenant à des sociétés industrielles privées, ou bien à la ville de Paris.

La communauté d'agglomération est aujourd'hui toujours contractuellement liée à la S.E.M. *Plaine Commune Développement* par ces mêmes conventions en ce qui concerne les opérations sur le secteur de la Plaine. Son directeur jusqu'en décembre 2008, fut l'ancien directeur de la S.E.M. qui construisit le quartier du Grand stade et premier Directeur de la S.E.M.A.V.I.P, M. Jean-Claude Bordigoni. Parti à la retraite, il est remplacé depuis janvier 2009 par Mme Catherine Léger, ancienne Directrice Générale de la S.E.M. départementale, la SIDEC.

La pérennité du jeu d'acteurs peut faire penser qu'ainsi la continuité du projet sera assurée, mais l'est-elle réellement ? Qu'en est-il aujourd'hui de la mission de la S.E.M. de coordonnateur général du projet urbain ? Le jeu des acteurs a été plus complexe que prévu dans la durée, et les moyens financiers bien inférieurs aux ambitions des élus.

Pour Mme Monique Prim, maire-adjointe dyonisienne en charge de l'Urbanisme à l'époque, la durée du projet reste la question la plus difficile à gérer pour les élus. Aujourd'hui responsable du développement à la Sodedat, elle est un acteur efficace de l'action locale.

« Nous devons faire évoluer ce territoire dans un souci de préservation de la mémoire du site, selon un rythme économiquement soutenu, mais socialement adapté. Dans ce tissu fragile vivent des populations fragiles. Pour créer de nouvelles cohésions sociales, il faut laisser le temps au

¹⁸⁴ Comme le permet nouveau Code de l'Urbanisme d'alors, à l'art. L 300.4.

¹⁸⁵ Les principes d'élaboration du Projet urbain de La Plaine ont été définis par une charte approuvée par les conseils municipaux de Saint-Denis (12 dec. 1990), d'Aubervilliers (20 déc. 1990) et de Saint-Ouen (28 janv. 1991).

temps, mais il n'est pas simple pour un aménageur de concilier les actions longues avec le court terme des impératifs financiers », J.-C. Bordigoni¹⁸⁶, Délégué Général de Plaine Développement, 1992.

Mais bien vite, on s'aperçut que le projet urbain étant démuné de prescriptions réglementaires, et n'étant pas validé officiellement par les instances politiques, sa portée, malgré la création d'une S.E.M., n'était pas à la hauteur des attendus. Sur un territoire de cette échelle, sans maîtrise foncière, où coexistent plusieurs aménageurs publics ou privés, mission *Plaine de France* de l'Etat, plusieurs communes, la maîtrise d'ouvrage peine à s'organiser et à être efficiente. D'autre part, l'outil opérationnel classique de la Z.A.C est inadapté à cette échelle. L'Etat regarde attentivement ce territoire toujours en friche. La Direction Régionale de l'Équipement (D.R.E.) publie *Propositions pour la plaine Saint-Denis* en 1993, qui aura une résonance importante sur le destin de la Plaine.

L'outil réglementaire qui permettra de transcrire les prescriptions urbaines en projet, sera la réalisation d'un P.O.S intercommunal. Elaboré à la demande des élus, il sera réalisé par François Grether dès 1996 et, du point de vue de la procédure, il naîtra de la révision partielle simultanée des Plans d'Occupation des Sols de Saint-Denis et d'Aubervilliers conjointement.

Ce qui frappe de prime abord, c'est la mixité prônée par le projet urbain qui ne s'y retrouve pas. Il ne put échapper au traditionnel zoning hérité des années 60. Ce P.O.S accorde une place importante à la densité de bâtiments tertiaires, notamment au sud, en limite de Paris sur le site des EMGP, et ce, clairement afin d'attirer des investisseurs dans cette 1^{ère} couronne longtemps délaissée par eux. Ne définissant pas de coefficient d'emprise au sol, ce Plan d'Occupation des Sols est gabaritaire, c'est à dire que la hauteur des futures constructions est définie par rapport à la largeur de la rue, soit par $H=L$ ou $H=L/2$, avec la fixation d'une hauteur plafond.

Il mettra beaucoup de temps à faire consensus avec les grands propriétaires fonciers, notamment les EMGP, et les élus ne lui accordèrent peut-être pas l'importance qu'il aurait du avoir. Le P.O.S intercommunal de la Plaine Saint-Denis dû transcrire réglementairement les intentions du projet urbain et ce ne fut pas chose aisée. Il ne sera approuvé qu'en octobre 2000, anticipait déjà sur l'esprit de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (S.R.U) qui a fait des documents d'urbanisme, l'expression d'un projet urbain.

Le projet Urbain apportait une alternative aux projets régionaux. Plutôt que de reconquête d'axes fédérateurs, il faudrait parler de leviers de changement du territoire et de l'expérimentation d'un urbanisme de négociation.

Dans l'élan de la victoire, l'émergence d'une nouvelle identité territoriale

Le Grand stade comme moteur de la restructuration urbaine de la Plaine

Ce n'est finalement pas un hasard si le gouvernement Balladur, sous la présidence de F. Mitterrand, décide le 19 octobre 1993 d'implanter le Grand Stade (80 000 places) à Saint-Denis pour accueillir la coupe du monde de football de 1998. Son arrivée a été une négociation gagnant-gagnant entre l'Etat et le maire de St-Denis : la condition était que ce chantier européen serve au développement de la ville et à son bassin d'emploi.

Pour P. Braouezec l'équipement doit servir de locomotive au projet urbain et d'abord au désenclavement physique et social du territoire, notamment en terme d'insertion (chantiers d'insertion) Il demande à l'Etat de réaliser également la couverture tant attendue de l'autoroute A1 sur La Plaine, et qu'il assure les bonnes conditions de desserte de l'équipement en transports en commun : construction simultanée de deux nouvelles gares R.E.R, le prolongement de la

¹⁸⁶ *Idem*, p.11.

ligne 13 de métro jusqu'à l'Université Paris 8, deux passerelles au-dessus du canal pour relier le quartier des Francs-Moisins à celui du stade.

L'autoroute A1 est une large saignée qui coupera dans le vif en deux, la Plaine en 1962-63. La construction de l'infrastructure sera présentée comme le sommun de la modernité sur le modèle des *parkways* américains par les ingénieurs des Ponts et Chaussées dans des films de communication, ou plutôt de propagande¹⁸⁷, auprès d'une population circonspecte ! « *Les encombrements disparaissent. Pour les 15 000 riverains, c'est le début d'une vie plus calme. Cet ouvrage marque en France le début des autoroutes urbaines* » dit la voix off.

Jack Ralite raconte volontiers¹⁸⁸ comment les élus, Marcellin Berthelot et lui, ont dû se battre pour obtenir le financement par l'Etat d'une couverture pouvant supporter un espace public de jeux et des jardins, plutôt que de simples paralumes comme il était prévu au départ. Marcellin Berthelot avait en effet dès 1976 adressé à la DDE et au préfet un dossier de faisabilité et de demande de poursuivre la couverture. Par son intervention, 14 000 m² avaient pu être couverts pour réaliser des parkings lors de sa construction. 27 000 m² restaient encore à recouvrir et transformer en espaces verts pour que les habitants puissent retrouver une qualité de vie perdue depuis sa construction, ainsi que les commerces de proximité quasi disparus¹⁸⁹.

En échange, Paris mettait à disposition le terrain du Cornillon qu'occupaient d'anciens gazomètres, pollué mais extrêmement bien placé, dans la courbe que fait le canal Saint-Denis pour contourner les anciens remparts de la ville, aux pieds de la première sortie de l'autoroute A1. L'Etat sera majoritaire dans la SEM (SANEM) qui mit en œuvre le quartier du stade de France, sous la procédure d'une Z.A.C, dont l'architecte coordinateur désigné fut le cabinet Charlet-Vouquette. Elle fut chargée de lancer un concours international dont l'équipe Maccary et Zubléna/Regembal et Costantini avec Bouygues-Dumez-SGE sera désignée vainqueur. Son directeur général d'alors s'appelle Jean-Claude Bordigoni.

Cette décision fera passer le projet urbain d'une gestion de coups partis, à l'obligation d'une vision d'un projet d'ensemble, mais surtout de passer à une phase opérationnelle coordonnée et pluridimensionnelle. Il sera l'amorce d'une vision urbaine globale. Cet équipement structurant constituera l'élément programmatif qui manquait pour donner à ce territoire une identité propre et nouvelle, mais également pour opérer un changement d'échelle considérable en termes d'attractivité économique, de mobilité et de territoire de projet.

¹⁸⁷ *Autoroute A1 – section Paris-Saint-Denis*, documentaire filmé de la construction de l'autoroute A1 réalisé par le service des Ponts et Chaussées de la Seine et GRES SA, 1962, 33mn, en ligne en 3 chapitres sur le site www.plaine-memoirevivante.fr

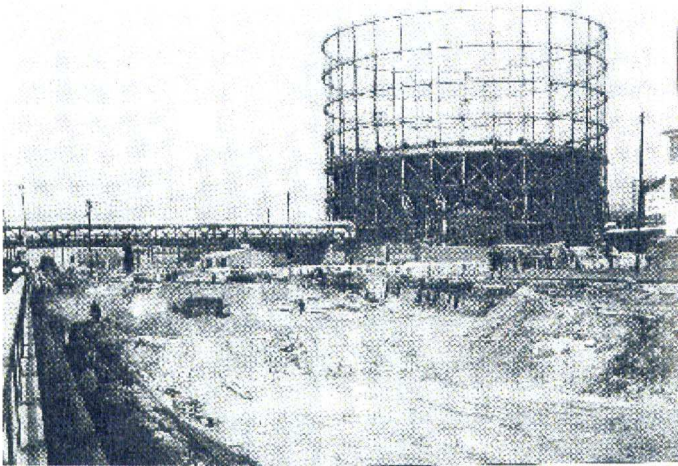
¹⁸⁸ *Idem*, colloque mai 2008 à l'ERU.

¹⁸⁹ « Une demande de la municipalité et de la population dyonisienne : la couverture et l'aménagement de l'autoroute A1 », avril 1976, in Archives de Plaine Renaissance.

L'AUTOROUTE A1 A SAINT-DENIS



Avenue de Paris, Saint-Denis, 1960



Construction de l'autoroute A1, 1964



Couverture de l'autoroute, M. Corajoud, 1998

Patrick Braouezec aime à relater cette anecdote d'un parent d'élève d'un collège du Pré Saint-Gervais qui lui dit « *ça y est, on l'a !* » en parlant du stade de France, symbole d'une appropriation au-delà de l'échelle communale, mais départementale par le 9-3 tout entier.

Changements d'échelles et de temporalités, coexistence du local et du global, du temps long et du temps court, obligeront à s'interroger sur la gouvernance et la maîtrise d'ouvrage urbaine du projet, dans toutes ses dimensions spatio-temporelles. Le projet urbain peut alors devenir un projet de territoire. Mais avec quelle maîtrise d'ouvrage urbaine ?

Le quartier du stade de France et la gare R.E.R.

Le quartier du stade de France n'aurait pas vu le jour s'il n'avait pas eu en même temps son propre accès R.E.R. Située dans l'axe du stade de France, la station « *la Plaine Stade de France* » a deux buts principaux. Le premier objectif était de faire venir 80% des 80 000 spectateurs et de matchs de la Coupe du Monde de Football, puis d'autres événements, en transports en communs en un temps record. Orchestrés avec la RATP et avec la Préfecture, les soirs de matchs sont une organisation particulière qui permet l'accès et le retour des spectateurs en toute sécurité.

Le second objectif, le plus important pour l'échelle de ce territoire, est le lien avec l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, et donc lui donner une dimension spatio-temporelle internationale. En 30 mn, on est à l'aéroport, en 1h30 dans un avion pour ailleurs. Et c'est cette dimension temporelle qui va séduire les investisseurs.

Elle séduira également les organisateurs des Jeux Olympiques, successivement en 2008 et en 2012, qui prévoient sur le noyau Nord, l'installation d'équipements sportifs, le village olympique et le village des médias (dans le projet 2008).

En 1998, seules les enseignes Décathlon, Gaumont et Quick accompagnent le stade. Effet « pelouse » oblige, Truffaut décide de s'implanter aussi, puis Leroy Merlin dont on regrette qu'il tourne le dos au canal Saint-Denis. Les études économiques des zones de chalandises sont très révélatrices de l'attractivité liée à l'effet stade, mais aussi à la situation géographique stratégique qui montre que le site est un carrefour entre la Défense et l'aéroport de Roissy, en terme d'axes de déplacements.

Aujourd'hui, 200 salariés travaillent au stade de France quotidiennement. Travailler à la Plaine, oui, cela fait partie de la mémoire du site, mais y habiter ?

450 logements ont été réalisés autour, entre le stade et le canal, sur le talweg artificiel créé pour mettre le stade en scène dont la moitié en accession et parmi l'autre moitié, la moitié en libre et l'autre en social aidé. La qualité architecturale de la première génération, en accession et en locatif aidé, était assez basse, puis évolua avec les programmes sociaux en seconde phase.

Les derniers arrivants en 2005 regrettent le manque de commerces et d'équipements publics comme l'école qui fut le dernier lot à être livré pour la rentrée 2007, soit plus de dix ans après la création de la Z.A.C. Les commerces de proximité arrivèrent en dernier, boulangerie, pharmacie, restaurants et marchands de fruits, arrivèrent après l'ouverture de l'école, fin 2007. L'appropriation par les habitants de leur quartier, en dépit de son implantation exceptionnelle entre stade de France et canal, peut alors s'opérer.

Ces luttes incessantes, ces combats avec les institutions financeuses pour assurer le maximum de réparation à ce territoire longtemps utilisé comme arrière-cour de la capitale, comme entrepôt, usines chimiques, usines de production d'énergies pour la ville de Paris, qui aujourd'hui encore y possède de nombreux terrains, dont un où elle entrepone ses reconnaissables camions poubelles verts le long du canal, à Aubervilliers.

Toutes ces tensions expliquent les difficultés relationnelles encore perceptibles aujourd'hui et le fait que la banlieue nord soit sur la défensive avec Paris ou l'Etat. C'est un territoire en tensions dans tous les sens du terme. Sa gouvernance restera un enjeu capital.

La victoire et le saut d'échelle

Le deuxième booster ne fut pas un équipement, mais un grand évènement : la victoire pour la première fois de la France lors de la coupe du monde de football le 12 juillet 1998, avec 3 buts à 0 face au Brésil dont deux buts tirés par Zinédine Zidane. Cette victoire devient le symbole d'une France Black-Blanc-Beur qui gagne et qui s'incarne dans son héros, symbole à la fois de l'intégration réussie, mais également de la banlieue qui l'a fait naître et grandir (celle des quartiers Nord de Marseille).

En fait, cette victoire et l'espoir qu'elle suscita en pleine période de morosité politique et économique ont servi de puissant levier à la réalisation de nombreuses infrastructures, prévues dans le projet urbain, qui aideront sans conteste au renouveau de la Plaine. La première entreprise à venir s'y implanter fut Thompson, en bordure de l'A1.

Cet enchaînement d'évènements symboliques, le grand équipement et la victoire, donnera non seulement du sens au territoire, mais surtout apportera aux habitants de Saint-Denis, la fierté d'habiter et de vivre là, et par là au 9-3 tout entier. On peut alors parler du sport comme action de revitalisation sociale et de requalification urbaine.

L'australien HALL, un des rares chercheurs à s'être intéressé à l'impact des grands évènements, en a établi une classification. A l'échelle mondiale, les Expositions Universelles, les jeux Olympiques et la Coupe du Monde de Football relèvent des « méga-évènements »

Pour M. Ritchie, un grand événement est un événement majeur, exceptionnel ou périodique, de durée limitée, organisé pour renforcer la conscience, l'attractivité ou la rentabilité d'un site¹⁹⁰. En cela, la France – et la *Plaine de France* - avait organisé un très grand événement, la Coupe du monde de football, qui se renouvelle tous les quatre ans et qui a fait se rencontrer 32 équipes internationales. Ce sport, le plus populaire et le plus médiatisé au monde, a rassemblé, via la télévision, des milliards de spectateurs, tous liés d'une même passion et d'un même enthousiasme, et donc d'une énorme énergie positive.

Le Grand Stade, construit dans l'optique de cette compétition, en a représenté également le symbole.

Ce fut aussi, il faut le dire, l'opportunité pour Paris et pour la France de candidater par la suite aux Jeux Olympiques. Les deux candidatures de la France, celle de 2008 et celle de 2012, furent aussi l'occasion de travailler ensemble, Paris et la banlieue nord, à un projet commun avec la nouvelle équipe municipale parisienne et de rendre à cette *Plaine de France*, sa légitimité perdue. Du « Grand stade », on est passé au « Stade de France », ce changement d'échelle fut extrêmement porteur en terme de renouvellement d'image pour le 9-3.

C'était aussi bien sûr pour la Plaine une fabuleuse opportunité de voir changer son paysage en un temps record. Mais l'histoire en décida autrement avec les choix portés successivement sur Pékin et sur Londres.

Une mission de préfiguration d'un EPA fut créée en novembre 99 à la demande du préfet J.P. Duport en plein contexte de la candidature aux Jeux Olympiques et de la campagne électorale pour les présidentielles. En demandant dès 1999 à la mission *Plaine de France* de tracer les contours du territoire et des missions de l'EPA, l'Etat a reconnu la nécessité d'apporter son concours au développement de ce territoire, qu'il considère maintenant, grâce à cette victoire, comme prioritaire au même titre que les O.I.N (Opérations d'Intérêt National). Les élus ont prévenu alors qu'ils ne souhaitaient pas d'ingérence de l'Etat dans le projet urbain de la Plaine, car il voyait là, 10 années plus tard, la volonté de l'Etat de reprendre la main.

¹⁹⁰ In revue *Hommes et terres du Nord*, 1993-2, cité par J. Duszynski, *Les aménagements urbains de la plaine Saint-Denis autour du stade de France*, maîtrise de géographie, dir. D. Paris, UFR de Lille, 1999, p. 50.

« L'Etat n'a vraiment pris conscience que (maintenant que) ce territoire est abîmé au-delà du tolérable. Il faut des actes d'envergure. Mais la création d'un établissement public ne doit pas permettre à l'Etat de tout piloter », Jack Ralite, maire d'Aubervilliers¹⁹¹.

La mission *Plaine de France* était dirigée par Robert Sammut, ancien directeur adjoint de la RATP, entouré de collaborateurs d'horizons divers comme la DIV, la DATAR, la RATP,... installée dans les locaux du stade de France. Elle avait pour objectifs principaux de définir, en concertation avec les villes, un projet de développement économique et urbain et surtout, à la demande du préfet de région¹⁹², de mettre en pratique un nouveau mode de coopération entre l'Etat et les collectivités locales. Son échelle d'intervention devait être double ; veiller à la coordination des actions publiques et participer à des « territoires de projets » plus locaux et plus opérationnels. L'EPA devait être créé avant les élections de 2001, mais ne le sera qu'en 2002.

Une coopération intercommunale basée sur le modèle de la coopérative

Dans le même temps de la victoire des Bleus, les villes du syndicat intercommunal et leurs voisines, soient dix villes (Aubervilliers, Saint-Denis, Pierrefitte, Villetaneuse, Epinay, Saint-Ouen, L'Ile-Saint-denis, Stains, La Courneuve et Pantin) constituaient la « Charte des dix villes » autour de grands objectifs communs de développement.

Cinq de ces dix villes décident alors de se regrouper pour constituer ensemble un territoire plus solidaire et partager les richesses générées par une taxe professionnelle unique. En cela, elles anticipent la loi n°99-586 du 12 juillet 1999, dite loi Chevènement, relative au renforcement et à la simplification de la coopération territoriale.

Entre décembre 1998 et juin 1999, les conseils municipaux des cinq villes (Aubervilliers, Epinay-sur-Seine, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis et Villetaneuse) validèrent le principe de la création d'une communauté de communes, dont le préfet fixera par arrêté le périmètre et le passage effectif. On peut se demander pourquoi, la ville de Saint-Ouen qui faisait partie du trio de villes du projet de départ, n'a pas souhaiter intégrer finalement la communauté de communes, ni aujourd'hui encore, la communauté d'agglomération.

Le 18 novembre 1999, ce fut l'installation du conseil communautaire, l'approbation de ses statuts et du règlement intérieur, ainsi que l'élection de son président. Le maire de Villetaneuse, Jacques Poulet, élu PC de la plus petite commune en terme d'habitants, devient président afin de ne pas entrer dans le schéma classique d'une communauté constituée autour d'une la ville centre, en l'occurrence Saint-Denis, conduira un gouvernement décentré innovant. Première communauté d'agglomération aussi importante à s'être développée en milieu urbain dense, tout contre le Périphérique, *Plaine Commune* n'est pas une structure d'opportunité, mais bien de solidarité sociale et économique.

Au fur et à mesure que le projet devient réalité, des activités nouvelles arrivent, souvent des sièges sociaux de grandes entreprises parisiennes voulant valoriser leur foncier parisien (Afnor, Védior Bis, l'Agence du médicament, Generali, SNCF, ateliers RATP,...), se délocalisant à proximité de Paris, en y restant reliés par une gare R.E.R. Elles deviennent souvent des partenaires du développement de la Plaine au sein de l'association *Plaine Commune Promotion*¹⁹³.

¹⁹¹ Jack Ralite, « La Plaine Saint-Denis : relance du projet urbain », *Le Moniteur*, 11 février 2000.

¹⁹² Voir article paru dans *Le Moniteur* du 26 nov. 1999, p. 130.

¹⁹³ Voir les outils de la communauté d'agglomération sur le site www.plainecommune.fr

de la Chapelle et l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. Néanmoins, sur son territoire, *Plaine Commune* conserve la compétence Aménagement.

Ce sera sous la forme de referendums que les habitants furent sollicités pour adhérer au non à la Communauté d'agglo. En 2003, les villes de l'Ile-Saint-Denis et de Stains rejoignirent *Plaine Commune*, puis en 2005 La Courneuve. *Plaine Commune* est un établissement public de coopération intercommunale qui agit dans le cadre de compétences qui lui ont été transférées par les villes dans les domaines clé de l'aménagement du territoire, du développement économique et des services à la population, avec l'objectif de faire plus et mieux.

« La communauté d'agglomération entend fonctionner pour cela en une véritable intercommunalité (à différencier d'une « supra-communalité »), respectueuse de chacune de ses entités communales, ancrée dans la réalité sociale des villes, fonctionnant dans une dynamique coopérative et participative à tous les niveaux. Elle se donne les moyens et la méthodologie qui permettent de construire ensemble le projet communautaire, depuis son élaboration (étendue des compétences transférées), jusqu'à sa gestion»¹⁹⁴.

Elle vise à mettre en œuvre une dynamique de développement qui permet de faire avancer des dossiers majeurs pour la vie des populations et des acteurs économiques, autour d'un projet de territoire. Elle s'appuie pour cela sur la valorisation des savoir-faire et les atouts locaux, sur la complémentarité entre les villes, sur la cohérence et la dynamique du territoire ainsi rassemblé, qui fait la moitié de la surface de la ville de Paris et une densité 40% inférieure (78 hab/ha contre 200 hab/ha à Paris) et un budget d'investissement 66 fois plus petit (40 millions contre 2,65 milliards d'euros).

Tout en garantissant le pouvoir de décision de chaque commune, le projet communautaire est partagé, dans le cadre d'une démarche de démocratie participative. Elle est solidaire et donne des moyens aux petites communes de 2ème couronne, comme Villetaneuse ou Epinay et développe un vrai savoir-faire en terme de montage de projets notamment intercommunaux¹⁹⁵. Le premier d'entre eux à avoir été transféré à la Communauté de communes tout juste créée, a été celui de l'aménagement des berges du canal Saint-Denis, au sein du secteur des services de l'Aménagement de la communauté

En janvier 2005, Patrick Braouezec, maire de Saint-Denis, laisse la mairie pour devenir président de la Communauté d'agglomération et porter le dossier de la candidature de la France aux J.O. de 2012.

¹⁹⁴ In *Charte de fonctionnement de la communauté d'agglomération*, validée par la délibération du 17 10 2002 du conseil communautaire.

¹⁹⁵ Citons entre autres, les 24 dossiers déposés à l'ANRU et le Contrat territorial de Renouveau urbain signé entre *Plaine Commune* et l'Etat, ; les demandes de subventions européennes au Fonds Feder ; la Démarche Habitat Individuel dense HQE en accession, en partenariat avec le PUCA., 2002-2006.

... à la création d'une communauté d'agglomération

Enjeux locaux, enjeux sociaux

L'articulation entre identité communautaire et identité communale

Chaque projet d'aménagement est présenté successivement en Commission, en Bureau municipal, puis au Bureau communautaire et au Conseil communautaire qui délibère. Avec la réunion hebdomadaire des Directeurs Généraux, ces instances permettent de coordonner l'action publique et de travailler des projets communs. C'est le lieu où se tisse le lien communautaire avec les villes.

Lors des « conférences communales », le Président de l'agglomération présente son bilan annuel devant chaque conseil municipal ou devant la réunion de tous les conseils municipaux ensemble (315 conseillers municipaux au total). Ce bilan d'activité est un impératif de l'évaluation de l'action publique communautaire, un outil qui permet de regarder dans le rétroviseur et d'ajuster le « plus » et le « mieux » communautaire, afin de mieux rendre compte du travail communautaire aux maires des différentes communes.

Plusieurs outils ont été mis en place afin de développer un sentiment d'appartenance à la Communauté d'agglomération. L'agglomération a même un guide touristique à l'échelle de ses huit communes, écrit par J. Grossard lui-même à la demande du service de la Communication, intitulé : « 8 villes à découvrir, Plaine Commune », paru en octobre 2007.

Pourtant, malgré ces dispositifs, la coordination avec les villes a très vite été sentie comme insuffisante ; les villes travaillant au départ « contre » la Communauté d'agglomération, tant elles se sentaient dépossédées de leur pouvoir.

Pourtant ce sont les mêmes élus des villes qui jouent également le rôle de vice-présidents à la Communauté d'agglomération. Un rôle au début à la « docteur Jekyll et Mr Hide », tant certains élus avaient des comportements et des jeux de rôles différents, voire opposés, quand ils siégeaient soit dans les instances de leur ville, soit à celles de la communauté.

Il était bien délicat pour le Directeur Général des Services et les agents administratifs et techniciens de suivre les orientations des élus, que parfois ils récusaient une fois arrivés à leur bureau ou à leur conseil municipal !

La situation s'aplanit après que le maire de Saint-Denis prit le gouvernement de l'agglomération. Pour autant nombreux de techniciens sont restés fidèles à leur ville d'origine et ont encore du mal pour certains à penser l'intérêt général à l'échelle communautaire.

Un *turn over* important a été observé avec le départ de près de 60% des agents de la Direction de l'Aménagement au siège présents au début de la constitution de *Plaine Commune*. Ils ont été remplacés par des agents des villes au moment du transfert de la compétence globale de la compétence Aménagement en juin 2004, à contrario du personnel des Unités Territoriales (Voirie, Espaces Verts, nettoyage et Habitat) restées dans les villes pour maintenir une proximité avec la population. Cet indicateur a mis en évidence l'importance des jeux de pouvoirs des maires au niveau de la compétence Urbanisme et Habitat.

La Plaine, coeur financier de la communauté d'agglomération

En 2008, le parc de bureaux de *Plaine Commune* est de 1 300 000 m², le marché de l'investissement a été très actif avec 815 millions d'euros investis dans les bureaux en 2007. 20 investisseurs se sont intéressés au marché de *Plaine Commune* (AGF, ALPHA REAL, ARGILL, ...).

D'autres secteurs répartis sur les huit villes sont réservés plutôt au développement de locaux d'activités (La Zone des Tartres à Pierrefitte et à Stains, la gare militaire à Pierrefitte (avec ICADE), la zone d'activités économiques de Villetaneuse, ...).

Entre 2000 et 2007, 1500 sociétés se sont implantées pour 1 600 000 m² de transactions immobilières. Cette surface se répartit en bureaux (640 000 m²), locaux d'activités (576 000 m²) et entrepôts (384 000 m²). La Plaine Saint-Denis concentre 80% des transactions depuis 2000.

L'offre future est de 1 518 000 m² dont 969 000 m² en bureaux et 549 000 m² en locaux d'activités¹⁹⁶.

Les ressources financières de la Communauté sont : la Taxe Professionnelle Unique (TPU) (qui représente 78 %), la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM), la dotation d'intercommunalité (DGF qui représente 5 %), ainsi que 5% divers (subventions, récupération de la TVA,...)

Les communes qui rapportent le moins de taxe professionnelle sont celles de 2^e couronne, les plus éloignées du centre de la capitale : Pierrefitte (2%), Villetaneuse (3%) et Stains (3%) et l'Île Saint-Denis (1%) dont les entreprises sont surtout des commerces de déstockage et d'entrepôts.

Les communes les plus riches en rapport de la TP sont en tête Saint-Denis (52%) - et la Plaine particulièrement-, Aubervilliers (25%) qui a conservé le plus d'anciennes entreprises familiales à l'origine comme celles du groupe Saint-Gobain (centre de recherche, la Plateforme du bâtiment, Lapeyre, GME, K par K,...). Elles qui occupent souvent les berges du canal, lien direct avec le cœur de Paris et le port du Havre et de Gennevilliers ; souvent en rapport avec le frêt fluvial et alimentent la plupart des chantiers du nord-est parisien : usines à béton, matériaux pondéreux (granulas, graviers, sables,...), ferrailleurs.

Paris loue sous forme de baux précaires les berges du canal qui lui appartiennent et privilégie les entreprises qui utilisent la voix d'eau pour leur approvisionnement. En 2007, son trafic est d'environ 100 000 tonnes par an.

« Auparavant, une ville comme Pierrefitte avait une TP de 30% et Saint-Denis de 17% », rappelle P. Braouezec¹⁹⁷, « maintenant elle est commune à 21,7 % (valeur 2008) et Pierrefitte, qui va accueillir les Archives Nationales¹⁹⁸, ne se soucie plus de sa TP puisque Plaine Commune partage ses recettes ».

Ces données montrent à quel point la Plaine est le poumon financier de la Communauté d'agglomération. La ville de Saint-Denis aurait pu choisir de garder cette richesse pour elle seule, tel le choix de la ville de Saint-Ouen qui ne souhaite pas intégrer *Plaine Commune*, et qui pourtant est de la même couleur politique. Elle a choisi de partager ses ressources et construire autour d'elle un pôle économique qui compte.

La stratégie d'une volonté de péréquation financière est bien claire, qui permet aux communes les plus pauvres, de multiplier par 3 ou 4 ses investissements, il s'agit bien d'une intercommunalité de solidarité et non d'opportunité ou de connivence politique comme le prétendent certains, même si, avant les élections municipales de 2008, six des huit villes appartenaient à la majorité politique du parti communiste ; seules l'Île Saint-Denis était gouvernée par une majorité des «Verts» avec Michel Bourgain et Epinay, par l'UDF avec Hervé Chevreau.

Un outil démocratie locale : le Conseil de Développement

Pour associer les habitants aux décisions qui concernent le développement du territoire, il a été mis en place plusieurs outils de démocratie locale pour favoriser la participation et la

¹⁹⁶ Source : communiqué de presse du 19.02.2008 sur la présence d'un stand *Plaine Commune* au Marché International de la Promotion Immobilière de Bureaux (MIPIM) 2008 annuel à Cannes.

¹⁹⁷ Interview parue dans le *Nouvel Observateur* du 10 avril 2008.

¹⁹⁸ Par concours en 2006, l'architecte Massimiliano Fuksas a été désigné lauréat.

coproduction des acteurs du territoire, dont les *Ballades urbaines* qui présentent le territoire sous des angles de vue différents, la démarche *Bonjour voisin*, l'articulation des concertations organisées par les conseils de quartiers municipaux, mais surtout un Conseil de Développement. Les conseils de développement ont été créés par la loi Voynet sur les pays et les agglomérations.

A *Plaine Commune*, ce conseil consultatif auprès du conseil communautaire permet à la société civile d'être partie prenante du projet de territoire, en y apportant son regard, ses avis, ses propositions. C'est l'un des éléments clés de la participation démocratique à la vie intercommunale. Il devra sans doute être renforcé, voire intégré à une nouvelle instance participative dans le cas d'un territoire de projet plus large que la communauté d'agglomération. Dans sa 16^{ème} contribution, le Conseil de Développement de *Plaine Commune*, lors de son conseil extraordinaire du 2 octobre 2008 sur le projet du "Grand Paris" et l'avenir de la métropole francilienne¹⁹⁹, a fait 23 propositions et remarques de vigilance pour construire un projet susceptible de maintenir le rang de capitale-mondiale tout en répondant aux préoccupations de la population locale.

Ce souhait est à l'image du mode de fonctionnement de la Communauté d'agglomération de *Plaine Commune*, fondé sur la coopération, la mutualisation et l'adhésion à un projet commun. La mutualisation entre communautés existantes, en projet ou à créer, pourrait être une façon d'aller vers un « Grand Paris » susceptible de maintenir le rang de capitale-mondiale, tout en répondant aux préoccupations de la population de la métropole francilienne. Si les membres du Conseil de développement sont conscients que le projet du « Grand Paris » concerne la place de la Métropole-Capitale dans la compétition européenne et mondiale, ce projet ne doit pas se faire au détriment de la population des territoires concernés.

L'absence de solidarités et de cohésion régionale est source d'incompréhension au regard de choix politiques et/ou techniques effectués, que ce soit en matière de logement, de transport ou de finances publiques.

La proposition d'un référendum sans un temps d'appropriation du projet de « Grand Paris » par les populations concernées ne semble pas judicieuse.

Pour un développement équilibré sur la métropole et chaque bassin de vie qui la compose, il souhaite une mixité des grandes fonctions nécessaires au vivre ensemble (logements, activités, équipements, espaces verts). Le « Grand Paris » doit permettre une mixité fonctionnelle et des contrepois à la spécialisation des territoires.

Il doit, d'une part, réduire en urgence les inégalités sociales et spatiales avec une redistribution et une mutualisation des moyens, et d'autre part, faire en sorte que la concentration géographique des richesses soit redistribuée à l'échelle métropolitaine. Il a marqué son inquiétude sur la légitimité démocratique du projet de "Grand Paris" qui sera retenu, en partant du constat d'importants dysfonctionnements à l'échelle de la métropole, notamment au regard des difficultés des habitants dans leur vie quotidienne. Ils existent quelle que soit l'échelle du territoire concerné, de la commune à la région, comme de la zone dense à la troisième couronne.

Un outil de prospective : le S.C.O.T.

En 2007, *Plaine Commune* se dote d'un outil de prospective : le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). Les grandes orientations du SCOT pour 2020 se résument selon trois thématiques : intensité urbaine, équilibre entre les fonctions et croissance maîtrisée.

¹⁹⁹ Voir texte complet sur le site www.plainecommune.fr

Photographie de la communauté d'agglo aujourd'hui²⁰⁰ :

- 334 000 habitants (estimations 2004 et 2005 de l'INSEE)
- 158 764 actifs (estimation 2005) (48%)
- 17 964 demandeurs d'emplois (5,4%)
- 14 576 RMistes (4%)

Rappel des objectifs fixés par le SCOT d'ici 2020 :

- passer de 330 à 380 000 habitants, soit + 50 000 habitants
- construire 2000 logements/an
- créer 1 emploi pour 1 actif

Les grandes orientations du SCOT 2007 pour structurer le développement à 15 ans de l'agglomération sont :

- une augmentation significative de la population (> 350 000 à 380 000 habitants).
- une intensification de la construction de logements et une éradication de l'habitat indigne
- une stabilisation de la répartition entre logement social et logement non social.
- un nombre d'emplois qui devient égal ou supérieur aux actifs (avec un maintien des emplois secondaires, et une augmentation des emplois tertiaires). (> 150 000 à 180 000 emplois)

Ces objectifs se traduisent par une **densité plus importante**, permise à la fois par le renouvellement urbain, le foncier disponible et la densification possible à proximité du réseau de transports en commun et des pôles d'échange. Ces actions « d'intensification urbaine » seront menées dans le cadre d'une démarche exigeante relative à un objectif de développement durable, et plus spécifiquement à la qualité d'usage de l'espace public et à la prise en compte du patrimoine et la qualité architecturale, paysagère et environnementale.

Afin de se rapprocher au mieux de ces objectifs, deux phases de mise en œuvre ont été définies : jusqu'en 2010, poursuite du rythme de construction prévu dans le PLH et la convention bureaux logements (soit 1800 logements par an), après 2010, une accélération du rythme. Le Plan Local de l'Habitat (P.L.H.) de *Plaine Commune* fixe en effet l'objectif de maintenir, en flux, un taux de 40% de logement social dans les constructions neuves pour garantir, à terme cet équilibre sur l'ensemble du territoire de *Plaine Commune*. Cet objectif devra être modulé en fonction des situations locales, certaines villes du territoire atteignant aujourd'hui des taux de logements sociaux allant jusqu'à 70 %.

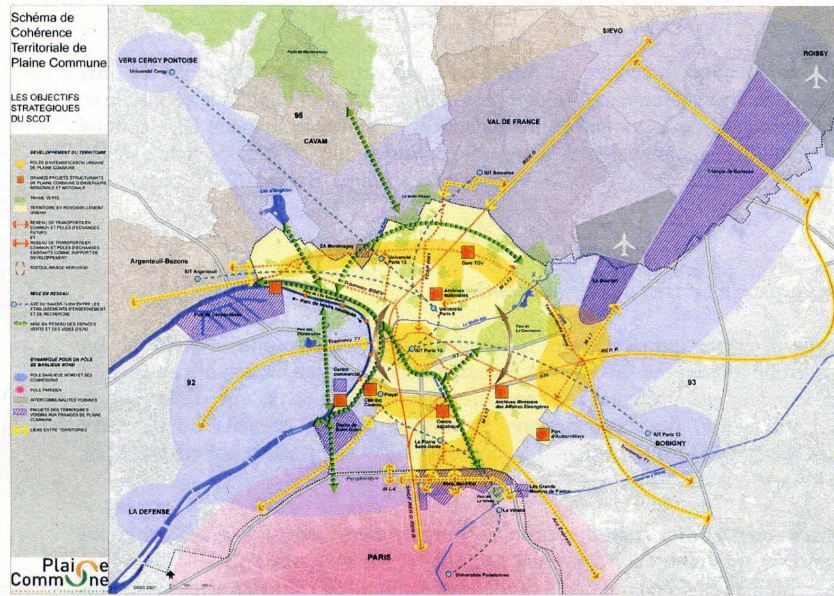
La traduction de la vision du devenir du territoire de la Plaine dans un document prospectif est une étape importante de la stratégie de planification à l'échelle d'un territoire de projet. Mais comment passer du projet urbain à la réalisation d'un projet à l'échelle d'un territoire de 43 km² ? Cette question se pose également pour le SDRIF, jugé trop indicatif, comme cela s'est posé sur la Plaine : à chaque échelle ses outils.

Cette question renvoie aussi à la nature de ces documents : incitatifs ou réellement stratégiques et planificateurs, figés ou souples ?

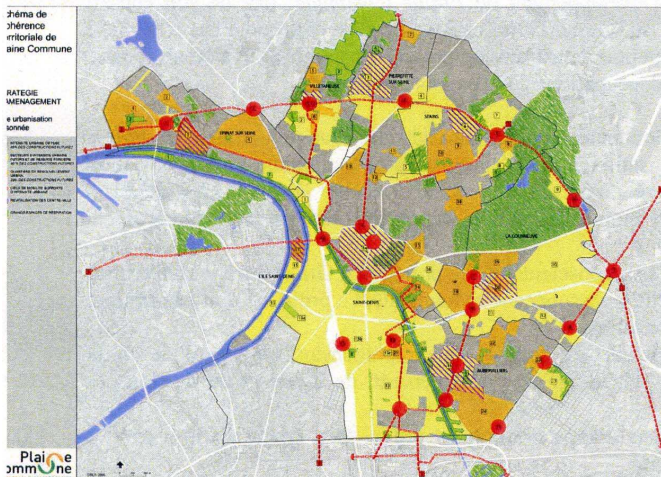
La nature de ces documents est essentielle pour prendre en compte toute les composantes de la vie urbaine, mais également ses évolutions. La stratégie urbaine à cette échelle de territoire (Quelle vision du territoire à 15 ou 20 ans ?) doit s'accompagner d'une réelle volonté de planification à court ou moyen terme, mais aussi permettre de s'adapter aux besoins nouveaux. Elle doit s'appuyer sur une gouvernance territoriale cohérente, qui autorise le travail itératif et coordonné entre la vision globale et l'échelle locale du vivre-ensemble.

²⁰⁰ Données *Plaine Commune*, 2007.

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE PLAINE COMMUNE

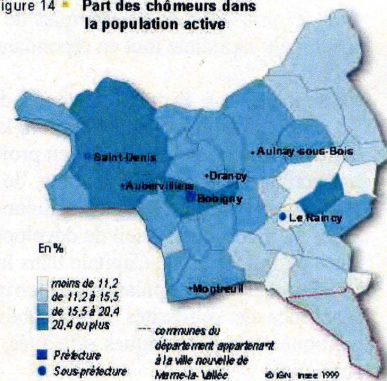


SCOT, nov. 2007, Stratégies d'aménagement, doc. Plaine Commune



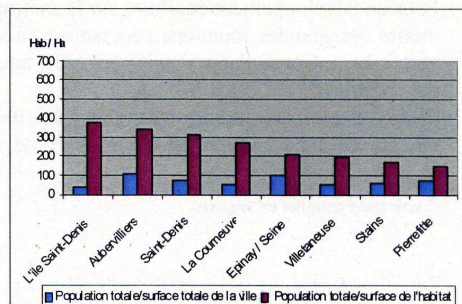
SCOT, Les objectifs stratégiques, 2007, doc. Plaine Commune

Figure 14 Part des chômeurs dans la population active



Source : Insee, recensement de 1999

Les densités des villes de Plaine Commune



Statistiques de la part de chômeurs dans la population active du 93 ; et densité de population des villes de l'agglomération sur la surface de la ville et la surface de l'habitat, source INSEE 1999

En 2008, Plaine Commune c'est :

La plus grande intercommunalité d'Ile de France,
La 10ème de France,
42,7 km², dont 20 % mutables à court terme,
Un territoire égal à la moitié de la surface de Paris (87 km² hors bois)
8 villes
340.000 habitants
165 000 emplois dans 11 000 entreprises,
45 000 étudiants
2 universités : Paris 8 (St Denis) et Paris 13 (Villetaneuse)
En 8 ans :
Gain de 30.000 habitants
Gain de 21.500 emplois

Premiers Bilans

Quel bilan tirer de 25 ans de gouvernance de projets sur la Plaine Saint-Denis en tant que laboratoire d'expériences en termes d'intercommunalité ? Un extrême en termes de complexité de logiques d'acteurs et de gouvernance ? Quels retours d'expériences en tant qu'un modèle de construction intercommunale, adossée à la ville centre ? Sont-ils transposables à l'échelle métropolitaine ? Telle est notre hypothèse.

Alors que Saint-Denis avait perdu plus de 14 % de ses habitants entre 1968 et 1999, elle en a regagné 12,5 % en huit ans, pour atteindre 96 600 habitants en 2007. Les constructions se sont multipliées dans la ville entière entre 1999 et 2007, 5200 logements neufs ont été livrés, et pour les huit prochaines années, 7 300 logements sont programmés ou en cours de construction (hors opérations de l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine).

Sur le secteur de La Plaine appartenant à la commune de Saint-Denis seule, on comptait en 1999, 3300 logements et 6400 habitants.

Le prix du mètre carré a presque triplé de 2000 à 2006, passant de 886 à 2300 euros. Il était de 800 francs en 1989.

Les données provisoires du recensement de 2004 donnent les chiffres de 41 068 pour les effectifs salariés du secteur privé à Saint-Denis et de 20 645 à Aubervilliers ; le nombre des établissements du secteur privé s'élevant respectivement à 2534 et 2201 pour les mêmes villes. Selon l'Unedic et le Groupement des Assedic, le nombre des entreprises du secteur privé serait passé pour la ville de Saint-Denis de 1549 en 1975 à 2494 en 2003, près des trois quarts étant localisées sur la Plaine. Quant aux effectifs salariés du secteur privé, ils seraient passés pour la même période de 36 365 à 35 613, après avoir connu un étiage en 1994 avec 26 177 salariés²⁰¹. En même temps *Plaine Commune* est devenue une communauté de gestion qui doit faire des efforts de mutualisation et rechercher des démarches qualité dans le cadre de projets de développement maîtrisés.

Il semble que le plus difficile ne soit pas l'expression des besoins locaux, mais leur mise en cohérence, leur priorisation dans le cadre d'un plan global de développement.

²⁰¹ Données Centre de Recherche et d'actions sociales (Ceras) situé 4 rue de la croix Faron sur la Plaine depuis 2005, d'obédience jésuite, il réalise des études en sciences sociales sur la Plaine Saint-Denis et édite la revue « Projet ». Voir aussi le site www.ceras-projet.com

Un gouvernement décentralisé expérimental

L'originalité dans le gouvernement politique de la Communauté d'agglomération a été qu'elle fut donnée à sa création à la plus petite ville, Villetaneuse, et à son maire, élu PC, Jacques Poulet, jusque fin 2004.

Le syndicat mixte *Plaine Renaissance* était dirigé par Jacques Grossard qui venait de la société civile, ingénieur chez Thomson, il était également élu à l'Urbanisme de la ville de Colombes. Il fut appelé à ce poste par Jack Ralite ; il participera également à son cabinet lorsqu'il occupait le poste de Ministre de la Santé, puis celui de Michel Delebarre. Il sera nommé Directeur Général de la Communauté d'agglomération et dirigea les services de la création de *Plaine Commune*, fin 1999, jusqu'en 2003 où il prit sa retraite. J. Grossard assurera ainsi la transition de l'évolution du syndicat mixte à un EPCI qui, début 2001, comportait 60 personnes.

Les premières compétences, transférées des villes à la communauté d'agglomération, furent le Développement économique, le ramassage des ordures ménagères, le tri sélectif, et l'Aménagement de secteurs, dits d'intérêt communautaire, comme la Plaine Saint-Denis.

Puis à son départ en retraite en 2003, Jacques Grossard, sera remplacé par Jean-Pierre Dayras qui fut longtemps DGS de Montreuil. Homme de dossiers, il assura une transition des effectifs de 170 à plus de 1500 agents, dus au transfert croissant de compétences d'une part (espaces publics, assainissement, espaces verts, bibliothèques,...), mais aussi à l'entrée de 3 nouvelles villes : Stains, l'Île Saint-Denis en 2004, puis la Courneuve en 2005.

A la suite du transfert global de la compétence Aménagement en juin 2004²⁰², Patrick Braouezec prendra la présidence de La Communauté d'agglomération en janvier 2005, de façon étrange. Les agents apprendront, comme tout un chacun, par la presse qu'ils changeaient de président. L'objectif était de faire porter la candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2012, dont la désignation avait lieu le 5 juillet suivant²⁰³, par un élu reconnu à l'échelle nationale, c'est à dire, un député. Ce que n'était pas le maire de Villetaneuse, Jacques Poulet. Les agents des villes ont eu le choix : être transféré ou partir. Il s'agissait aussi d'un recentrement du pouvoir de la ville-centre de l'agglomération, Saint-Denis.

La « ville-centre », la plus grande par la taille (12 km²) et par sa population (95 800 habitants en 2006) prend le gouvernement de la Communauté, tant politique que par le transfert de ses agents, après l'avoir laissé cinq années à la plus petite commune.

En 2008, ce sont 13 compétences qui ont été enlevées aux communes et plus de 1700 personnes qui travaillent à la Communauté d'agglomération. On aboutit finalement à une reconnaissance politique d'une centralité existante de fait, même si les bonnes intentions de départ, le partage du pouvoir, avait conduit à l'écarter. Cette exemple intéressant montre que des grands projets ont besoin d'un leadership important que bien souvent la ville centre est capable de porter.

Les difficultés de la construction d'une identité territoriale sans perdre la mémoire locale

La difficulté essentielle fut de réussir à créer une identité globale, et un sentiment d'appartenance des habitants des villes à la Communauté d'agglo. L'information et l'adhésion des populations au projet de *Plaine Commune* passent par la perception du « plus » communautaire dans leur quotidien et la possibilité d'intervenir dans l'élaboration des projets. L'agglo, c'est « lointain », comment permettre à chacun des habitants d'acquérir une identité

²⁰² A l'exception des villes d'Epinay-sur-Seine (UMP) et d'Aubervilliers (PC) qui conserveront la compétence du Droit des Sols, c'est à dire la délivrance des permis de construire et la politique foncière, alors que les autres villes ont accepté de le déléguer à la Communauté d'agglomération.

²⁰³ Dont le choix se fera en faveur de Londres, comme on le sait, le 5 juillet 2005.

communautaire et faire en sorte que les gens considèrent et vivent l'agglomération comme proche d'eux et de leur quotidien ?

De nombreux outils et de moyens de communication furent mis en œuvre, allant de simples affiches municipales, à des « ballades urbaines » organisé pour faire visiter le territoire autour de thèmes rassembleurs comme l'eau dans la ville (canal St Denis, bords de seine, Croult,..) ou bien des chantiers de la Rénovation Urbaine ou encore des évènements festifs et rassembleurs comme « L'eau en Seine » ou bien autour de grands évènements sportifs au stade de France : le championnat du monde de football bien sûr, qui fut fondateur de cette nouvelle identité, mais également le championnat international d'athlétisme en 2005 ou la Coupe du Monde de rugby en 2007.

Le Conseil de Développement le rappelle souvent : les projets d'aménagement doivent impérativement passer au préalable par une analyse de leur gestion et de l'usage que la population et les salariés en ont ou en auront : partir des pratiques des lieux et de leurs potentialités pour définir ensemble les choix d'aménagement. D'où la quasi nécessité de développer la programmation avec l'aide d'un observatoire de toutes les données du territoire et autour, et l'urgence de faire réellement de la prospective.

Pour lui, la mémoire à prendre en compte qui fonde l'identité du territoire n'est pas seulement nostalgique, de patrimoine ou de charme. Elle est le socle des solidarités importantes qui se nouent entre les gens, quelque soient leur statut (avec ou sans papiers, ..). Ces solidarités permettraient de surmonter les extrêmes difficultés vécues en « attendant » que les aménagements génèrent du développement. Celui-là même dont la population pourrait bénéficier et qui permettrait de dépasser ainsi, à la mesure des moyens de *Plaine Commune*, les effets de la crise sociale et du logement. Le changement doit bénéficier en priorité aux habitants, tous, y compris la population qui « a subi » quantité de coups liés à une rapide évolution.

« Nous ne pouvons pas parler de la proximité et une fois que c'est réglé, parler des grands projets, il faut pouvoir tenir les deux. L'information et l'adhésion des populations aux projets de Plaine Commune passent par la perception du « plus » communautaire dans leur quotidien et la possibilité d'intervenir, en concertation, dans l'élaboration des projets »²⁰⁴.

Ce *gap* entre les identités des villes et celle de l'agglomération fut également montré par l'étude des élèves administrateurs de l'INET de Strasbourg en 2005. Elle fut menée comme un véritable audit interne et soutenue par le Directeur Général des Services, M. J-P Dayras, qui s'en servira comme support à la construction d'un « projet d'Administration », c'est à dire de réorganisation des services. Mais celle-ci est encore en chantier aujourd'hui, les consultations avec les agents et les syndicats ayant été longues et laborieuses, puis le DGS a changé, après les élections municipales de mars 2008 et une nouvelle organisation est en train de se mettre en place sous le pilotage de Jacques Marsaud²⁰⁵.

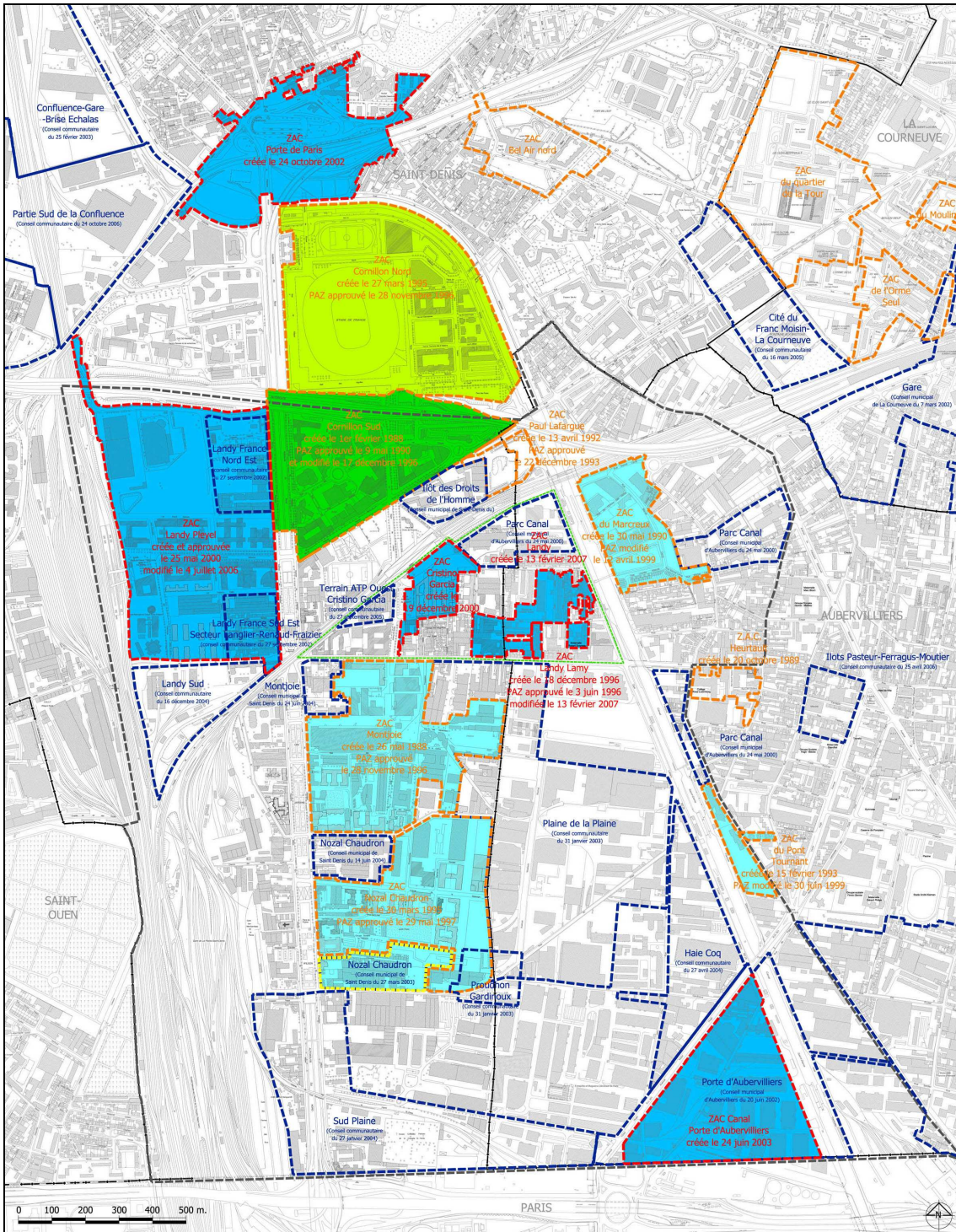
Ce dernier apporte un savoir-faire en management public éprouvé, car il fut l'ancien DGS de St-Denis (1981-1999) chargé de mettre en place un mode de management et de gestion de la ville amenant des outils du secteur privé. Administrateur territorial, il a été aussi chargé de cours à l'Institut d'Etudes Politiques et a été un témoin privilégié de la construction de l'agglomération durant cette période

Les difficultés rencontrées sont également dues au fait que la compétence de la démocratie locale soit restée une compétence communale. Les projets portés et financés par la communauté étaient présentés à la population par des agents communaux, et devenaient des enjeux de pouvoirs pouvant les retarder, voire les faire capoter.

²⁰⁴ Contribution du Conseil de développement à l'élaboration du SCOT de *Plaine Commune*, nov. 2006.

²⁰⁵ Jacques Marsaud ne devint pas DG de Plaine Commune en 1999 et quitta la mairie de Saint-Denis. Il travailla ensuite à la RATP, puis devint DG du Conseil Général du Val de Marne, avant de revenir pour être le DG de *Plaine Commune* en septembre 2008.

III. La Plaine St-Denis et les territoires de l'agglomération dense
1. Le projet urbain comme socle d'une gouvernance – A. Molinier



Les différentes ZAC et aménageurs sur la Plaine aujourd'hui.
Document A. Molinier, 2008.

Enfin, la perte de la mémoire du territoire et de la mémoire des projets en raison d'un *turn-over* important des agents et par le recrutement, par soucis d'économies sur le budget de fonctionnement, par des jeunes sans expérience. Certains dossiers sur la Plaine ont vu changé jusqu'à 5 fois de chef de projets et autant d'élus référents en 8 ans : difficile dans ces conditions d'assurer une continuité des actions.

« *On se rend compte que les villes n'ont que la mémoire de ceux qui y ont vécu mais pas toujours la mémoire de leurs documents, et aujourd'hui retrouver des images du début, du projet ce n'est pas facile et il aurait fallu aller chez chacun, je n'ai pas eu le temps. Je vais donc vous montrer des photos de mes propres archives, sans doute pas très complètes* ». Christian Devillers, 2008²⁰⁶, architecte coordinateur de la Z.A.C intercommunale Cristino Garcia sur la Plaine depuis plus de 15 ans.

Un projet démantelé dans sa mise en œuvre opérationnelle

Une communauté d'agglomération qui a traversé une première période de gestion de « coups partis » dans chacune des cinq, puis des huit villes. Dans une seconde phase, elle peut maintenant élaborer son propre projet de territoire (SCOT approuvé en octobre 2007) et envisager un rôle de maîtrise d'ouvrage globale sans pour autant cacher l'identité communale de chacune des villes.

Lorsque l'on regarde ce programme à l'aune de la réalité économique de ce territoire, il nous paraît hors de la réalité. Et c'est contre ce programme trop ambitieux, notamment en termes d'espace public que les collectivités se heurteront par la suite dans sa mise en œuvre, remettant en question la dimension des voies « horizons » est-ouest et nord-sud dimensionnées à 28 m. de large à l'origine. Il est de plus en plus difficile à l'agglomération de boucler son Plan pluri-annuel d'investissement (PPI).

L'absence d'une programmation fine et souple, à différentes échelles, qui permette de répondre à la demande locale, mais également de conférer à ce territoire une attractivité forte, une prise en compte des temporalités différentes du projet et une politique d'espace public démesurée seront les écueils principaux à la mise en œuvre de ce projet urbain, pourtant regardé comme modèle du nouvel urbanisme par les professionnels de la ville et des élus, à l'instar de celui de Barcelone, aux débuts des années 90.

La Plaine, dans son périmètre initial de 92, est en effet aujourd'hui divisée au sein des services de la Communauté d'agglomération, en trois secteurs d'aménagement, treize Z.A.C coordonnées par treize maîtres d'œuvre différents et gérées par cinq aménageurs : une S.E.M. d'Etat (SANEM),) et deux S.E.M. départementales (*Sodedat et Sidec*²⁰⁷) et *Plaine Développement* devenue *Plaine Commune Développement*.

Les S.E.M. sont des sociétés mixtes, alliant des fonds publics et privés, qui sont soumises à des lois de rentabilité, une logique incompatible avec le temps de l'étude, et donc de la qualité architecturale et urbaine, le temps long de l'urbanisme, en tout cas en banlieue où la pression foncière est beaucoup plus faible.

D'autre part, sur un territoire d'une telle ampleur, 750 ha, il aurait été sans doute judicieux de prolonger les études préalables par des études stratégiques de programmation et des études pré-opérationnelles. Sans doute aurait-il prévalu de faire appel à des structures pluridisciplinaires

²⁰⁶ Christian Devillers, intervention au colloque du 26 mai 2008 organisé par l'Ecole de la Rénovation Urbaine à Aubervilliers.

²⁰⁷ Mme Monique Prim deviendra conseillère en Développement de la Sodedat à partir de 2006, et conservera son mandat d'élue à la ville de Saint-Denis, chargée des finances. En 2007, les deux SEM départementales, Sodedat, et Sidec, ont fusionné.

(Agences d'urbanisme ou autre). Une S.E.M. a vocation à mettre en œuvre un projet sur un territoire immédiatement opérationnel. C'était loin d'être le cas. Mais elle aura été sans doute le premier pas vers le « faire ». Peut-être, y a-t-il eu à ce moment de la décision politique un choix clairement fait pour passer à l'action, pensant que le projet urbain était un outil suffisant pour passer à l'opérationnel or, la suite montrera que ce n'était pas le cas.

Nous l'avons vu, la faiblesse de la réalisation du projet urbain de la Plaine est à la fois son absence de leadership global, donc son morcellement tant territorial que politique d'une part, mais surtout l'absence de sa dimension programmatique qui fait fort défaut aujourd'hui. En cela on peut dire qu'il est inachevé.

Aujourd'hui, le pilotage de projets ne peut plus se conduire de façon sectorielle, à l'instar d'une organisation des services très sectorisée et pyramidale, qui tend à devenir trop technocratique et s'éloigner de la proximité des usagers, et rend un travail transversal difficile.

A Barcelone, au moment de la construction du projet urbain support des J.O. de 92, si on a fait appel à des équipes extérieures pour réaliser les projets, des architectes des services municipaux ont également été chargés de leur conception, consolidant au sein des mairies des équipes spécialisées, aussi bien dans les thèmes liés au paysage qu'à celui du mobilier urbain. L'exemple de Barcelone apparaît comme avant-gardiste tant en terme de gouvernance de projets et de gouvernance institutionnelle que de développement économique. Pour Barcelone, le point de départ a été les Jeux Olympiques de 1992, et l'intelligence d'une ville-Région qui a su 25 ans après poursuivre son devenir, au-delà des différences politiques qui existent entre la *Generalitat* (la Région) et la métropole.

En France, la séparation entre la pratique, l'enseignement et la recherche est réelle, alors que la recherche urbaine acquiert tout son sens si elle propose des actions concrètes traduisibles dans la pratique opérationnelle. Un rapprochement entre ces deux mondes qui travaillent sans se rencontrer souvent paraît indispensable, surtout sur un territoire qui va devenir un pôle universitaire important, après ceux de Saclay et de Marne la Vallée.

Une maîtrise d'ouvrage urbaine qui doit s'affirmer

De ce point de vue, l'organisation des services de la ville de Paris, peut être comparée à une communauté de communes puisque le maire de Paris doit tenir compte des avis des maires d'arrondissements, apparaît comme plus efficace.

Le mode projet a été mis en place après avoir supprimé l'échelon de chef de circonscription (équivalent de l'échelon des responsables de secteurs d'aménagement) et en instaurant sur *des territoires de projets* aux problématiques complexes de renouvellement urbain, mais aussi d'aménagement pur, un co-pilotage de chef de projet urbain (parfois une équipe de projet) et de chef de projet politique de la ville. Ce travail transversal en *tandem de projet entre deux directions* fut instauré avec les problématiques de GPRU à la ville de Paris, nées de l'avenant au Contrat de plan en 2002. Il doit également associer toutes les directions concernées de près ou de loin (développement économique, équipements scolaires, sociaux, petite enfance, sport etc...).

La nécessaire prise en compte aujourd'hui des enjeux politiques, économiques, sociologiques, voire anthropologiques, ainsi qu'un changement de dimension et d'échelle des portions de territoires sur lesquels intervenir a modifié les dispositifs et méthodes de conduite de projets.

Restructuration, lutte contre l'exclusion et la ségrégation, développement économique, social et urbain, prise en compte du paysage, respect de l'environnement, développement durable, Plan Climat, Agenda 21 ont modifié la dimension temporelle et spatiale de l'aménagement. On constate l'émergence de projets plus ambitieux et complexes, nécessitant des approches pluridisciplinaires et croisées.

Souvent sont combinés l'urbanisation de terrains vierges mais aussi les actions de renouvellement urbain et une mise en valeur de l'existant. Ils s'inscrivent dans une stratégie de long terme et ont une échelle métropolitaine de part leur programmation et leur rayonnement.

Ces projets, par leur ampleur, engage le devenir de grande portion de territoire : ils font partie d'une stratégie urbaine, qui relève directement d'une stratégie politique.

La maîtrise d'ouvrage urbaine a été inventée par Haussmann, nous rappelle Bernard Landau et a fait ses preuves. Les services actuels de la Ville de Paris sont héritiers de ses principes d'organisations en mode projet, pour plus d'efficacité, mais aussi par souci d'économie.

« Principe de transversalité opposé à tout cloisonnement, maîtrise des innovations techniques au service des projets, introduction de l'échelle de proximité pour l'aménagement de la grande ville, encadrement réglementaire des services concédés et affirmation du domaine public comme territoire d'identité et d'unification de la ville». ²⁰⁸ « L'exigence de la transversalité est conditionnée par l'existence d'un projet global et sa mise en oeuvre suppose la maîtrise des hommes aussi bien que celles du temps et des moyens techniques et financiers, ce qui fut, dans une démarche pragmatique l'objectif permanent du préfet». ²⁰⁹

Pour Alain Bourdin, directeur de l'Institut Français d'Urbanisme « La maîtrise d'ouvrage urbaine est le dispositif à travers lequel se prépare, se formule et se gère la commande urbaine. Il comprend 4 dimensions : un contenu (ensemble d'orientations et de choix politiques qu'il faudra traduire en commande opérationnelle), un réseau d'acteurs, un emboîtement de fonctions et d'expertises, un système de répartition et de gestion des risques politiques et financiers ». ²¹⁰

Pour François Grether « il n'y a pas d'un côté la maîtrise d'ouvrage donneuse d'ordre et de l'autre la maîtrise d'œuvre exécutant. Les architectes urbanistes qui participent à la conception et à la production d'entités urbaines complexes au côté d'autres professionnels ne sont que les acteurs de choses qui les dépassent et ont leur propre dynamique. » (...) « les projets de transformation urbaine sont collectifs, composites, ouverts sur le temps, jouent de la progressivité »

« L'action nourrit la vision d'avenir et inversement »

« En aménagement, les compétences des uns et des autres se recouvrent et vouloir cloisonner, isoler le travail des uns et des autres serait contre productif » ²¹¹.

Cette méthodologie de travail en transversalité et en mode projet, élimine les jeux de pouvoirs stériles et favorise un travail collectif opératoire. Elle est basée sur un respect mutuel car de la qualité des liens relationnels dépend la qualité du résultat opérationnel.

Ce nouveau mode de management de projets est déjà mis en place dans plusieurs organisations, mais il est plus difficile à appliquer dans des milieux traditionnellement cloisonnés. Il est néanmoins incontournable si l'on veut se faire articuler et travailler ensemble, en complémentarité et non en opposition, des milieux aussi différents que ceux de la maîtrise d'ouvrage publique, de la recherche, de la maîtrise d'œuvre et de la politique. Elle implique écoute, ouverture d'esprit et capacité de remise en question. Cette méthode de travail permettrait de passer d'une pensée théorique, planificatrice et réglementaire, basée sur des interdits, à une mise en action plus stratégique et prospective.

²⁰⁸ Bernard Landau, «Actualité de l'oeuvre Haussmannienne », préface in François Choay, *Mémoires d'Haussmann*, Paris, Seuil, p. 57.

²⁰⁹ *Idem*, p. 42.

²¹⁰ Cité in Jean Frébault (dir.), *La maîtrise d'ouvrage urbaine, Ville et Aménagement*, Paris, Le Moniteur, 2006.

²¹¹ François Grether, « La notion de maîtrise d'œuvre est inopérante », in *idem*, p 63.

La fragilité de la carte électorale

Les évolutions de l'ingénierie des services ont été profitables aux villes de banlieue dont le niveau technique était souvent resté très bas et insuffisamment compétitif avec l'évolution grandissante des attentes des habitants. C'est peut être une raison, nous semble-t-il, des changements électoraux, notamment des villes antérieurement communistes restées sur le recrutement d'agents plutôt fidèles au parti ou au syndicat que pour leurs compétences techniques et administratives (Drancy, Colombes en 2001, Aubervilliers, Pierrefitte, Montreuil en 2008,...). Il en a été de même à l'échelon départemental ; seuls deux départements en France sont encore d'obédience PC : celui du Val de Marne et celui de l'Allier.

A la suite des élections de mars 2008, la carte politique de la communauté s'est passablement modifiée. Certes la majorité politique reste communiste (4 villes sur les 8 au lieu de 6 sur 8 antérieurement) et décisionnaire principal, mais une pluralité est apparue avec la représentation de quatre partis différents : le parti communiste (Villetaneuse, Stains, Saint-Denis et La Courneuve), le parti socialiste (Aubervilliers et Pierrefitte, l'une sans liste d'union avec le PC, l'autre avec), la droite UMP (Epinay) et le parti des Verts (l'Ile Saint-Denis). Le grand gagnant de ces élections, est incontestablement le PS qui a également remporté le Conseil général du 93 avec l'élection à sa tête de l'ancien ministre de la Ville, Claude Bartolone.

Cette pluralité est certes plus saine mais entraîne forcément des divergences de points de vue et une demande accrue des villes « d'opposition », surtout socialistes, de plus de transparence dans les prises de décision et d'y être associées forcément.

On comprend ainsi les tensions politiques que peuvent subir des projets intercommunaux portés par la Communauté d'agglomération et que les villes demandent à l'agglomération de rendre plus compte de ses actions. On comprend aussi les enjeux politiques qui sont derrière et dans la question du Grand Paris (ou du Paris Métropole, comme préfère à le nommer les élus de banlieue).

La question de la pérennité du parti communiste, dont les scores diminuent à chaque élection, se pose, comme celui de l'extrême gauche qui est en train de se restructurer autour du nouveau parti anti-libéral (NPA).

Plaine Commune est le dernier bastion communiste en Ile-de-France et, à ce titre, il peut attirer la volonté de l'Etat, gagné par la droite en 2002, de l'anéantir par une réforme institutionnelle dont la Commission Balladur a été missionnée par le président de la république l'an dernier. De plus, la ville de Paris, ainsi que le Conseil Régional et récemment le Département de Seine Saint-Denis, ont été conquis par le Parti Socialiste.

La volonté du gouvernement de reconquérir ces institutions d'Ile-de-France est sans doute son objectif fondamental. Souhaitons qu'il n'agisse pas de façon unilatérale comme pour les dernières réformes mises en place à grand train depuis un an et demi, car l'enjeu de l'extension de la capitale française est ici historique.

De la coopération territoriale avec la banlieue au Grand Paris

Longtemps considérée comme l'arrière-cour de la capitale où l'on y met tout ce que l'on ne veut pas voir dans le Paris centre institutionnel et politique, au nord pour que les fumées des cheminées et leurs odeurs nauséabondes ne gênent pas les populations bourgeoises installées à l'ouest. Au fil de son histoire, la ville de Paris a acquis des terrains situés sur d'autres communes de la région pour répondre aux différents besoins de son développement, en eau, en énergie, en traitement des eaux usées ou des déchets, besoins plus récents de pépinières, et bien entendu de logements²¹².

La plaine de Saint-Denis était le centre de production d'énergie de la capitale : charbon, gaz, électricité avec la plus grosse centrale de production construite en 1930²¹³, de sidérurgie et de produits chimiques, concentrés était un dépôt, et l'est encore, de matériaux, pavés, logements sociaux, ... Yasmina Benguigui²¹⁴, dans un documentaire de 1h30 présenté en septembre 2008 à la télévision 9-3, *Mémoire d'un territoire*, montre bien l'histoire de ce département de la Seine Saint-Denis et recueille plusieurs témoignages d'enfants d'ouvriers qui ont passé leur jeunesse sur la « zone ». C'est accablant. Ph. Panerai, lui, va jusqu'à parler d'un rapport de domination de type colonial²¹⁵. Paris a du mal à reconnaître ce passé, mais souhaite aujourd'hui en changer l'image avec force d'expositions, de colloques et la mise en place des conférences métropolitaines.

2001, Paris/ banlieue : regards inversés

Un regard de Paris sur la banlieue qui change peu à peu depuis 2001 avec le nouvelle équipe socialiste municipale qui la voit très vite comme un terrain d'expansion possible, mais sans le dire aussi ouvertement que le président Sarkozy dès son élection.

Seuls quelques articles hasardeux dans les journaux osent parler du « 21^e arrondissement ²¹⁶» en parlant de villes de première couronne qui subissent un mouvement de « parisianisation » et de gentrification des anciennes banlieues ouvrières où les bobos aiment à venir vivre avec leurs enfants. Ils initient ainsi un mouvement migratoire, qui déplace les moins de quarante ans en banlieue, pas toujours chic, rajeunissant les villes de première couronne et les mettant parfois face à des obligations de construire de nouveaux équipements scolaires qu'ils ne sont pas toujours en mesure de financer. Ce phénomène, initié par la reprise économique à la fin des années 90, est aussi lié à la forte augmentation des prix de l'immobilier, à l'achat comme à la location dans Paris et la baisse des taux d'intérêt. Il est plus avantageux pour un jeune couple désireux de fonder une famille d'acheter en banlieue que de rester sur Paris, pour pouvoir accéder à « une pièce en plus ».

L'acte fondateur de la nouvelle équipe fut la nomination d'un maire-adjoint en charge *des relations avec les collectivités territoriales* de banlieue, Pierre Mansat, élu PC, véritable cheville ouvrière du rapprochement Paris-banlieue. Ancien agent de la Poste, comme O. Bezancenot, il fut responsable de la section du parti communiste du 20^{ème} arrondissement. Gagné par la gauche aux élections de 1995, il devint alors conseiller de Paris et fondera en 1999 le réseau *Paris*

²¹² Voir l'exposition organisée début 2007 au Pavillon de l'Arsenal, « Paris en Ile-de-France » sous le commissariat de Bertrand Lemoine.

²¹³ Située en bord de la Seine, elle est aujourd'hui réhabilitée en Cité du Cinéma par le producteur Luc Besson sur un projet de Chaix et Morel, puis de Philippe Robert. Elle devrait ouvrir en 2012.

²¹⁴ Yamina Benguigui est élue socialiste, adjointe au maire de Paris, chargée des Droits de l'homme et de la lutte contre les discriminations.

²¹⁵ Voir la revue *Esprit*, entretien avec Philippe Panerai, p. 134, octobre 2008.

²¹⁶ Le dernier en date, celui du *Nouvel Observateur* du 1^{er} février 2007, article « Le 21^e arrondissement de Paris » par C. Cabourg et E. Walter.

Métropole Ouverte. Depuis le second mandat de Bertrand Delanoë, Pierre Mansat est en charge du *Paris Métropole*.

Ce sera l'organisation le 5 décembre 2001 d'une grande rencontre qui sera le point de départ de cette démarche participative entre les élus de la ville capitale et ceux de la banlieue, intitulée pour l'occasion « Paris et les collectivités territoriales du cœur de l'Ile de France : quelles formes de coopération ? », conviant le Président de la Région Ile-de-France, de nombreux maires de banlieue, présidents d'intercommunalités et élus départementaux. Cette rencontre eut lieu non pas dans les locaux de la ville de Paris mais dans ceux de la RATP, quai de la Rapée, « symbole d'un réseau que nous avons en partage » comme le fit remarquer J.P. Brard, député-maire de Montreuil.

Elle préfigurera le cycle des Conférences métropolitaines. On peut remarquer que la première conférence (juillet 2006) et celle qui annonça la création du Syndicat d'étude de la zone dense (25 juin 2008), eurent lieu sur la Plaine, au cœur du site des Magasins Généraux : hasard ou symbole, ce territoire est décidément le lieu de tous les rendez-vous et à la croisée des chemins du contour de la future métropole.

Lors de cette grande rencontre qui a demandé plusieurs mois d'organisation, la ville de Paris distribua un atlas *Paris et l'agglomération centrale dans l'espace régional* réalisé conjointement par l'APUR et l'IAURIF, mais également les résultats d'un sondage auprès de personnes habitant la banlieue et habitant Paris leur demandant un regard croisé les uns sur les autres. Il en ressort que le poids des stéréotypes reste fort, mais aussi une réelle volonté des élus de première couronne de mener des projets en commun afin de gommer la coupure du périphérique qui les sépare. La demande des habitants, de part et d'autres, est surtout une régulation du trafic automobile par une amélioration de la qualité des transports en commun, ainsi que plus de logements « sociaux », c'est à dire à des prix abordables (42% des banlieusard et 41% des parisiens).

Jean-Pierre Huchon, président PS de la Région Ile-de-France, rappelle l'actualité des préconisations du Livre Blanc publié en 1990 à l'occasion de la révision du SDRIF. Il propose de travailler, non pas tout de suite à la recherche d'une forme institutionnelle, mais de donner corps à une meilleure coordination des politiques publiques et de favoriser de nouvelles formes de contractualisation entre les collectivités locales.

« Je considère pourtant qu'à ce stade il serait inopportun et contre-productif d'ouvrir dès à présent la question institutionnelle. Cette question devra sans doute se Poser un jour, dans le cadre de « l'acte II » de la décentralisation que nous appelons tous de nos vœux. Mais brûler les étapes serait le meilleur moyen de stériliser le débat émergent. Je suis convaincu que nous partageons tous, avec Bertrand Delanoë et tous les édiles ici présents, le même souci d'une coopération intercommunale de projets, de partenariats de financement et d'action, indépendants de tous les canaux institutionnels ».

« Paris / Banlieue : regards croisés », sondage conduit par J. Jaffre pour le CECOP en nov. 2001 a montré que :

- rien n'est Possible sans le respect réciproque et, en particulier, le respect des identités. Il se dégage de ce sondage et de ce regard croisé une forte identité des parisiens, mais aussi une forte identité des banlieusards. En effet, le fait de vivre en banlieue ne constitue pas le plus souvent une contrainte, mais un véritable choix. Il convient, en outre, d'insister sur le fait que l'identité des banlieusards n'est nullement homogène.
- un certain rééquilibrage est nécessaire dans la perspective d'une coopération fructueuse. La demande portant sur l'accroissement du nombre de logements sociaux à Paris en témoigne.
- l'Adjoint au Maire chargé des Collectivités Territoriales ne doit pas se contenter de favoriser les projets communs, mais il doit également oeuvrer à la lutte contre les stéréotypes. Paris ne doit plus être considérée par les banlieusards comme une ville repliée et un peu passéiste, la banlieue ne doit plus être regardée par les parisiens comme un territoire de cités dortoirs.

Présentation faite lors du séminaire organisé par la ville de Paris « *Quelles formes de coopération ?* » du 5 décembre 2001

Les élus du nord-est francilien sont présents massivement, d'obédience communiste, ils prennent part activement aux débats : Jack Ralite, maire d'Aubervilliers, Patrick Braouezec, maire de Saint-Denis, Jacques Poulet, maire de Villetaneuse et président de *Plaine Commune*, G. Catoire de Clichy-la-Garenne, R. Kenest, conseiller du conseil général 93 et président du groupe communiste, mais aussi Marc Everbecq de Bagnolet et Jean-Pierre. Brard de Montreuil. Ils sont parfois sur la défensive comme le maire de Saint-Denis qui, après avoir rappelé une similitude avec la démarche de démocratie participative « Bonjour voisins » mise en place dans sa ville, annonce qu'il est disposé à coopérer mais refuse que cette concertation ne soit que de circonstance. Il souhaite que ce dialogue soit porteur de solutions concrètes et que les populations soient associées à la réflexion. : « *Si nous ne voulons pas nous contenter d'un consensus de façade, des confrontations d'idées doivent être organisées. Pour ma part, je suis favorable à ce que cette coopération débouche sur un développement solidaire de la région capitale. Je ne saurais, en effet, me résoudre à ce que Paris continue à exclure des pans entiers de la population et à créer des ségrégations entre les territoires. A cet égard, un sujet me tient particulièrement à coeur : le logement. Il convient, selon moi, de mettre en place, dans les plus brefs délais, un groupe de travail sur le sujet.* »

Le président de *Plaine Commune*, Jacques Poulet, rappelle que sa communauté de communes est basée sur le respect mutuel et l'égalité des villes de la nouvelle communauté, qui vient de passer du statut de communauté de communes à celui d'agglomération : « *Nous nous présentons aujourd'hui comme un partenaire volontaire ; mais nous serons aussi des partenaires exigeants. Nous sommes porteurs d'un modèle de développement original, défini avec chacune des villes et avec leurs habitants. Les principes de notre projet collectif communautaire s'appliquent à nos yeux à tout projet de développement urbain.(...) Nous n'accepterons de coopération que dans des relations d'égalité.* »

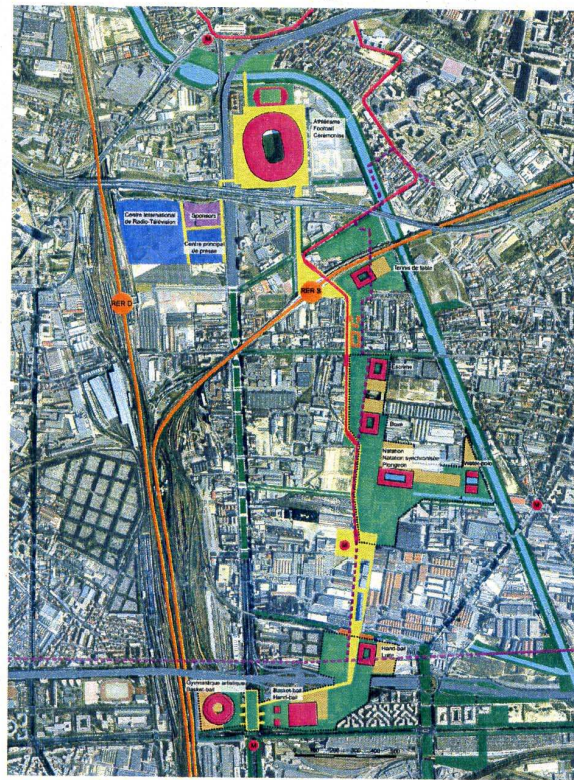
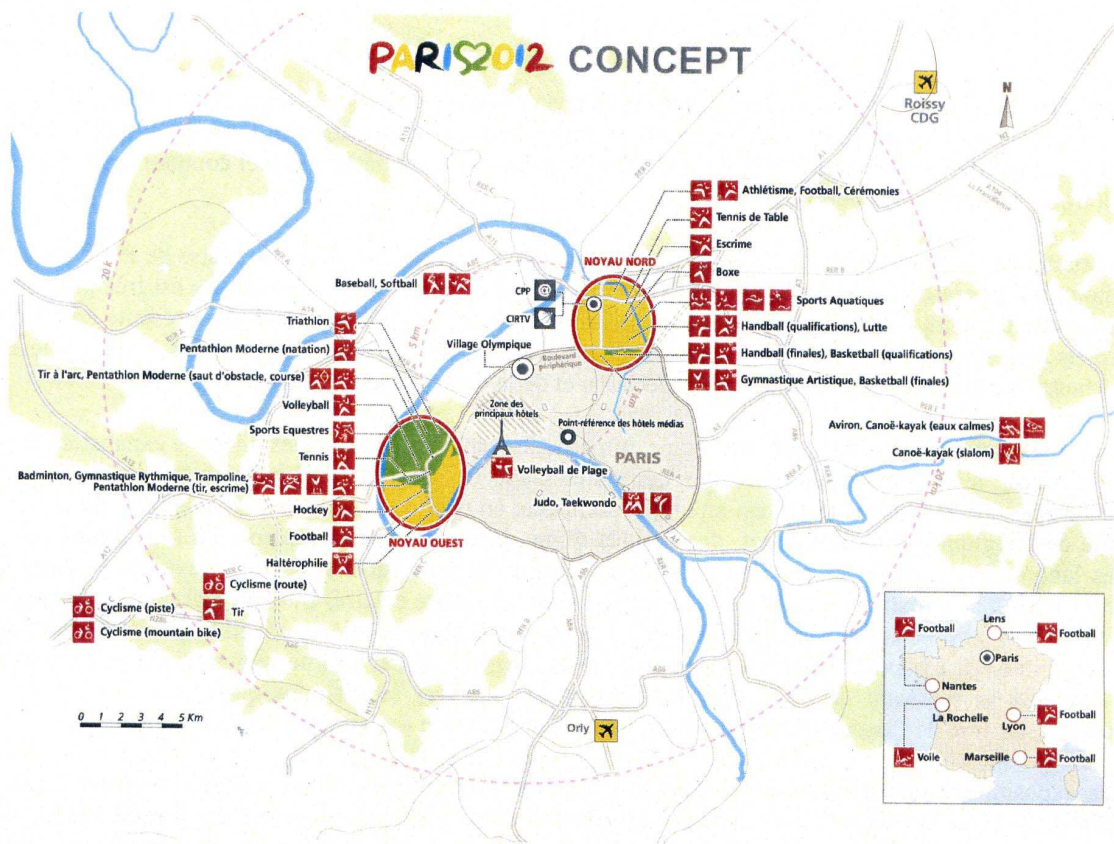
Pour le préfet Jean-Pierre Dupont, représentant de l'Etat, à la fois de Paris et de la Région IDF, le Contrat de Plan entre l'Etat et la Région est un outil de base nécessaire d'une action cohérente de la Région. Il a réaffirmé la volonté de l'Etat de soutenir les projets qui s'inscriront dans cette démarche de développement intégré, et rappelle que de nombreux projets reliant Paris et sa banlieue sont en-cours, comme le tramway du boulevard des maréchaux et la couverture ponctuelle du boulevard périphérique.

Le nouveau maire de Paris conclue cette rencontre en affirmant « *Pour être clair, je suis très heureux d'être maire de Paris et je n'ai ni le temps ni l'envie d'être le président d'une communauté d'agglomération. Pour faire tomber ces barrières culturelles ineptes, je vous propose de nous associer dans une campagne de communication, dans laquelle les élus de toutes les municipalités environnantes déclareraient " Nous sommes tous des élus de Paris !". L'exposition internationale de 2004 m'apparaît à cet égard une excellente occasion* ».

En l'occurrence, l'exposition international fut annulée et le grand rassemblement médiatique jamais organisé sous cette forme. La méthode préconisée par Paris et la Région était une démarche pragmatique d'élaborer des conventions de partenariat, bilatérales ou multilatérales, qui déterminent les participations financières de chacun, la méthode de conduite du projet... , **mais aujourd'hui, avec du recul, était-ce bien la bonne méthode de conduite d'un projet aussi ambitieux et à si grande échelle ?**

Le second événement qui marqua cette période sera pour nous l'exposition « Territoires partagés. L'archipel métropolitain », présentée en octobre 2002 au Pavillon de l'Arsenal, lieu d'expositions de projets et d'aménagements parisiens. Son commissaire, Jen-Pierre Pranalas Descours donna, dans sa préparation, une large place aux acteurs des projets métropolitains dont ceux de *Plaine Commune* (le Projet Urbain de la Plaine, le tramway T1, les berges du canal Saint-Denis, la couverture de l'A1, le Projet Urbain et Universitaire de Villetaneuse, enfin la Démarche expérimentale habitat individuel contemporain en-cours).

III. La Plaine St-Denis et les territoires de l'agglomération dense
 1. Le projet urbain comme socle d'une gouvernance – A. Molinier



Le noyau Nord sur la Plaine Saint-Denis, 2004

Pourtant une carte, dans les premières pages du catalogue, suivant la préface du maire de Paris et de son adjoint à l'urbanisme, et réalisée par l'APUR, « *Interface Paris-première couronne* » est très révélatrice de l'idée que le maire de Paris se fait alors d'une expansion future de la ville capitale : elle présente les projets périphériques de Paris sur un périmètre englobant les 29 communes limitrophes ! L'hypothèse de Pierre Mansat est alors que les territoires de la décision et de la démocratie ne coïncident pas.

Pour nous, cette exposition est une étape importante dans l'évolution des idées « expansionnistes » parisiennes, mais surtout un exemple très intéressant de migration d'expériences et de concepts opératoires. Jean-Pierre Pranas Descours est en effet l'architecte en chef de la ville de Saint-Jacques de la Lande, ville de l'agglomération de Rennes, depuis plus d'une dizaine d'années. Comme on sait, Rennes est un des laboratoires français en matière de développement polycentrique. Il a donc travaillé et participé activement à cette expérimentation à taille réelle, avec son maire éclairé, Edmont Hervé aux commandes pendant 30 ans et également président de l'agglo jusqu'aux dernières élections, et son adjoint à l'urbanisme, Henri Chapuis. Tous deux, leur équipe et l'Agence d'Urbanisme rennais, ont fait un travail exemplaire et innovant de pédagogie en développant un vrai savoir-faire qu'ils ont exporté et fait partager. Le titre de l'exposition n'est pas un hasard car la notion « d'archipel » est née à Rennes.

Les expositions qui suivirent au Pavillon de l'Arsenal s'intitulèrent plutôt « *Paris en Ile-de-France* » (2006), tout en faisant une petite place aux projets métropolitains présentés en format vidéo, dans l'exposition permanente de l'histoire de l'urbanisme parisien. Les documents du nouveau Plan Local de l'Urbanisme (PLU) validé en juin 2006, allèrent également dans ce sens, indiquant non par le Paris intra-muros, mais les 29 villes périphériques autour.

Ces indicateurs ont montré ainsi l'évolution des réflexions parisiennes de « l'archipel métropolitain » à une extension radio-concentrique de type haussmanien. Paradoxalement le Plan de Déplacement de Paris contraint l'entrée des véhicules dans la capitale pour améliorer la part modale des transports en commun (TC) par rapport à celle des automobiles. Le report se fait bien sûr sur la banlieue dont la part modale en TC est de 20% et de 80% pour les automobiles.

Le projet olympique, catalyseur d'une ambition partagée, mais un rendez-vous manqué

Revenons un peu sur le contexte de ces événements : le dépôt de la candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2008, l'euphorie de la victoire de la gauche pour la première fois à la mairie de Paris, la création, à la demande de Jean-Pierre Duport, d'une mission « *Plaine de France* », une économie qui redémarre,...

L'organisation du dossier de candidature des J.O. 2008, puis celui de 2012, sera l'occasion pour la communauté d'agglomération et Paris de collaborer et de tester une démarche opérationnelle dans des délais très courts, mais aussi de mettre à jour des premières divergences.

Autant le premier dossier était ambitieux et de haut niveau avec le lancement d'une consultation internationale d'architecture conduite avec brio par le Directeur de la Cité de l'Architecture et de l'Institut Français d'Architecture, Jean-Louis Cohen. Il prévoyait l'implantation du village olympique et de celui des médias sur la Plaine. Les services de *Plaine Commune* ont été bien associés à ce premier dossier.

Le second fut plutôt administratif, peu ambitieux, voire ringard pour certains, conduit par un GIE dont Paris prit les commandes. Le site des Batignolles fut désigné pour implanter le village olympique sur un site parisien lié à la reconquête de friches ferroviaires.

Cette expérience a montré qu'il est difficile d'avoir plusieurs pilotes d'un même projet (2008), comme de ne pas suffisamment associer les partenaires concernés (2012).

L'information et la communication sont également essentielles et garantes du succès du projet. Quelle n'a pas été notre déception au MIPIM 2005²¹⁷ organisé comme chaque année à Cannes au mois de mars, de découvrir la différence de présentation entre le stand de Paris et celui de Londres !

Celui de Paris était très pauvre et ne présentait que la maquette du Pavillon de l'Arsenal du Paris intra-muros, qui n'indiquait pas les sites prévus pour l'organisation des J.O., alors que celui de Londres débordait de maquettes à plusieurs échelles, de clips vidéos, de pin's, de mascotte et de matériel de communication en tous genres. A quatre mois de la décision du Comité International Olympique, nous savions déjà que la candidature française aurait bien du mal à être retenue.

Un mois avant la décision du CIO, le Président de *Plaine Commune* et le Maire de Paris signaient une déclaration commune de coopération sur un développement solidaire des territoires entre les deux collectivités dans la salle du Conseil communautaire de *Plaine Commune*²¹⁸. Y sont consignées des intentions de soutien mutuel en cas de réussite de la candidature de 2012, de piloter et gérer ensemble la mise en œuvre des projets communs, celui du centre aquatique olympique à Aubervilliers et du quartier intercommunal de la gare des mines, en mettant en place des outils de pilotage et de suivi partenarial et de programmation concertée. Paris va même à proposer un soutien financier complémentaire au prolongement sud jusqu'à la gare Evangile, du tramway SDEV (aujourd'hui rebaptisé Tram'Y) en complément de la réalisation du T3 des maréchaux.

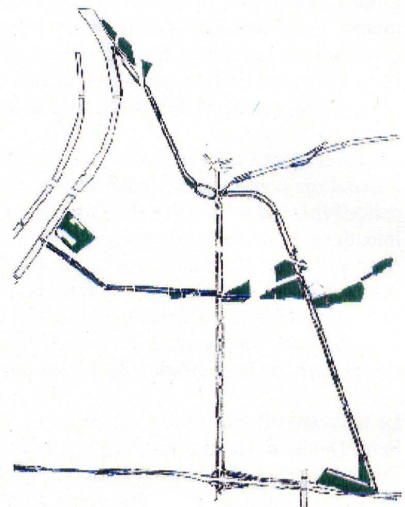
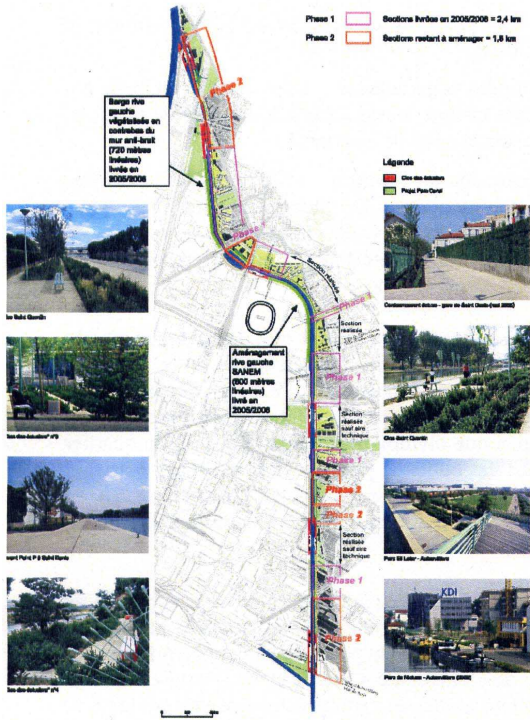
Le territoire dit *La Plaine de la Plaine*, cet entre-deux en limite des communes d'Aubervilliers et de Saint-Denis, deviendra non pas un parc d'équipements de sportifs comme l'avait suggéré habilement Patrick Berger, mais un campus universitaire, comme les protagonistes du projet l'avaient suggéré 15 années plus tôt. L'annonce fin 2008 grâce au Plan Campus, de l'université Condorcet dédiée aux sciences humaines et sociales fut une heureuse nouvelle. D'ailleurs, quitter le centre historique universitaire de Paris depuis le Moyen-Age, n'est pas sans Poser problème aux chercheurs habitués aux avantages de la centralité, alors que bon nombre de leurs travaux portent sur ce territoire de la périphérie.

Le dossier de Paris 2012 fut cité comme un exemple de maîtrise d'ouvrage urbaine et de management de projet défailants, contrairement à celui de Londres et, antérieurement, celui de Barcelone 92. Le dossier de Londres présentait un projet de développement à l'échelle de sa région métropole, moderne et ambitieux, tandis que Paris se contentait de conforter une nouvelle fois le Paris historique avec un regard façon « Amélie Poulain », sans démontrer ni illustrer la moindre ambition à l'échelle régionale. Cette vision passéiste a sans doute contribué aussi à cet échec.

C'est pour éviter à nouveau cet écueil qu'une réflexion approfondie préalable sur la conduite de projet est selon nous indispensable dans la construction du Grand Paris.

²¹⁷ Je conseille vivement aux professionnels de l'Urbanisme d'aller visiter ce grand marché où tous les projets d'aménagement des métropoles des pays, émergents ou non, sont exposés et à vendre à de futurs investisseurs. En trois jours, c'est un véritable tour du monde, même si le contexte est internationalement mercantile.

L'AMENAGEMENT DES BERGES DU CANAL SAINT-DENIS,
 Plan de phasage, MOe C. Mosbach et D. B. Girard, doc. et MO Plaine Commune,
 financements croisés, MOD SEM Plaine Commune Développement



Les axes à reconquérir du Projet urbain, Hippodamos 93



AVANT / APRES 2002- 2006, montages A.M.

« Sud Plaine » versus « Paris Nord-Est »

Paris est longtemps resté à urbaniser à l'intérieur de son « rempart en creux » dessiné par le boulevard périphérique, outre les logements sociaux construits en banlieue au moment de la reconstruction après-guerre. Depuis l'élection de B. Delanoë en 2001, la ville de Paris commence à s'ouvrir à l'extérieur et à sa périphérie.

Les projets phares de sa première mandature ont été de porter la candidature de Paris aux J.O., la mise en œuvre des projets ceux initiés par son prédécesseur comme la réalisation du tramway des maréchaux dans une première tranche (Pont Garigliano - Porte de Choisy), le lancement du projet Paris-Nord-Est sur 200 ha de reconquête de friches industrielles ou d'infrastructures ferroviaires, en limite de *Plaine Commune* et de Pantin, la densification de portes comme celles des Lilas, de Montreuil, de Pouchet, de Vanves dont la plupart propose la couverture du boulevard périphérique.

Nous pouvons démontrer qu'au-delà des discours politiques très consensuels et diplomatiques, par des exemples concrets et dans leur mise en œuvre opérationnelle, la valeur ajoutée d'un travail coopératif entre Paris et la banlieue, mais aussi les limites de l'exercice, la nécessité de changer encore les mentalités, les préjugés et les vieux réflexes, et une évolution du Code de l'Urbanisme et du Code des marchés publics pour permettre une cohérence métropolitaine (Z.A.C intercommunale possible entre Paris et un EPCI, autorisation CDEC au niveau régional et non départemental, le cas de Vélib et de Vel'Com,...).

A travers trois exemples concrets de projets d'échelle métropolitaine, dont nous avons réalisé le pilotage côté *Plaine Commune*, nous pouvons tirer quelques leçons sans doute transposables à l'échelle du débat actuel du projet métropolitain, mais aussi d'un gouvernement et d'une gouvernance adéquats.

Le canal Saint-Denis, symbole du lien intercommunal

Ce projet a initié un travail commun avec la ville de Paris depuis l'origine. A ce titre, il a initié, avant la candidature commune aux J.O. et le projet Paris Nord-Est - Sud Plaine, le premier dossier d'aménagement intercommunal des villes limitrophes avec Paris.

Défini par le Projet Urbain comme un des quatre axes fédérateurs à reconquérir, avec les voies ferrées, l'autoroute A1 et la Plaine de la Plaine, la reconquête du canal Saint-Denis, long de 6,6 kms dont 5,6 kms sur la communauté d'agglomération *Plaine Commune*. Il traverse trois communes (Saint-Denis, Aubervilliers et Paris). Il est entièrement propriété de la ville de Paris, comme les autres canaux de l'Ourcq et Saint-Martin.

Sur la base d'un cahier de prescriptions urbaines et paysagères de Michel Corajoud en 1997, un concours de maîtrise d'œuvre est lancé l'année suivante par les villes de Saint-Denis et Aubervilliers. Le jury du concours se réunit le matin à St Denis, un autre l'après-midi à Aubervilliers, afin d'assurer une coordination globale et de désigner la même équipe de maîtrise d'œuvre: C. Mosbach et D. Besson Girard, paysagistes et le BET Technys.

L'aménagement de la rive droite du canal est un projet phare de la Communauté d'agglomération, l'un des premiers à avoir été transféré en 2001, mais aussi le projet financièrement le plus lourd (22 millions d'euros TTC en 2003 pour l'aménagement de la rive droite seule). Le montage opérationnel fut complexe, car inter-communal et démarré séparément par chacune des villes avant la création de la Communauté d'agglomération, et les moyens financiers très limités.

La ville de Paris très prescripteur dans ses contraintes, n'était pas financeur, imposant de nombreuses contraintes techniques (voirie lourde imposée sur 7,80m, aménagement des écluses et aires techniques, accès des véhicules d'entretien,...) n'a pas participé financièrement à l'aménagement.

Sans le montage d'un co-financement d'autres partenaires institutionnels, il n'aurait pu être réalisé. Ainsi, ont pu être réalisés en rive droite (est) 3,4 kms sur les 5,6 kms, grâce aux concours financiers des Fonds Européens (26%), de la Région Ile de France (30%), du Département 93 (15%), de *Plaine Commune* (27%) et de l'Etat (2%).

En 2001, avec le changement de municipalité et l'élection de B. Delanoë à la mairie de Paris, les interlocuteurs politiques changent. La délégation référente sur cette opération n'est plus la Direction de l'Urbanisme, mais le service gestionnaire des Canaux et son élue, Mme Constantin jusqu'en mars 2008 où l'équipe municipale change.

Durant cette période, deux études conjointes seront menées avec Paris : l'une sur l'aménagement des berges entre le pont de Stains et le « carrefour des canaux » situé dans le parc de la Villette mené par les techniciens de les Directions de l'Urbanisme de Paris et du service de l'Aménagement de *Plaine Commune* ; l'autre, sur l'élaboration d'un Schéma Directeur des zones portuaires, pilotée par le service des Canaux à Paris et le Département du développement Economique de *Plaine Commune*.

Avant de poursuivre la 2^e phase de l'étude d'aménagement, Mme Constantin souhaite faire valider l'emplacement de treize ports, dont un seul est situé sur Paris, ainsi que le maintien d'une centrale à béton située face à la Z.A.C Canal Porte d'Aubervilliers. Cette contrainte imposée par Paris conduit à modifier, pour la seconde fois, le programme de la Z.A.C qui prévoyait des logements en accession ouverts sur la berge du canal, par des bâtiments tertiaires et d'activités.

Cette expérience met à jour des logiques différentes entre l'économique et l'aménagement urbain qu'il n'est pas toujours facile d'arbitrer.

La phase d'aménagement opérationnelle de ce tronçon, à cheval sur la limite communale, sera une autre étape. Plusieurs montages sont Possibles. Une convention constitutive d'un groupement de commande pour choisir un maître d'œuvre unique, dont Paris souhaite être le coordinateur, paraît être la solution opératoire la plus appropriée.

Un grand hôtel à cheval sur Paris et Aubervilliers

Ce projet qui se trouve à cheval sur Aubervilliers et Paris, à la porte d'Aubervilliers, à l'entrée du site de la Compagnie des Entrepôts et Magasins généraux de Paris (EMGP), est un autre exemple de coopération technique entre la banlieue et Paris.

Un remembrement foncier important est nécessaire, notamment du côté d'Aubervilliers qui doit déclasser une voie publique, la partie sud de la rue de la Haie Coq, pour permettre une assiette pertinente et la création d'une nouvelle voie est-ouest dans l'axe de l'entrée principale des EMGP.

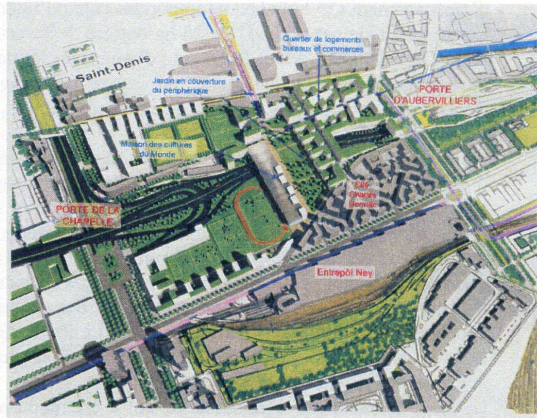
Là encore, *Plaine Commune* a l'ambition de voir construire un hôtel 4 étoiles à cet emplacement stratégique d'entrée d'agglomération, au pied du nouveau siège d'Icade²¹⁹.

²¹⁹ Cette filiale de la Caisse des Dépôt, anciennement SCIC, a quitté Boulogne (92) en 2007 pour installer son siège dans un des deux bâtiments tertiaires construits sur le site du « Parc du Millénaire » le long du boulevard périphérique.

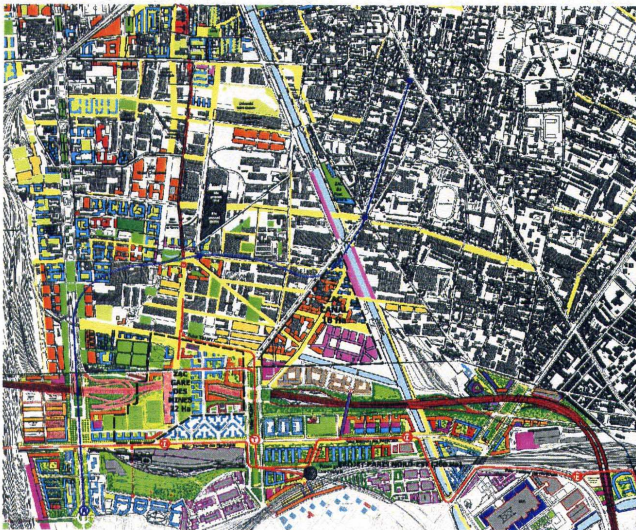


Photos aériennes périphérique depuis la Porte de la Chapelle vers l'Est

PROJET INTERCOMMUNAL GARE DES



et vue aérienne de « l'agrafe » Paris- banlieue



Secteur Sud Plaine, future zac intercommunale avec Paris Gare des Mines - Fillettes, doc. P.C./AM

Secteur gare des Mines, photos P.C. 2007



Icade EMGP souhaite que l'hôtel 4 étoiles soit sur son territoire et qu'un hôtel 3 étoiles soit construit sur Aubervilliers, ainsi que les parties servantes (parkings des autobus, ordures,...).

La belle façade et l'adresse sur Paris, les espaces servants sur la banlieue...

Un établissement intercommunal éviterait ces comportements de stratégie « d'avant » et « d'arrière ». Le fait d'utiliser la banlieue comme son arrière-cour est souvent récusé²²⁰, mais les instincts et les habitudes sont plus forts.

Le quartier intercommunal de « la Gare des mines »

Ce projet peut être emblématique d'un travail de coopération d'aménagement pour la première fois, entre Paris et la banlieue, dans la continuité de celui des Jeux Olympiques. Un protocole d'accord sur un aménagement commun (programmation, évaluations financières, montage opérationnel, instances de suivi et d'arbitrage, planning) a été signé entre B. Delanoë et P. Braouezec le 28 octobre 2008.

Pour la première fois, un quartier intercommunal va se tisser entre Paris et deux villes de la première couronne, sur le site d'une ancienne gare à charbon qui alimentait en énergie la capitale au XIX^e siècle.

Le site comprend 22 ha en tout, dont 2,6 sur Saint-Denis, 4 sur Aubervilliers et 15,4 ha sur Paris. Le projet prévoit la couverture partielle du boulevard périphérique, une aggrappe entre la porte de La Chapelle et la porte d'Aubervilliers, ainsi qu'un bâtiment-pont dont la programmation fait encore débat entre les collectivités.

Ce quartier est un des sites opérationnels du GPRU Paris Nord Est (200 ha) dont le lauréat du marché de définition, en 2005, a été l'agence Dusapin Leclercq, TER paysagistes, mis en œuvre par la S.E.M.A.V.I.P.

Côté banlieue, c'est l'étude Sud Plaine-Ouest Wilson (120 ha) menée pour le compte de *Plaine Commune* par l'Agence des gares (AREP), bureau d'études et filiale de la SNCF.

Le programme est mixte et prévoit de tisser un nouveau quartier d'habitations et d'activités, à partir de la cité HBM existante Charles Lhermitte située au nord du Bd Ney, structuré de part et d'autre d'un grand espace vert central et d'un bâtiment pont au-dessus du boulevard périphérique dont la programmation fait encore discussion.

La procédure opérationnelle choisie est celle de la Z.A.C, or le législateur ne permet pas de créer une Z.A.C intercommunale entre un EPCI et une ville, il y aura donc deux Z.A.C distinctes et deux aménageurs distincts. Seul le choix d'un coordinateur commun devrait permettre la coordination de l'ensemble. Là aussi, le groupement de commande semble l'outil le mieux adapté pour mener conjointement les études préalables, pour la désignation d'un architecte coordonnateur unique.

Pour autant les divergences sur l'ambition du projet ont été tranchées a minima, puisque c'est Paris seul qui paye la participation financière la plus lourde avec la couverture du boulevard périphérique (BP). Ce sera donc la solution la moins onéreuse qui sera retenue de couverture entre la porte de la Chapelle et celle d'Aubervilliers sur seulement 225 ml, et ce afin d'échapper aux normes tunnel qui nécessiteraient plus de contraintes techniques (au-dessus de 300 ml). Ainsi la couverture ne relie pas la dalle existante porte d'Aubervilliers et laisse une béance de 150 ml, que l'agence Dusapin propose d'entourer de murs écrans de bureaux sur la dalle, alors qu'à cet endroit le BP est en tranchée et face à un groupe scolaire du 18^e arrondissement. La seconde raison avancée est que ces bureaux, étant vus ainsi du périphérique rapporteront plus de

²²⁰ Voir le séminaire organisé avec la participation de Pierre Mansat, maire-adjoint de Paris en charge de « la coopération territoriale », au Sénat le 3.12.2007, compte-rendu d'un programme de recherche mené par Annie Fourcaud pour le compte de la ville de Paris : *Aux origines de la gouvernance métropolitaine*.

charge foncière. Drôle de méthode urbanistique d'utiliser le périph comme vitrine publicitaire sur ce tronçon dit « des présidents »²²¹ et de ne pas prévoir un développement durable futur, ni s'inscrire dans le Plan Climat ! Nous arrivons à la limite de la « ville franchisée » dénoncée par David Mangin. Ce ne sont pas des principes de bon sens qui priment, mais des aspects financiers au regard des publicités, et de la manne qu'elles rapportent, qui bordent ce *strip* entre la Défense et l'accès à l'autoroute A1.

De même sur la question de la programmation du bâtiment-pont côté Paris, enjambant le périphérique. Le maire du 18^e arrondissement s'est engagé devant ses électeurs à déplacer le marché du quartier Château Rouge qui pose de terribles nuisances aux riverains (bruits des livraisons matinales, stationnement anarchique, trafics en tous genres y compris de viande avariée, ...) et cet endroit lui paraît adéquat. Cela rappelle encore les vieux réflexes d'excentrer toujours les nuisances vers l'extérieur de la ville.

Les conseils municipaux d'Aubervilliers et de Saint-Denis, le conseil communautaire de *Plaine Commune* ont donné pourtant leur accord à la signature du protocole d'accord d'aménagement de ce quartier, assorti du vœu que ce marché ne soit pas transféré là, face à l'esplanade centrale de liaison. Mais ici s'arrête la limite institutionnelle car ce vœu n'a évidemment aucune valeur juridique, seulement morale.

« *On vous couvre le périphérique, vous pouvez bien accepter le marché !* » un élu parisien (en off).

On peut se demander pourquoi, car quand on prône de réaliser un quartier intercommunal exemplaire en terme d'écologie urbaine et de développement durable, pourquoi laisser une ouverture de 150 m entre les deux dalles, alors qu'à cet endroit précisément l'infrastructure est en remblais ? C'est là quelque chose de difficilement compréhensible pour les urbanistes de la Plaine.

Alors dans de telles situations, peut-on parler réellement de « coopération » avec les villes périphériques ?

Ces pratiques expliquent en partie la méfiance des villes de banlieue face au « Grand Paris » et leur imposent de rester sur leurs gardes en permanence, voire sur la défensive en dépit des discours officiels rassembleurs et fraternels.

Ces exemples montrent bien que c'est la puissance financière qui dirige les choix urbains et qu'un arbitrage d'une institution supérieure, chapeautant Paris et sa banlieue, s'avère nécessaire.

Le périph, enjeu central de l'espace métropolitain

Il nous semble qu'un projet global de la reconquête et de la restructuration du boulevard périphérique est une question centrale, en terme de tisser des liens avec la banlieue. Après une étude confiée à l'équipe TVK (Pierre Alain Trévelo et Antoine Viger-Kholer architectes), co-auteurs de l'ouvrage *La ville du périphérique* sous la direction d'Yves Lion, présentée actuellement au Pavillon de l'Arsenal à Paris, la ville réalise, au gré des projets urbains limitrophes ou partagés, des opérations d'acupuncture urbaines, porte par porte, autour, sous ou au-dessus du périph.

Se pose alors, en cas de couverture, la question technique et financière de l'application de la norme de construction des tunnels. En effet, la directive de 1970 concernant l'élaboration des projets de tels ouvrages, qui définit les équipements de sécurité nécessaires, a été révisée²²² et est entrée en vigueur le 1er octobre 2004. Elle impose des ventilations et un système de gestion

²²¹ Ainsi appelé parce que les PDG des grandes sociétés internationales empruntent ce trajet en voiture entre Roissy et la Défense !

²²² Après le tragique incendie du tunnel du Mont Blanc survenu en mars 99 qui causa la mort de 39 personnes restées piégées par le feu, mais aussi celui du tunnel du Gothard en 2001.

centralisé permettant d'agir plus rapidement en cas d'incident, des contraintes de hauteur qui ne permettent pas d'assurer une continuité horizontale du sol sans encaisser les voies.

Trois couvertures ont été programmées, dont deux sont réalisées, celle de la porte des Lilas, de la porte de Vanves et de la porte des Ternes et de la Porte de Champerret (17^{ème}), toutes inscrites au contrat de plan Etat – Région de 2000-2006. Examinons plus particulièrement le cas de la couverture de la porte des Lilas.

La porte des Lilas (19^{ème} et 20^{ème} arrt), située sur le plateau de Romainville, a été la première opération d'aménagement (25 ha) avec un important enjeu d'intercommunalité initiée par la nouvelle municipalité. Les objectifs de cette Z.A.C de 25 ha ont été de favoriser les liaisons transversales entre Paris et le Pré Saint-Gervais, Les Lilas et Bagnolet ; d'aménager les dalles de couverture dans une logique de restitution de la ceinture verte et de mettre en oeuvre des programmes diversifiés favorisant la mixité urbaine (logements, équipements publics, équipement culturel, bureaux, activités, commerces...) et la création d'emplois.

Au cœur du projet, la couverture du BP qui permet une continuité entre Paris et la banlieue sous forme d'espaces publics. L'apport de la couverture du boulevard périphérique permet de répondre à deux enjeux urbains et paysagers : rétablir des continuités urbaines avec les commune des Lilas et du Pré St Gervais (la rue de Paris aux Lilas est historiquement le prolongement de la rue de Belleville dans le 20^{ème} arrt) et mettre en valeur les « horizons paysages », au Nord vers la *Plaine de France* et au Sud vers les tours *Twins* de Bagnolet. A cet endroit le périphérique est incurvé et dégage une large bande de terrains jusqu'à la limite communale, occupés à l'origine par des services municipaux de la Ville de Paris. Un travail de coopération intercommunale avec les Lilas, Le Pré St Gervais, Bagnolet et Romainville s'est déroulé tout au long de l'élaboration du projet, via des réunions publiques de concertation et la mise en place d'un comité de suivi intercommunal.

Le rétablissement des continuités de sol a été rendu aisé du fait que le boulevard périphérique est en tranchée au niveau de la place du Maquis du Vercors – cœur du nouveau quartier- et plus au Sud. Ce premier tronçon de couverture couvre 100 m de part et d'autre de la place, pour constituer un tunnel de 360 ml.

Un deuxième tronçon, autour du square existant Léon Frapié, est prolongé au nord et au sud de 70 m de chaque côté, créant ainsi un tunnel de 320 m.

A plus long terme, il est envisagé de raccorder ces deux ouvrages en couvrant la partie centrale et en réalisant un prolongement au Nord pour aboutir à un tunnel d'environ 1 000 m de la porte des Lilas à la porte Fougères. Ce tronçon a été prévu (y compris les amorces de rues qui le traverseraient), à la demande des conseils de quartier et élus locaux, en dépit du BP qui remonte et de la caserne Mortier qui fait obstacle au lien avec la 20^{ème}...et donc implicitement pour dans 30 ans...Cette démarche témoigne, s'il en est besoin, d'un souci de développement durable et de ne pas compromettre l'avenir même lointain...Il s'agit donc d'un projet conçu de manière à permettre (anticiper) ce projet à plus long terme. Ces travaux ont nécessité le déplacement de la bretelle d'accès au périphérique extérieur au Sud et au périphérique intérieur plus au nord, avec la démolition du viaduc et la modification du tracé de la bretelle de sortie du périphérique extérieur. La couverture intègre donc les équipements de ventilation nécessaires de la première et de la deuxième tranche, ce qui impose des contraintes fortes en termes de nivellement dont la remontée du niveau de dalle.

Un projet d'ensemble pourrait ainsi voir le jour, à l'instar des Rondas de Barcelone qui ont été recouverts à 100% grâce à des fonds structurels européens. Il faudrait recouvrir l'ouvrage chaque fois que la topographie le permet, c'est à dire au moins sur les 15 kms où elle se trouve en remblais, soit sur près de la moitié de l'anneau qui compte 33 kms.

Les exemples d'insertion urbaine d'infrastructures autoroutières ne manquent pas en France (celle de l'A1 à St-Denis, le Cours des 50 otages de Nantes, l'accès nord de l'A7 à Marseille,...) et à l'étranger (Barcelone, Montréal, Birmingham, Séoul,...) qui peuvent servir d'exemples²²³. Le lien avec les territoires limitrophes ne se crée pas, nous semble-t-il en ponctuant cette autoroute d'immeubles totems emblématiques par leurs formes ou leur hauteur, comme « la tour Triangle » d'Herzog et de Meuron prévue à la Porte de Versailles. L'immeuble d'Henri Gaudin²²⁴, Porte de Gentilly est de toute autre nature. Il « parle » et dialogue avec son voisin, de l'autre côté du périph. Le décideur a été bien éclairé de choisir l'architecte du stade Charléty pour réaliser le siège d'IPSOS qui se font face, séparés par le BP. Cet exemple montre bien les limites de la gestion parisienne pour cet ouvrage dont elle est propriétaire.

Nous pensons, aux vus des enjeux de son intégration urbaine, le périphérique devrait être déclassé et reclassé en tant que voie d'intérêt national, il serait alors géré par l'Etat. Sa restructuration, alors qu'il a été construit à l'économie au détriment des villes voisines dans les années 60, demande des moyens financiers très importants qui dépassent les enjeux de la ville-centre seule.

Un meilleur maillage des infrastructures en grande couronne permettait de contourner Paris sans passer par le périph, son trafic diminuerait et son aménagement en boulevard urbain serait alors possible. Des pôles périphériques se sont constitués ainsi, insuffisamment reliés entre eux et au reste de l'espace urbaine.

Ils montrent également qu'une évolution du Code de l'Urbanisme et du Code des Marchés Publics pour permettre une cohérence métropolitaine (Z.A.C intercommunale Possible entre Paris et un EPCI, autorisation CDEC au niveau régional et non départemental, le cas absurde des vélos Vélib et de Vel'Com,...) est nécessaire pour s'adapter à cette nouvelle échelle urbaine.

Une modification des représentations, de l'image mentale de ces territoires, pourrait passer par des ententes croisées d'accès aux services et aux équipements publics de part et d'autre de la limite de Paris. C'est, pour André Lortie²²⁵, une des seules et durables manières de construire ces partages de territoires que nombre appelle de leurs vœux. Nous partageons cette proposition et le Centre Aquatique d'Aubervilliers, au bord du canal Saint-Denis, dont le montage est en cours d'élaboration pourrait en devenir un symbole de co-financement et de co-utilisation, dans un contexte post-olympique.

Au centre la banlieue ! pour une métropole solidaire

Si l'on peut dénoncer au sein de la Région Ile-de-France, les intercommunalités d'intérêt afin de pouvoir se soustraire aux Fonds de Solidarité de la Région Ile-de-France destinés à établir une péréquation entre les communes fiscalement favorisées et celles qui ont peu de ressources fiscales. Pour autant, les solidarités au niveau du « Grand Paris » ne s'envisagent que si, au sein d'une même Communauté de projet, les villes font preuve de solidarité financière.

C'est à l'occasion de la présentation publique du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) temps présenté, alors que la Région mettait en débat ses orientations pour la révision du SDRIF,

²²³ Voir Stéphanie Fy, *La vie après le périphérique*. *Extramuros*, n° 14, hiver 2005-2006, revue de la ville de Paris, et le colloque organisé le 5.12.2008 au Centre International Universitaire et la ville de Paris, *L'insertion urbaine du périphérique*.

²²⁴ Henri Gaudin termine par ailleurs le bâtiment des Archives du Ministère des Affaires Etrangères dans un contexte similaire, au bord de l'A86, à côté de la gare RER B d'Aubervilliers- La Courneuve.

²²⁵ In blog de Pierre Mansat en réaction à un article paru dans le *Nouvel Observateur* qui titrait « Paris-banlieue, le divorce », semaine du 19 avril 2007, au sujet d'une interview de L. Davezies.

que P. Braouezec déclara aux Assises de *Plaine Commune*, le 5 octobre 2006, « *Au centre la banlieue !* ».

L'événement largement diffusé dans la presse, organisé sous le chapiteau de l'académie Fratellini attira, peut-être par la provocation de son titre, bon nombre de professionnels, y compris parisiens.

Le président prit ainsi position officiellement sur le mode d'extension de la capitale, pour un système d'organisation polycentrique. Position politique qui repositionne la périphérie par rapport au centre, et qui ne date pas d'aujourd'hui dans l'histoire des documents réglementaires et prospectifs de la région parisienne, menés par des élus de droite comme de gauche.

Il réaffirmait la prédominance des quartiers populaires dans le développement régional, la nécessité de densifier des pôles identifiés de développement afin d'éviter l'étalement urbain, et surtout de réduire les inégalités spatiales. Souhaitant apporter une contribution active à ces débats qui concernent les territoires de banlieue en premier lieu, Patrick Braouezec a organisé plusieurs séminaires sur ce sujet avec des experts de tous les horizons, la société civile et les habitants comme il l'a fait depuis 1991 avec les Assises de la Plaine.

L'un d'eux, *Demain la métropole : défi humain, défi urbain* eut lieu le 26 septembre 2008 à la mairie de Saint-Denis. L'édile déclara en ouverture des débats et des contributions :

« *Le débat sur Paris Métropole nous donne l'occasion de réfléchir sur de nouveaux modes de penser la ville et la capitale en particulier. Paris pourrait constituer un contre-exemple à toutes les autres mégalo-poles du point de vue social. Ces métropoles se construisent généralement à deux vitesses avec le plus souvent un centre riche et une périphérie pauvre vers laquelle la population modeste est éloignée, de plus en plus loin, par le jeu de la loi du marché (survalorisation du centre) et ne bénéficie par des fruits du développement.* »

Tous reconnaissent la forte identité du territoire et sa spécialisation des cultures du monde et du sport. Un habitant fit remarquer qu'en regardant l'arrivée de l'A1 le matin sur Paris, on pouvait à juste titre se demander si c'est la banlieue qui a besoin de Paris ou Paris qui a besoin de la banlieue. Cette remarque anodine montrait combien le centre est tributaire de sa périphérie.

Au-delà du débat centre-périphérie et d'autres interventions, la contribution de Chris Younés nous a particulièrement intéressée ; elle a insisté sur le fait que la catastrophe urbaine est dénoncée dans de nombreuses études et livres tel que celui de Mike Davis²²⁶. Si personne ne remet en cause le devenir urbain, c'est son caractère d'inhabitation qui fait question. Le défi, pour elle, est de s'interroger sur d'autres modalités plus durables et soutenables de développement, car il n'existe pas un seul modèle de développement urbain, celui de la spéculation financière. Aussi, pour inventer des régénérations face à un épuisement des milieux naturels et des personnes (notamment dans les longs déplacements domicile-travail), il nous faut mettre en œuvre des changements qui associent les dimensions économiques, environnementales, sociales et culturelles à travers trois repères principaux. Tout d'abord, en améliorant la qualité des mobilités, construire des centralités à taille et à qualité humaines, enfin accorder de l'importance à la participation du citoyen et à la concertation, afin que les évolutions urbaines ne dépendent pas que des experts.

Chris Younés conclue en mettant en valeur trois qualités à avoir face au défi urbain : la responsabilité que chacun doit être à même d'assurer, la résistance, et la création qui permet d'inventer d'autres possibles.

²²⁶ Mike Davis, *Le pire des mondes possible. De l'explosion urbaine au bidonville global*, Paris, La Découverte, 2007.

deca : *Le Grand Paris est-ce la fin des agglos ? Quels avantages et quels inconvénients pour les gens comme nous qui habitons la banlieue ?*

zabou : *N'y a-t-il pas danger à perdre notre identité proche et de devenir en fait qu'un arrondissement supplémentaire de Paris ? Sans contrepartie.*

Patrick Braouezec : *Ils ont tous les deux raison. Si l'un des deux scénarios d'agrandissement était retenu, la perte d'identité serait effectivement forte. Notamment dans celui de regroupement des quatre départements, mais aussi dans l'autre. C'est pour ça qu'on défend la question de poly centralité, car elle est respectueuse des territoires, respectueuse de la dignité des gens. On considère que ces territoires sont suffisamment structurants car on y retrouve toutes les fonctions de l'homme. Bien évidemment, si on parle de polycentralité, il faut le voir de manière vaste. A mes yeux, la polycentralité est la seule solution qui permette de respecter l'identité et l'histoire de chaque commune.*

Extrait du «Tchat avec le président », le 23 juin 2008 sur le web

Il a été préféré à l'unanimité un système de co-développement et non pas de solidarité qui renvoie à un rapport d'assistanat que les habitants récusent aujourd'hui. Une péréquation financière est au cœur du sujet sur la création d'une nouvelle gouvernance.

Pour autant, le débat sur la forme de l'expansion parisienne a beaucoup évolué ces derniers mois. Ce qui pouvait passer pour une provocation en 2006, semble largement partagé par nombres d'experts de tous horizons deux ans après.

Plusieurs analyses concrètes tant en terme de **la répartition des emplois** de l'agglomération métropolitaine que **le maillage des transports**, confirment la mise en place de fait d'une structuration polycentrique de la zone dense. Un ouvrage récent de Laurent Davezies²²⁷, met en avant un paradoxe lié à l'émergence des villes mondiales : les régions ayant les PIB les plus élevés seraient souvent celles où les gens sont les plus pauvres. L'Ile-de-France produit 29 % de la richesse nationale mais ne touche que 22 % du revenu des ménages : le reste est dépensé dans les autres régions. Si l'on prend le cas de la Seine Saint Denis, plus de la moitié des emplois, et 85 % de ceux qui sont les plus qualifiés de la *Plaine de France*, sont occupés par des actifs résidents ailleurs.

De nombreux ouvrages ont fait florès sur ce sujet éminemment d'actualité ; trois d'entre eux nous paraissent apporter des éclairages complémentaires.

Le premier est issu de la Direction Régionale de l'Équipement remis en décembre 2003 à l'occasion des études préalables à la révision du SDRIF, réalisé sous la direction de Daniel Séné, ingénieur général des Ponts et Chaussées, intitulé *Le polycentrisme en Ile de France* qui aborde la polycentralité sous l'angle principal du maillage des transports. Le second, est la contribution des Chambres de Commerce et d'Industrie de Paris - Ile-de-France, daté de septembre 2006, qui l'aborde sous l'angle économique. Le troisième est la contribution du Conseil Economique et Social qui attire l'attention sur la consolidation de la cohésion sociale.

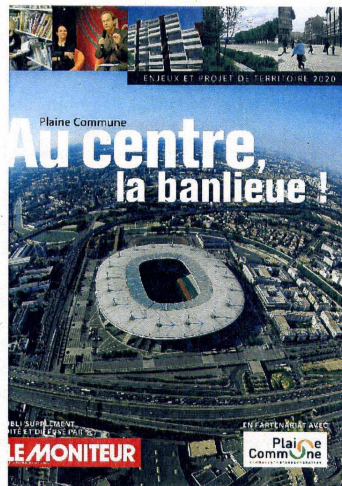
Tous invitent le politique à agir dans le sens de trouver un modèle d'institution anti-exclusion, mais la question de la gouvernance reste entière, car au-delà de la forme qui est un préalable, elle ne règle pas tout et notamment pas les questions sociales.

Philippe Panerai propose une autre posture très intéressante, celle de décaler son regard pour faire varier les représentations et décrire l'emboîtement des échelles, de reconnaître d'autres centralités et de regarder l'espace urbain d'un autre point de vue avec en perspective, les sites et des paysages. De la porte des Lilas on a une vue imprenable sur la *Plaine de France*, la Tour Pleyel, la basilique, ...comme la ligne des Forts aussi offre de superbes points de vue, qui sont

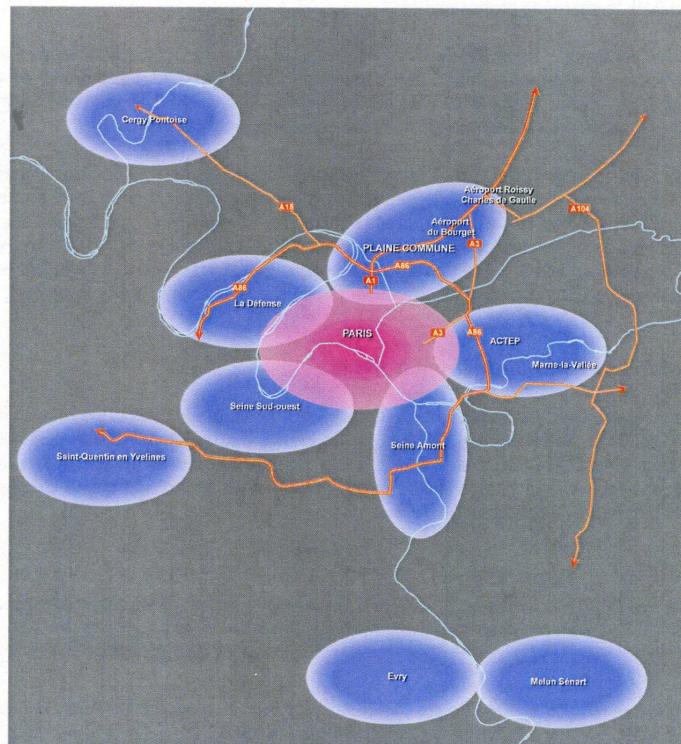
²²⁷ Laurent Davezies, *La République et ses territoires. La circulation invisible des richesses*, Paris, Seuil, 2008.

autant de mise en relation (Fort de Romainville, d'Aubervilliers, de la Briche, ...). Pour lui, cette façon de représenter la ville par un regard inversé, est une manière de voir autrement et de dire que le centre, c'est aussi là où on l'habite (et bien sûr, là où on vote). La notion de polycentralité, dit-il, ne renvoie pas qu'à des espaces urbains ou à des pôles d'excellence (du savoir ou de l'économie), mais à une signification plus large qui passe par la géographie et l'analyse des paysages, les monuments, la prise en compte des réseaux et des convergences des flux, comme le préconisaient les sociologues des années 60²²⁸.

L'affirmation de la zone métropolitaine conduit à une exigence accrue de mobilité, de polarités et de mutualisation.



Assises de Plaine Commune, 5 octobre 2006



Proposition d'organisation de la zone dense de l'agglomération parisienne, source P.C., nov. 2008

²²⁸ Paul Henri Chombart de Lauwe proposait déjà dans son ouvrage *Paris et l'agglomération parisienne*, Paris, PUF, 1952, d'organiser la banlieue autour de centralités représentées par des monuments symboliques.

Le devenir de Plaine Commune dans le projet métropolitain

80% de la population française, soit près de 22 millions d'habitants, vivent aujourd'hui en intercommunalités, dont 171 communautés d'agglomérations. Comment alors prendre en compte les besoins des 105 intercommunalités d'Ile-de-France, soit 29 Communautés d'agglomérations, 4 Syndicats d'agglomérations et Villes Nouvelles et 72 Communautés de Communes ?

Assistons-nous à une refondation radicale du modèle de l'administration publique française dans une perspective de partage de la souveraineté territoriale entre des instances politiques démultipliées ? Comment faire car les documents de planification sont totalement dénués de prescriptions réglementaires. Cela explique en partie pourquoi les schémas directeurs régionaux n'ont pas réussi à être opérants pour contrer l'étalement urbain et limiter les disparités sociales et spatiales.

L'environnement et la qualité de vie sont une nécessité afin d'assurer aux habitants et aux personnes qui exercent une activité sur le territoire un cadre de vie et des emplois de qualité. Une démarche de développement durable peut générer des emplois et de l'activité économique sur les territoires tout en améliorant le cadre de vie des habitants et des acteurs économiques : exemples sur Plaine Commune par le soutien à l'éco-développement.

Parallèlement, la logique d'étalement urbain de la capitale ne doit pas se réaliser à sens unique et au détriment des territoires périphériques. Car les personnes vivant à Paris s'éloignent de leur centre ville, contraintes par le prix de l'immobilier, à s'installer sur les territoires périphériques, tant la pression foncière sur le logement est importante plus on se rapproche du centre : elle éloigne toujours plus loin les populations les plus pauvres, soumis à des trajets domicile-travail très longs et épuisants. Dans une logique de développement durable, le Conseil de développement de Plaine Commune souhaite d'autres solutions de développement du territoire métropolitain, tout en étant conscient que cela pose également la question de la densité.

Une planification régionale toujours polycentrique²²⁹

Tous les plans d'orientations de la région parisienne jusqu'au SDRIF 2007, dans des contextes et de façons très différentes, tant du point de vue des politiques menées que des outils et moyens mis en œuvre, prôneront une extension polycentrique. Pourquoi ? Les arguments avancés sont multiples, mais récurrents.

C'est après la première guerre mondiale, on l'a vu, qu'apparaissent les premiers documents régulateurs de la région parisienne, à la suite du concours lancé par la Commission du Grand Paris remporté par Léon Jaussely et la loi Cornudet de 1919.

Les prescriptions de polycentrisme dans le développement de la capitale française se présentaient différemment au fur et à mesure des situations économiques et politiques du moment de leur révision. Chaque Plan d'orientation d'Aménagement régional s'est élaboré à partir de la révision du plan précédent, et sur la base d'études préalables : diagnostic et propositions, avec une perception à long terme, plus ou moins stratégique et prospective pour les 20 ou 30 ans à venir, sur un périmètre régional devenu plus ou moins étendu. C'est sans doute ce qui fit leur différence en termes de portée et d'efficacité.

Ce que l'on constate en étudiant ces différents plans d'aménagement, c'est d'une part, l'évolution de leur périmètres d'intervention (le Plan Prost sur un rayon de 35 kms depuis notre-

²²⁹ Voir notre intervention lors de l'Atelier « Paris Métropoles en miroir » au Conseil régional d'IDF le 24 juin 2008 : « Du projet urbain de la Plaine Saint-Denis au projet d'agglomération. L'hypothèse de la figure polycentrique » in Actes du colloque (à venir).

Dame, soit 3800 km², et le dernier SDRIF sur l'ensemble de la région parisienne, soit 8 départements et plus de 12 000 km²), d'autre part, le temps de la prospective varie d'un plan à l'autre (35 ans de visibilité pour celui de Delouvrier de 1965-2000, à une moyenne de 20 ans pour les suivants : 1976-2000 ; 1994-2015 et 2007-2030).

Ce qui frappe également, c'est la corrélation des prévisions statistiques prospectives de la population avec le contexte économique : le plan de Delouvrier (S.D.A.U.R.P.) établi durant la période des Trente Glorieuses prévoit une croissance très forte de la population française de l'an 2000 (74 millions contre 40 en 1946) et de la région parisienne (14 millions contre 6,6 en 1946). Le plan Prost tablait sur une faible progression de la population dans les années 30, celui de 1976 (S.D.A.U.), en pleine crise pétrolière, réajuste les estimations entre 62 et 68 millions d'habitants pour l'an 2000.

L'évolution des prescriptions pour une capitale moins centralisatrice, à la fois sur le plan national et sur un plan régional, évoluera en six plans successifs avec une conscience de :

- **Lutter contre l'étalement urbain et organiser les accès** à la métropole sont des objectifs récurrents depuis le Plan Prost : "C'est, en résumé, un projet tendant à restreindre l'éparpillement des nouvelles constructions pendant quinze années, afin de concentrer, au cours de cette période, tous les efforts, toutes les activités, dans le but de vertèbrer et d'améliorer, à tous points de vue, l'agglomération parisienne de 1935" ²³⁰.

- **Densifier les noyaux anciens et nouveaux** de la périphérie qui apparaît au moment de la Reconstruction dans le PADOG de 1960 qui fait le constat que « Le noyau central est trop dense et trop lointain de la périphérie de l'agglomération » et prescrit que cette reconquête devra se faire « en rénovant les noyaux anciens de la banlieue et aussi créer des noyaux nouveaux (...) fortement urbanisés et équipés. » (...) « Autant se justifie un desserrement de la partie centrale de l'agglomération parisienne, autant un regroupement et une densification de la partie périphérique de l'agglomération dans ses limites actuelles s'imposent ».

- **Créer huit métropoles d'équilibres**²³¹ à l'échelle du territoire national afin d'amoinrir l'attraction inéluctable de la capitale. Le Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris (SDAURP) de 1965, adopté sous la direction du préfet Paul Delouvrier, fonde le Réseau Express Régional (RER), des autoroutes radiales vers la banlieue, mais surtout **six villes nouvelles** à 35-40 kms de la ville centre. P. Delouvrier s'appuya sur un outil qu'il créa, l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Île-de-France (IAURIF). Rappelons qu'à cette période, dans un contexte de renouveau des Sciences Humaines, vit le jour l'École de Sociologie Urbaine sous l'impulsion d'intellectuels marxistes comme P.-H. Chombart de Lauwe et d'Henri Lefebvre. Une sociologie appliquée à la quotidienneté dans la lignée des travaux de F. Le Play²³² et du courant positiviste

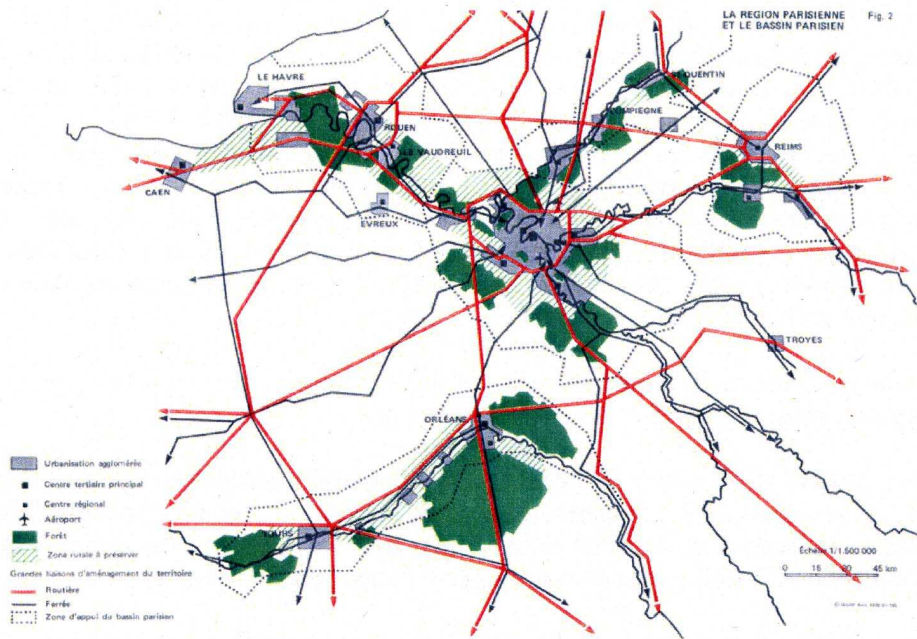
- **Organiser les transports** pour réaliser des rocade et des radiales routières et ferrées afin de privilégier la desserte de ces « nouveaux pôles restructurateurs » définis selon deux axes tangentiels : un au nord allant de Marne-la-Vallée à Cergy Pontoise, incluant **la Plaine Saint-Denis** et l'Université Paris 13 à Villetaneuse, et l'autre au sud allant de Melun à Saint-Quentin en Yvelines. On parle bien dans le Schéma Directeur de 76 d'une extension « en pôles structurants » autour de Paris afin de contrer un développement trop concentrique.

²³⁰ In *Urbanisme* n° 40, à l'occasion de la publication du Plan de 1935.

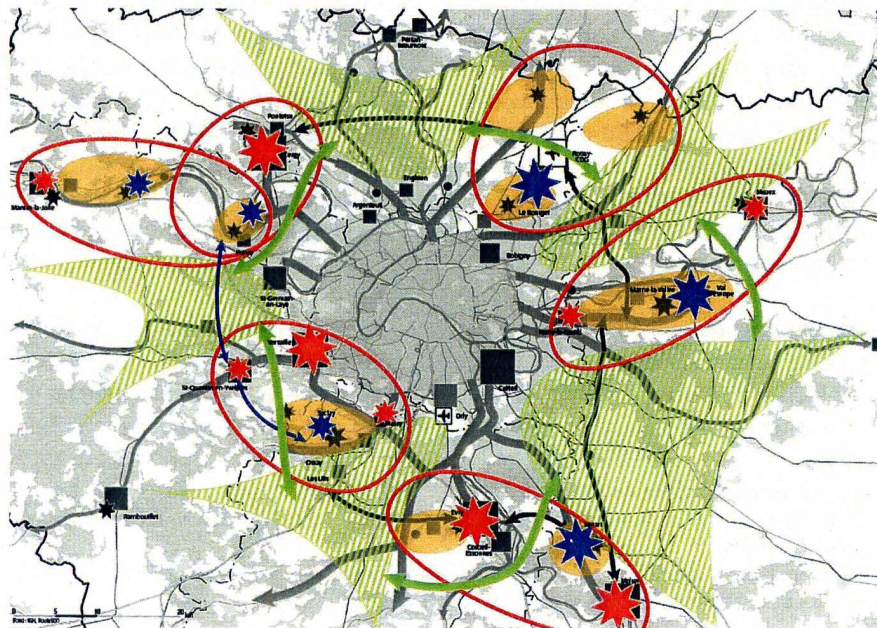
²³¹ Lille-Roubaix-Tourcoing, Nancy-Metz-Thionville, Strasbourg, Lyon-St Etienne-Grenoble, Marseille-Aix en Provence-Delta du Rhône, Toulouse, Bordeaux et Nantes-St Nazaire.

²³² (1806-1882) fondateur de la Société Internationale des Etudes Pratiques d'Economie Sociale et de l'Union de la paix sociale. Son ouvrage le plus connu, une enquête *Les ouvriers européens*, parue en 1855.

SCHEMAS DIRECTEURS D'AMENAGEMENT DE L ILE-DE-FRANCE



Une région parisienne qui se développe selon les structures paysagères existantes: la Seine, les forêts domaniales, à l'échelle du bassin parisien. Cette idée est reprise par l'équipe d'A. Grumbach qui travaille sur l'OIN de Seine Aval. Doc. SDA 1976



source Contributions d'experts – groupe Transports, SDRIF 2007

• à la notion de **densifier des pôles structurants** définis dans le SDAURIF de 1994 qui fait valoir trois autres sites de développement autour de Paris, dont celui de la **Plaine Saint-Denis**, avec le Bourget et Seine Amont, et parle pour la première fois de la volonté de contrer l'opposition centre-périphérie : « Ce sont donc trois sites de restructuration qui vont, en complément de celui de La Défense à l'ouest, déjà amplement développé et dont le succès est assuré, marquer dans la décennie à venir l'articulation entre Paris et sa banlieue. C'est par eux, et à partir d'eux, que peut se transformer l'image encore présente d'une opposition Paris-banlieue. »

• **une alternative consensuelle** pour le SDRIF 2007 qui propose un développement en faisceaux et prône la densification du cœur de l'agglomération pour lutter contre l'étalement urbain. Il préconise de construire 60 000 logements/an, contre 35 000 actuellement, dont 30% seront sociaux (23% en moyenne actuellement), créer 700 000 emplois nouveaux. Cette ambition ne sera possible que dans un contexte économique fort, ce que les derniers événements comme la crise des *subprimes* aux Etats-Unis, ne prédisent pas.

Ces plans directeurs ont traversé l'histoire urbaine, sociale et économique de la France, mais aussi juridique et institutionnelle. Six lois participeront activement à leur évolution :

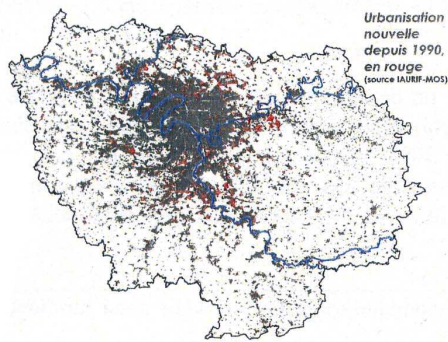
- portant sur la réorganisation de la région parisienne, **la loi du 10 juillet 1964** dissout les départements de la Seine et de la Seine et Oise pour sept départements distincts. La révision du PADOG, cinq ans après sa sortie, portera donc sur ce nouveau périmètre.
- **La loi d'Orientation Foncière du 30 décembre 1967** généralise le système polycentrique en l'étendant à toutes les agglomérations importantes, en distinguant nettement les documents prospectifs des documents réglementaires dans les documents d'urbanisme de l'aménagement local à l'aménagement régional (POS, COS, ZAC, SDAU, ..).
- La décentralisation des pouvoirs en matière d'aménagement de l'Etat aux communes va bouleverser le paysage français avec **la loi Deferre sur du 2 mars 1982**, leur donnant le pouvoir de se gérer, et donc de s'étendre sans le contrôle de l'Etat.
- **La loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du territoire, ou loi Voynet, du 4 février 1995** transfère le pilotage et l'élaboration du Schéma Directeur d'Ile de France de l'Etat au Conseil Régional.
- Enfin, **la loi Chevènement du 12 juillet 1999** relative au renforcement et à la simplification de la coopération territoriale, et **la loi SRU du 13 décembre 2000** relative à la solidarité et au renouvellement urbains, renforceront la décentralisation par la multiplication des intercommunalités, introduisant une exigence de solidarité et de mixité sociale et la notion de Développement durable.

Ces schémas directeurs successifs ont suivi également l'évolution des élections avec la victoire de la gauche aux élections présidentielles de 1981 et l'élection du candidat socialiste François Mitterrand ; puis en 1998, les premières élections au suffrage indirect du président du Conseil Régional, Jean-Paul Huchon, et en 2001, celle du premier maire socialiste de la capitale, Bertrand Delanoé.

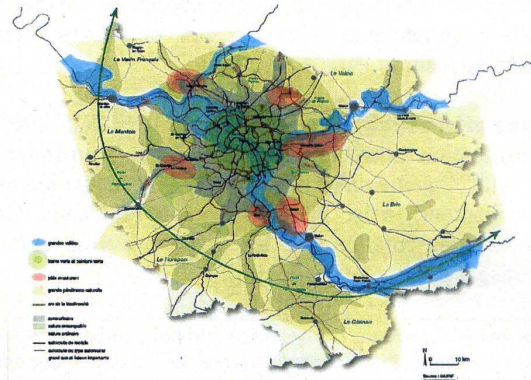
Ces deux dernières collectivités détenues encore par la gauche aujourd'hui, sont le centre d'un enjeu politique stratégique par rapport à l'Etat qui souhaiterait reprendre la main sur ces instances, au risque de revenir à une centralisation de la prise de pouvoir, c'est à dire 60 ans en arrière.

Le constat du SDRIF 2007 est une forte tendance à l'éparpillement de la consommation d'espace en Ile de France (schéma 1), conjointe avec un système d'espaces ouverts existants (schéma 2) qu'il reste à organiser et mettre en synergie.

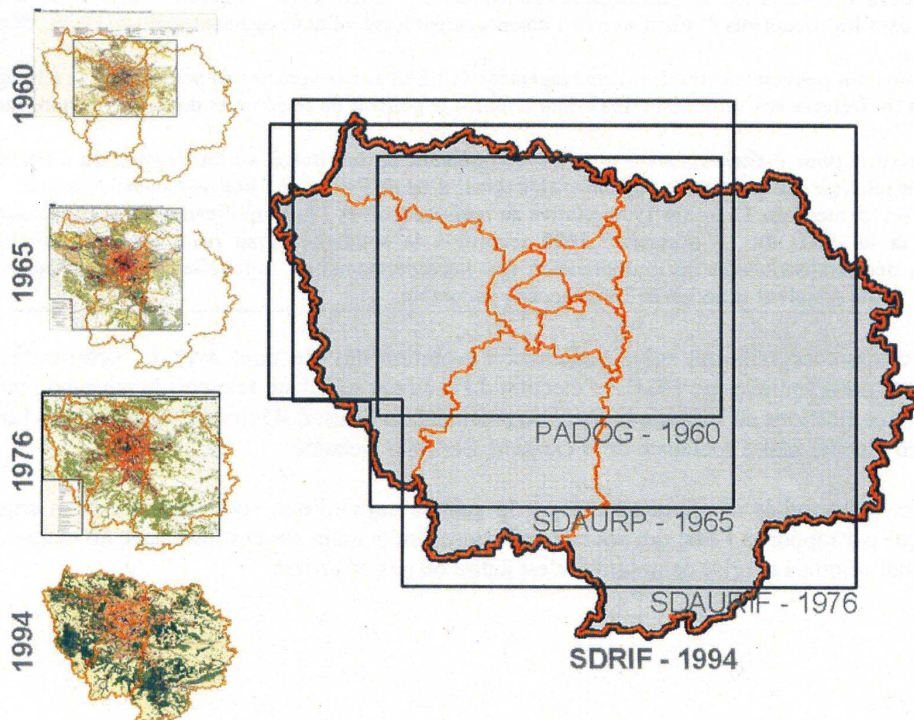
-1-



-2-



Evolution des périmètres des SDRIF, Source IAURIF



Le Grand pari oublié de « Banlieue 89 »

On note que la notion de Grand Paris, même si on la devine à travers des prescriptions de réorganisation, n'est pas dite clairement, tant une tradition jacobine centralisatrice reste encore présente et le sujet très sensible politiquement, quelque soient les partis.

Cette question n'est en fait abordée par l'Etat qu'après la première guerre avec la loi Cornudet de 1919 sous Raymond Poincaré qui introduit en France la planification urbaine, et dans les années 80 par F. Mitterrand avec la mission « Banlieue 89 » qu'il confie à R. Castro et M. Cantal-Dupart. Elle n'aboutira pas faute de propositions trop en avance et jugées dérangeantes pour les maires des grandes communautés urbaines comme Lille et Marseille qui y voyaient un renforcement de la centralité parisienne à leur détriment.

En février 1986 eut lieu l'exposition du « Grand paris » à la Préfecture de Seine Saint-Denis et à la Biennale de Venise, puis durant l'été de la même année au CCI de Beaubourg à Paris dans le cadre de « *L'observatoire des banlieues* ».

Le siège de « la mission » fut transféré sur la Plaine, au siège de la Direction Interministérielle à la Ville (D.I.V.) à sa création en octobre 1988 par Michel Rocard, au n° 194 de l'avenue Wilson dans un bâtiment industriel habilement réhabilité par Renée Gailhoustet. Malheureusement ses archives disparurent il y a quelques années, en raison d'une inondation des caves du bâtiment. Les reconstruire serait essentiel dans les débats actuels sur le Grand Paris, car sa mission principale était bien d'en esquisser le contour institutionnel et urbain.

La première version sera un manifeste à l'échelle de l'ancien département de la Seine. La seconde, « Le pari des 5 Paris » se recentre sur l'aménagement de quatre territoires intercommunaux conçus comme autant de « Paris » périphériques, en mesure de rivaliser avec le Paris du centre, le 5^{ème}. Castro parle d'un territoire qui d'objet (souvent de rebus) doit passer à un **territoire-sujet**, c'est à dire par l'émancipation identitaire des villes et agglomérations de la banlieue.

Les Assises de Nanterre en mai 89 intitulées « *Vers une civilisation urbaine* » relancèrent le débat du Grand Paris. Aux assises de Bron, à côté de Lyon, en décembre 90, le président Mitterrand annonça la création d'une « unité de commandement » autour des questions de la ville concrétisée par la nomination d'un ministre d'Etat à la Ville, Michel Delebarre, et de treize sous-préfets ; mais également une loi de solidarité financière, une loi d'Orientation sur la ville (la L.O.F.) et de la création d'une Ecole des Hautes Etudes Urbaines à Lyon (qui malheureusement ne verra jamais le jour).

Cet énorme travail n'a été que très peu exploité par les chercheurs, comme par les politiques, et montre la difficulté de passer d'un énoncé d'un problème à sa résolution.

Pourtant sur place, leader marxiste s'il en est, Roland Castro et son équipe ne furent pas inviter à travailler à l'élaboration du projet urbain de la Plaine Saint-Denis.

On voit bien que la question de la limite est récurrente et que le périmètre de réflexion des Schémas directeurs successifs s'est élargi chaque fois, incluant des réformes politiques qui donneront naissance à de nouvelles institutions, alors que les principes en matière de politique d'aménagement restent d'une exceptionnelle continuité, face au tropisme de la capitale. Tropisme qui tend à s'amenuiser, on l'a vu, en ce qui concerne le logement et l'emploi.

On peut à juste titre s'interroger sur les raisons de cet échec à mettre en œuvre une organisation métropolitaine multipolaire et dense, alors que cette préconisation a été prônée par les schémas directeurs d'aménagement successifs depuis plus de 60 ans ?

Certainement du fait, en premier lieu, que ces orientations ne sont pas des obligations, mais des préconisations : il faut différencier documents de planification et documents de stratégies d'aménagement.

Ensuite, le périmètre de ces schémas ne correspondait parfois à aucune institution gouvernable, l'ambition et le portage politique pas toujours au rendez-vous, enfin la maîtrise d'ouvrage urbaine fut souvent sous-dimensionnée au regard des ambitions et des objectifs à atteindre.

La construction de l'espace métropolitain cohérent et multi-polaire ne pourra se construire qu'avec des outils comme une Agence d'Urbanisme à la même échelle (qui pourrait être l'association de l'IAU et de l'APUR) ; un Observatoire régional et une évaluation des actions publiques afin de les contrôler et de les réorienter en fonction du contexte économique, d'évaluer ces actions sur les populations locales et de mettre en place une réelle organisation multipolaire de la Métropole en pôles structurants à densifier afin de lutter efficacement contre l'étalement urbain et le grignotage des territoires agricoles et forestiers. Car ces espaces naturels constituent de véritables poumons producteurs d'oxygène, capables de lutter contre le réchauffement et les disparités de la couche d'ozone, allant de pair avec la poursuite de la réduction des véhicules à essence, les plus producteurs en CO2.

Un «espace-temps» entre mobilités et réseaux

Pour traduire la solidarité de l'espace et du temps, Hermann Minkowski, mathématicien, physicien et théoricien allemand (1864-1909) lança l'expression « espace-temps » en 1908. Il désignait ainsi le système de quatre variables (x, y, z, t) nécessaire au repérage complet d'un phénomène selon la théorie de la Relativité. Il faut en effet tenir compte solidairement de sa position dans l'espace (traditionnellement doté de trois dimensions x, y, z) et de celle qu'on occupe dans le temps (ou quatrième dimension t).

L'homme " citoyen du monde " est assigné à demeure dans l'espace-temps. Et pourtant l'homme échappe par la pensée aux limites du temps et de l'espace, en lien vital, informatif avec l'idéal, celui des idées et des idéaux dans un système de valeurs.

L'historien d'art et d'architecture Siegfried Giedion (1888-1968) élabore une théorie évolutive de l'art, de l'architecture et de la civilisation matérielle. Issu de conférences données à Harvard, son ouvrage « *Espace, temps, architecture* » connu dans les années 70 un grand succès. Après avoir examiné l'héritage architectural de l'Occident, l'auteur étudie les nouvelles possibilités apportées par l'industrialisation et consacre plusieurs pages à la nouvelle conception « espace-temps » dans l'art, la construction et l'urbanisme.

On peut ainsi appliquer ce concept, cette 4^{ème} dimension, à la Plaine qui s'étire entre le nœud routier de la porte de la Chapelle et l'aéroport de Roissy, en passant par celui du Bourget. Un territoire, traversant et traversé, qui doit sa spécificité et ses atouts à sa situation spatiale, qui a subi maintes coupures, mais dont les élus ont bien compris l'obligation de **le raccorder à une dimension temporelle**, c'est à dire aux déplacements et notamment par train.

Le train est un des lieux les plus fréquentés par les franciliens dans leur vie quotidienne. Les gares sont autant d'entrées dans l'archipel, que de centralités dans le tissu diffus.

« Avec le rail, la coupure du périphérique est physiquement abolie, et en périphérie, l'urbanité se construit autour des gares » souligne Jean-Marie Duthilleul²³³, « le train donne aux gens la possibilité d'aller d'un bout à l'autre de cet archipel en une vingtaine de minutes ».

Les cartes isochrones illustrent terriblement ce rétrécissement du territoire et montre un développement en pôles et non pas radioconcentrique comme le système de tarification des transports.

La réalisation des deux tangentiels tant attendues ; - la Tangentielle Nord, allant de Pontoise à Marne la vallée par l'aéroport de Roissy et l'autre au sud-ouest allant de Saint-Germain-en-Laye

²³³ PDG de l'AREP, bureau d'études architectural et urbain de la SNCF, entretien publié in *Territoires partagés. L'archipel métropolitain*, catalogue de l'exposition au Pavillon de l'Arsenal, octobre 2002.

à Melun, en passant par Massy et Evry -, ont été inscrites au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2000-2006 et repris dans le CPER 2008-2013 que nous détaillerons plus loin. Comme le métropolitain au XIXe s., il confirme qu'à l'avenir l'organisation des transports à l'échelle de l'agglomération parisienne passera d'un système concentrique à un système maillé.

Enfin, une étude récente de l'IAU île-de-France²³⁴ sur les déplacements quotidiens des Franciliens a été menée à partir des distances parcourues, et non de la fréquence des déplacements. Une telle approche permet par incidence de mieux connaître l'usage des infrastructures, la consommation d'énergie ainsi que la pollution engendrée par chaque déplacement.

Les analyses des différentes "enquêtes globales transports" ont montré que l'évolution du nombre de déplacements par personne et par jour est stable, mais que les distances parcourues augmentent.

En 1976, un Francilien « moyen » effectuait, dans la région et en semaine, 3,8 déplacements par jour, pour un total de 13 km quotidiens. En 2001, même nombre de déplacements mais une distance moyenne parcourue de 16,6 km environ. À l'échelle de la population régionale, les déplacements quotidiens des habitants sont ainsi passés de 120 à 170 millions de kms.

Cet accroissement est imputable à 80 % à la voiture, dont la part modale dans les distances augmente de 49 % à 58 %, alors que celle du transport collectif reste stable, autour de 20 %, en nombre de déplacements.

L'étude montre que le nombre de déplacements par personne dépend de moins en moins de l'éloignement par rapport à Paris, les distances parcourues par les habitants de grande couronne étant en moyenne deux fois plus élevées que celles des Parisiens. Enfin, les femmes (52 % de la population) ne réalisent que 43 % des distances parcourues tout en effectuant le même nombre de déplacements quotidiens que les hommes.

La desserte des territoires du nord-est parisien, un enjeu central de développement

Alors que Paris a perdu 300.000 emplois entre 1975 et 1999, la proche périphérie en a gagné 100.000 et la grande périphérie 700.000. Le système concentrique parisien n'est plus adapté aux relations domicile-travail-loisirs. Le temps moyen de transport a augmenté et cela discrimine les utilisateurs de banlieue par rapport aux utilisateurs parisiens. Le Conseil de développement estime que l'organisation des zones tarifaires est le reflet d'une vision artificielle et désuète du territoire.

Ainsi, sur le territoire de Plaine Commune, correspondant à un bassin de vie de 335.000 habitants, il existe 3 zones tarifaires différentes auxquelles il faut ajouter une 4ème pour se rendre et se déplacer sur Paris.

Autre exemple : si vous désirez une carte orange pour effectuer le trajet de Val de Fontenay (zone 3) à Sartrouville (zone 4) par le R.E.R A, il faut payer un abonnement zones 1 à 4, car votre trajet vous fait obligatoirement traverser les zones 1 et 2.

Remarques du Conseil de Développement de P.C., 2007

La politique de transports sur *Plaine Commune* devient importante dès lors que la Plaine est devenue un centre d'affaires et de sièges sociaux important. De nombreux salariés viennent y travailler en transports en commun. L'affluence des gares R.E.R a suivi l'évolution de cette transformation et les comptages servent d'indicateurs. Grâce à l'effervescence de la candidature aux J.O. 2012 de Paris, cinq lourds projets de transports ont été inscrits au CPER 2000-2006,

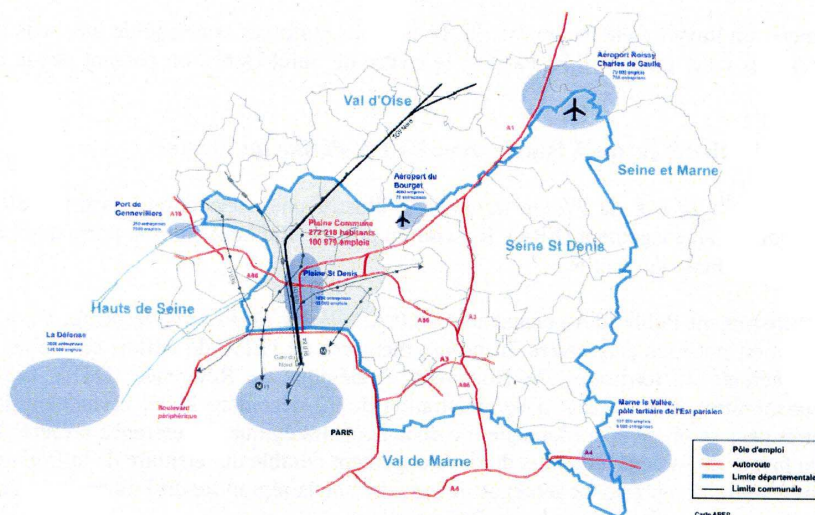
²³⁴ Jérémy Courel, *170 millions de kilomètres par jour. Un autre regard sur la mobilité des Franciliens par une approche fondée sur les distances parcourues par les individus au cours de leurs déplacements*, IAU-IDF, novembre 2008.

puis au suivant, qui donneront à ce territoire sa dimension spatiale et temporelle qui lui procure aujourd'hui, et encore plus demain, une valeur ajoutée considérable.

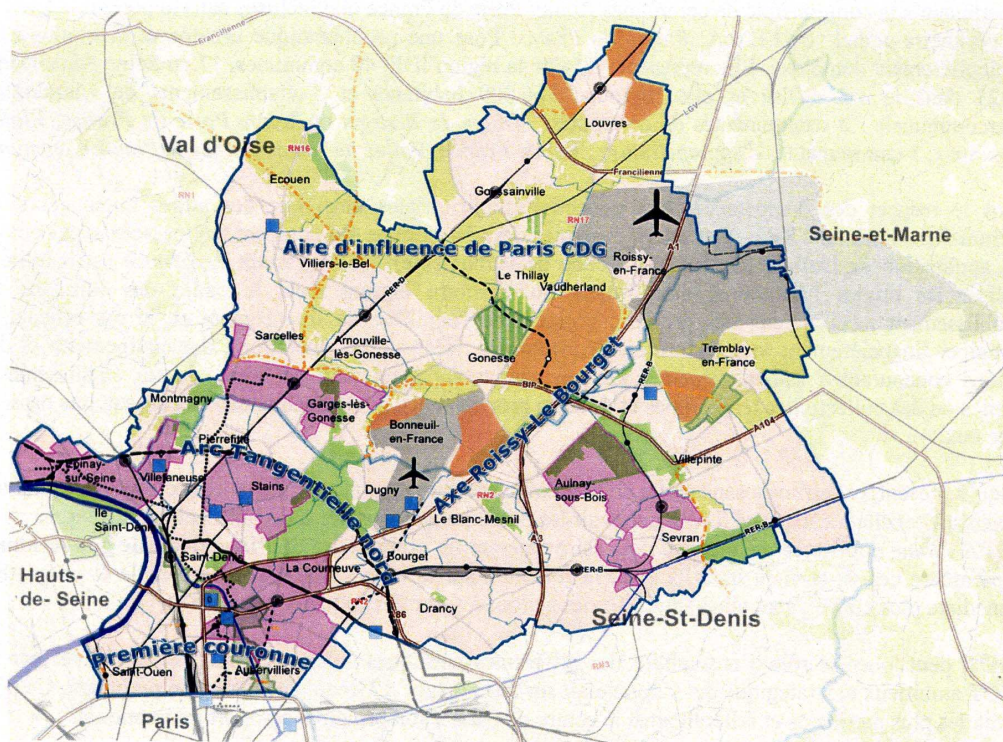
Il s'agit de la Tangentielle nord, du tramway Tram'Y, le tramway sur pneu Saint-Denis/Pierrefitte/Garges/Sarcelles, le prolongement de la ligne 12 du métro et le prolongement du tram T1 jusqu'à Gennevilliers.

Sur le CPER 2007-2013 sont inscrits en nouveaux projets la gare Eole Evangile et CDG Express, ainsi que la poursuite des financements des transports du CPER précédent.

Aussi, localement, un travail a été mené avec la RATP pour renforcer le réseau de bus dans la Plaine et notamment entre les deux gares R.E.R, Paris et le centre de Saint-Denis, en passant par le quartier du stade de France



Mobilités et réseaux à l'échelle du 93



Et à l'échelle de Plaine de France

Plaine Commune, un archipel stratégique en Ile-de-France

Dans une interview²³⁵, le président de *Plaine Commune*, alors en passe d'être réélu pour un second mandat (2008-2013), réaffirme : « Je défends l'idée du polycentrisme ».

Il y explique l'importance de la taxe professionnelle unique et de fonder une intercommunalité de projets partagés, et non d'opportunité politique ou fiscale afin d'échapper au versement de la Dotation de Solidarité Urbaine et de Cohésion sociale (DSU)²³⁶ ; pour lui, c'est un enjeu citoyen.

Concernant les dotations fiscales, les critères de péréquation des richesses produites par l'ensemble de la métropole doivent tenir compte des spécificités des territoires comme celui de la Seine-Saint-Denis. En effet, si seul le potentiel fiscal des territoires est pris en considération, ce département est riche. C'est bien sûr loin d'être le cas si l'on prend en compte des paramètres plus humains et les indicateurs de bien-être : potentiel humain, niveau de scolarisation, logements insalubres, santé des personnes, taux de chômage, ...

Pour P. Braouezec, la future métropole ne doit pas être l'extension de la capitale aux 29 communes limitrophes, ni aux 3 départements de la petite couronne. Cette vision créerait toujours plus d'inégalités car elle donnerait à terme plus de valeur foncière au centre et rejetterait en périphérie les populations les plus pauvres, à l'image des bidonvilles des grandes mégapoles.

Il y voit l'opportunité de relever un vrai défi, celui de mettre en oeuvre **la Métropole de demain, durable et équitable**. Au-delà de l'aspect utopique qu'il présente, ce défi est une véritable gageure qui pourrait être gagné si l'Etat en était l'initiateur. Car, on le sait le rapport de force Etat, Région, Ville de Paris et petites communes de banlieue n'est pas égal.

P. Braouezec et les élus des 8 villes de la communauté d'agglomération partagent le même point de vue, à quelques nuances près, d'identifier et de renforcer sept ou huit pôles en Ile-de-France.

Un dernier saut d'échelle

D'après Alix Hoang²³⁷, le cas de *Plaine de France* illustre une conception novatrice du rôle d'un établissement public d'aménagement (EPA). Il recouvre près de 300 km² entre la porte de la Chapelle et l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle.

En créant l'Etablissement Public d'Aménagement (E.P.A.) *Plaine de France*, le décret du 8 avril 2002 instituait l'obligation pour les partenaires du projet, membres de l'EPA de définir ensemble une vision collective et cohérente du territoire : le Document Stratégique de Référence (DSR). Celui-ci a été approuvé par le Conseil d'Administration du 12 décembre 2005, permettant au projet de territoire d'entrer dans sa phase opérationnelle. Le DSR présente les grandes orientations en faveur de l'aménagement et du développement durable du territoire de la *Plaine de France* pour les 15 ans à venir. Son président actuel est le président de la région Ile-de-France, Jean-Paul Huchon qui souhaite lui donner un positionnement plus actif.

²³⁵ Patrick Braouezec, « Je défends l'idée du polycentrisme », interview parue dans le *Nouvel Observateur* du 10 avril 2008.

²³⁶ Instituée par la loi du 13 mai 1991, en même temps que le Fonds de Solidarité des communes de la Région d'Ile-de-France, la DSU est une composante de la Dotation Globale de Fonctionnement (DGF) des communes. Elle a pour objet de contribuer à l'amélioration des conditions de vie dans les communes urbaines aux ressources insuffisantes et supportant de fortes charges.

²³⁷ « *Plaine de France*, inventer une ingénierie de gouvernance », in Jean Frébault, *op. cit.*, 2006.

Le décret du 10 mai 2007 a élargi son territoire (initialement de 30 communes) aux 10 communes appartenant à la communauté de communes Roissy Porte de France non incluses dans le premier décret.

Le périmètre actuel de l'E.P.A. *Plaine de France* pose une problématique urbaine et institutionnelle particulièrement complexe. Elle représente 8% de la région IDF, 40 communes, 17 en Seine Saint-Denis et 23 dans le Val d'Oise. Elle regroupe 966 000 habitants et 5 établissements de coopération intercommunale : 2 communautés de communes : *Dugny-le Bourget et Roissy Porte de France, Plaine Commune* et 3 communautés d'agglomération : *Val de France, Vallée de Montmorency et Plaine Commune*.

Dans le respect des compétences des collectivités territoriales, ainsi que des autres aménageurs du territoire (S.E.M., AFTRP ...) et selon les termes de conventions (en application de l'article R. 321-20 du Code de l'Urbanisme), l'EPA *Plaine de France* est habilité à réaliser les études nécessaires aux projets du territoire entrant dans le cadre des missions de l'établissement ; coordonner ces projets ; s'assurer de l'équilibre du financement ; y participer financièrement sous la forme de subventions ; réaliser des opérations, des équipements et des actions concourant à l'aménagement pour son compte ou pour celui de l'État, des collectivités territoriales ou de ses établissements publics.

Jusqu'à présent, ce territoire sans réelle unité n'était géré par personne et chaque collectivité défendait ses projets à l'échelle locale, sans forcément avoir les outils pour les insérer dans une échelle plus large.

L'EPA *Plaine de France* a été conçu pour faire émerger un projet, faire **de l'ingénierie de gouvernance** et permettre ces va-et-vient itératifs entre la réflexion sur le long terme à grande échelle et une action immédiate plus ciblée ; sont ainsi amorcées des actions à fort effet de levier et créant du lien entre les différents territoires de ce bassin de vie cohérent.

L'EPA peut jouer ce rôle d'ensemblier des différentes politiques locales, coordonner et fédérer par un SCOT ambitieux et stratégique qui s'appuierait sur une Agence d'Urbanisme du même périmètre. Ce pôle serait des plus pertinents et relierait ainsi le centre de Paris à son principal aéroport international.

Aujourd'hui, les interdépendances complexes entre les territoires de l'Ile de France rendent les dynamiques territoriales plus difficiles à lire. Jusqu'à présent, l'existence d'un pôle de développement constituait un levier d'entraînement pour les territoires environnants. Avec la croissance des mobilités, le développement agit moins sur la proximité qu'en réseau : la présence d'un pôle de développement ne garantit plus des retombées économiques et sociales à proximité. La situation de la Seine St Denis et de la Plaine St Denis jusqu'à Roissy est emblématique de cette contradiction métropolitaine : ce qui est bon pour la métropole ne l'est pas forcément au niveau local.

Ainsi, le développement économique de ce département (+16% de l'emploi salarié privé entre 1994 et 2005, alors que la moyenne régionale est de 11%) ne réduit pas la pauvreté de ce département (le nombre de RMistes a augmenté durant la même période de 36%, contre 24% en Ile de France)²³⁸.

D'autre part, depuis que la Seine Saint-Denis, et surtout la Plaine, est de plus en plus intégrée et performante au niveau de la métropole, moins elle est fait système à l'intérieur. Daniel Béhar parle d'"intégration mais de perte de cohésion". Autrement dit, elle serait victime d'une « intégration accélérée », au lieu de l'éternelle image qu'on lui donne « d'espace particulier ». Ainsi, lorsqu'elle était "banlieue rouge" industrielle et populaire, sa cohérence était garantie. Dorénavant, avec les mutations engagées, elle devient une pièce centrale du dispositif économique métropolitain, au détriment de sa cohésion interne. Alors que les prix de

²³⁸ Voir Daniel Béhar, « Les contradictions métropolitaines », *Projet*, hors-série, avril 2008, pp. 7-13.

l'immobilier flambent, quand avant il fallait donner envie aux gens de rester, maintenant il s'agit de leur donner les moyens de se maintenir sur place dans un cadre de vie valorisé.

Cela pose aussi la question cruciale de l'identité et de la territorialisation. La *Plaine de France* n'est plus tant un espace « à part » concentrant toutes les difficultés, mais plutôt "l'épicentre des contradictions métropolitaines".

L'autre *challenge* serait alors d'agir sur ces contradictions et de faire de ce territoire « **un laboratoire pour l'action collective face au défi métropolitain** » pour que la cohésion métropolitaine permette une meilleure insertion des actifs séquanodionisiens sur le marché du travail francilien et que ce pôle de développement garantisse des retombées sociales et économiques localement en priorité dans un objectif de développement durable afin de diminuer les trajets domicile-travail.

Glossaire

ACTEP
Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien
AFTRP
Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne
ANRU
Agence Nationale de la Rénovation Urbaine
APUR
Atelier Parisien d'Urbanisme
CECOP
Centre d'Etudes et de Connaissances sur l'Opinion Publique
CESR
Conseil Economique et Social de la Région IDF
CNAM
Conservatoire National des Arts et Métiers
CPRE ou CPER
Contrat de Plan Etat-Région
DREIF
Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France
EMGP (Compagnie des)
Entrepôts et Magasins Généraux de Paris
EPA
Etablissement Public d'Aménagement
EPCI
Etablissement Public de Coopération Intercommunale
FARIF
Fonds d'Aménagement de la Région Ile-de-France
HQE
Haute Qualité Environnementale
IAURIF (I.A.U.)
Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France
MIPIM
Marché International des Professionnels de l'Immobilier
OIN
Opération d'Intérêt National
OPAC
Office Public d'Aménagement et de Construction
PLU
Plan Local d'Urbanisme (remplace le P.O.S)
P.O.S
Plan d'Occupation des Sols
SEM
Société d'Economie Mixte
SCOT
Schéma de Cohérence Territoriale
SDAU
Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
TC
Transports en commun
TPU
Taxe Professionnelle Unique

Conclusions

L'histoire de la construction de la communauté d'agglomération d'Ile de France la plus dynamique, mais aussi la plus pauvre en terme de revenu/habitant, est exemplaire car elle s'est construite sur le socle d'un projet urbain intercommunal de revitalisation d'une vaste friche industrielle stratégiquement située au nord de Paris.

Née de la volonté d'élus éclairés et bagarreurs au sens noble du terme, cette institution est vingt cinq ans après, non seulement reconnue politiquement, mais compte dans le paysage économique de l'Ile de France.

La Plaine Saint-Denis est devenue l'un des pôles tertiaire majeur de l'autre côté du boulevard périphérique, et le cœur économique d'un bassin de vie au nord de Paris, que la capitale nous envie.

La pertinence d'une organisation polycentrique économique existante de fait, ni la compétitivité de ces différents pôles ne sont plus à démontrer. L'arrivée du Campus Condorcet, ainsi que le futur Centre aquatique Olympique sur Aubervilliers viennent conforter encore l'image de ce décentrement.

De nombreux territoires s'interrogent aujourd'hui sur la place et le rôle qu'ils pourraient occuper dans la démarche métropolitaine. Quels sont les projets porteurs à cette échelle ?

A l'image de la démarche des élus de la Plaine, il nous semble évident de partir **d'un projet partagé** avant de parler de gouvernement et de gouvernance.

Le territoire de la Plaine, étendu jusqu'à Roissy, nous semble permettre une échelle de projet cohérente. Il faudrait sans doute maintenant adapter l'EPCI *Plaine Commune* à l'échelle de l'EPA *Plaine de France* en y recentrant le pouvoir décisionnel. Adapter l'organisation de la structure pour permettre une véritable maîtrise d'ouvrage urbaine conçue comme une ingénierie de gouvernance telle que nous l'avons décrite précédemment. Une intercommunalité renforcée constituerait l'échelon principal d'articulation entre planification et développement urbain et gestion des déplacements.

Paris, comme les autres grandes villes du monde, est au cœur de la globalisation, en compétition pour le **leadership des métropoles mondiales**. C'est dans cette lutte des places que se situe le débat du Grand Paris, dans sa capacité à faire coexister des politiques structurantes pour mieux se positionner à l'échelle mondiale, et des enjeux de proximité pour améliorer le quotidien de millions de franciliens.

La gouvernance est devenue aujourd'hui un concept très à la mode, et souvent confondue avec la notion de gouvernement. Avec l'intérêt du développement durable, et notamment de ville solidaire, la gouvernance se trouve placée au cœur de l'action publique. Elle permet de reconsidérer les styles de gouvernement fondés sur une légitimité électorale et une représentation de l'intérêt général qui semble aujourd'hui usée. Dans les débats actuels, cette question de gouvernement et de gouvernance, éludée jusqu'à présent, devra être tranchée et évaluée à l'aune des crises économiques récurrentes d'un système libéral en faillite.

Toutes ces questions renvoient à la nécessité d'une planification stratégique à court, moyen et long termes que le SCOT a commencé d'aborder. Contrairement au SDRIF qui, bien qu'abordant les questions fondamentales aujourd'hui de logement, d'environnement et de solidarité, est resté peu opératoire, comme le précédent. Un document planificateur doit être à la fois stratégique, volontariste, politique mais suffisamment souple pour pouvoir s'adapter sur une vingtaine d'année aux évolutions inévitables.

Il doit également être porteur d'identité : « *Faire des réseaux, passer à des échelles supérieures, agglomérer, ne suffit pas pour produire de l'unité. Il faut que l'être collectif s'y repère ; qu'il y ait identification. Le génie du territoire tient en cela : réinterprétation de l'appartenance et représentation politique* »²³⁹.

Trouver la bonne échelle, celle qui fait appartenir à un même territoire de projet les gens qui y habitent et ceux qui y travaillent, communiquer, élaborer un projet partagé dans lequel chaque citoyen se retrouve et s'identifie. **Seul un projet urbain, économique et social prospectif paraît être le socle d'une future gouvernance.** Ce n'est donc qu'autour d'un projet de territoire partagé et solidaire que pourront se retrouver les maires et leurs habitants, dans une logique de gagnant-gagnant.

La question institutionnelle se pose alors. Un méga EPCI comme outil de gouvernement et de gouvernance ? Comment inciter une commune à adhérer à un groupement alors que l'adhésion est volontaire ? Comment résoudre la dimension démocratique pour que la nouvelle intercommunalité dispose de la légitimité que pourrait lui conférer le suffrage universel direct ? Nous n'avons pas de réponse à ces questions mais nous pouvons supposer qu'elles trouveront des solutions dans un proche avenir car elles nous paraissent être le chaînon manquant au renforcement et à la légitimité démocratique des EPCI. Désormais les intérêts généraux doivent être portés à l'échelle de l'agglomération. C'est notamment le cas de la politique du logement, et notamment la question du logement social, qui ne peut se gérer à l'échelle communale, mais à l'échelle métropolitaine et nationale.

Paris Métropole c'est aussi le partage des richesses et une péréquation fiscale, seule manière de construire une métropole solidaire. Il faut souhaiter que le projet métropolitain permette un rééquilibrage dans beaucoup de ces domaines. Les réformes satellites engagées autour de la question du Grand Paris, comme la réforme des institutions, la suppression de la taxe professionnelle, le faible nombre de villes de droite qui ont nous poussent à penser que la décision finale sera prise autoritairement comme les précédentes. Le projet métropolitain de demain, c'est le grand pari d'une solidarité et d'une cohésion sociale durables.

Pourtant la réforme des institutions voulue par le président de la République à travers la Commission Balladur et la création d'un secrétariat d'Etat en charge du Grand Paris, nous laissent sceptiques quant à la capacité pour les collectivités d'Ile-de-France d'être entendues par un Etat de plus en plus autoritaire dans ses prises de décision, et pourtant de plus en plus impécunieux. La suppression de la taxe professionnelle annoncée pour 2010 coupe également les ressources principales des collectivités, et marque encore la volonté de l'Etat de revenir à une centralisation, soit 60 années en arrière de progrès sociaux et institutionnels.

²³⁹ Jacques Beauchard, *Génie du territoire et identité politique*, Paris, L'Harmattan, 2003.

Ancrage et identité dans une territorialité métropolitaine en mouvement

Valérie Lebois

Introduction

La difficile articulation ancrage/mobilité dans la construction des projets métropolitains. En quête d'un rôle charnière pour l'habitat

Le « désenclavement » ou la mise en cause de l'espace d'ancrage à Nanterre Seine/Arche
Une reconquête métropolitaine réussie ou le délitement des quartiers à La Plaine

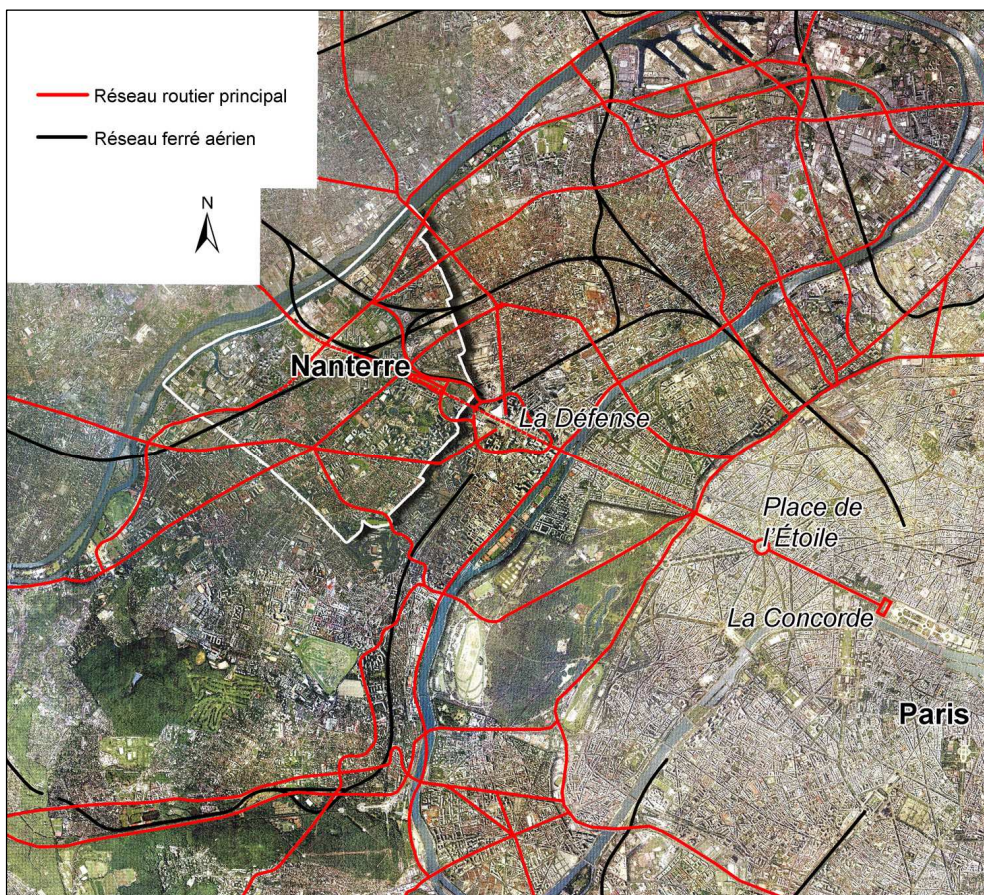
Quand les habitants deviennent les principaux acteurs de la dynamique métropolitaine. Le cas de la couverture du périphérique, porte de Vanves

La couverture du périphérique ou l'opportunité d'une mise en relation de dynamiques locales
Des propositions d'aménagement au tissage de liens sociaux et culturels
L'intercommunalité comme reconquête humaine et durable d'un territoire meurtri

Conclusion



Vue aérienne des « blessures » du territoire de Nanterre.
Document Services des études de la Ville de Nanterre.



Les réseaux routiers et ferroviaires ou la relation à la capitale.
Document Services des études de la Ville de Nanterre

Introduction

La métropole parisienne voit bouger des pans de territoires entiers par la mise en œuvre de projets de grande envergure. Ceux de Nanterre et de la Plaine Saint-Denis, auxquelles nous nous intéressons particulièrement, en sont des exemples phares. Situés tous deux en première couronne, ils portent l'ambition d'un repositionnement fort avec Paris et l'agglomération. Ces grands projets urbains, promus d'intérêt « national », visent la reconnaissance et la reconnexion de tissus, jusque là peu valorisés pour leur pouvoir structurant. L'objectif poursuivi est celui d'une mise en cohérence territoriale avec l'idée sous-jacente de toucher à une cohésion, qui relève, elle, davantage du sentiment d'appartenance et de praticabilité développés par ses usagers. Autrement-dit, il s'agit de travailler sur les *coupures urbaines* en vue d'améliorer l'*accessibilité* de zones considérées comme urbainement et socialement isolées. Cette mise en accessibilité est comprise comme une sorte de *remise à niveau*, d'abord dans le sens premier du terme avec la recherche d'une unité de sol commune mise à mal par l'implantation dans les années 1950 - 1970 de grandes infrastructures (voies autoroutières, lignes express de trains régionaux...), également dans le sens d'une remise à niveau économique par la reconnexion à une diversité de fonctions et de services, et enfin une remise à niveau sociale qui oscille entre améliorer la situation de la population en place et favoriser l'arrivée d'une nouvelle population mieux dotée. La « remise à niveau » a, par l'action plus ou moins forte de ces trois dimensions, *a fortiori* un impact sur l'identité des lieux en ce sens qu'elle touche à leurs contours morphologiques, à la nature des expériences qui s'y déploient ainsi qu'aux raisons de leur peuplement. Nous nous demandons alors comment la logique d'un projet porteur d'enjeux métropolitains se relie-t-elle à l'histoire et à l'expérience quotidienne d'un lieu ? Face à une dynamique lancée à grande échelle, quel peut être le poids des enjeux locaux ? Si les lieux sont censés gagner en interchangeabilité grâce à un accroissement de la mobilité, qu'en est-il de leur consistance interne ? La priorité des projets à grande échelle qui consiste avant tout à valoriser les modes de connexion et à produire une certaine « banalisation » de l'espace laisse-t-elle une place à des préoccupations liées à la singularité des lieux et à leur capacité à constituer des pôles d'ancrage ?

C'est cette articulation entre mobilité et ancrage, entre échelle métropolitaine et échelle locale que nous avons observée dans la conception et la mise en œuvre des projets de Nanterre et de la Plaine Saint-Denis. Dans une première partie, nous nous sommes intéressées aux traductions données par les chargés de projet à cette idée de « reconnexion » en identifiant les modes de couture proposés. De quelles re-connexions s'agit-il, à quelles échelles sont-elles observées, par rapport à quels enjeux ? Pour cela, il nous paraît utile de fixer d'ores et déjà le vocabulaire qui

nous sert de guide pour ce travail. C'est pourquoi, nous avons retenu les termes de *coupure*, *limite* et *frontière* en les précisant de la manière suivante²⁴⁰ : la *coupure*, elle est urbaine, elle concerne le tissu urbain. Sa lecture se fait sur la base de cartes ou d'analyse morphologique du territoire (espace physique) ; La *limite*, elle est spatiale, elle touche au statut de l'espace et à la manière dont les individus structurent et organisent leur cadre de vie. Elle s'appréhende à travers le « caractère » que les gens lui prêtent (espace mental) ; la *frontière*, elle est sociale et rejoint l'expression de *fracture sociale*. Elle s'observe à travers le mode de peuplement et les codes sociaux qui caractérisent un territoire (espace social). Dans une seconde partie, nous avons souhaité sortir des grosses machines que sont les projets urbains pour relayer une initiative habitante qui, à notre sens, fait déjà métropole. Elle concerne l'implication d'un collectif d'associations et d'habitants sur l'aménagement et, plus largement, sur la reconquête humaine de la couverture du Périphérique achevée depuis janvier 2008 sur un tronçon situé au sud de Paris. Il s'agit de montrer comment cette mobilisation constitue un ressort pour la réintégration d'enjeux identitaires du territoire.

²⁴⁰ En référence aux trois espaces définis par Henri Lefebvre : espace physique, espace mental, espace social., in Henri Lefebvre, *La production de l'espace*, éd. Anthropos, Paris, 2000, 4^{ème} éd. (1^{ère} éd. 1975).

La difficile articulation ancrage/mobilité dans la construction des projets métropolitains. En quête d'un rôle charnière pour l'habitat

Les projets urbains de la Plaine Saint-Denis et de Nanterre, lancés respectivement en 1992 et 2002, présentent dans leurs grands principes des points de similitude qu'il nous paraît important de relever. Pour commencer, tous deux s'inscrivent dans une démarche dite de « réparation ». Il s'agit d'intervenir sur un territoire « traumatisé » par le télescopage violent entre logiques urbaines et logiques de réseaux. L'image retenue pour le diagnostic est celle d'un point de vue aérien qui sert à surligner les « balafres urbaines », les « meurtrissures », les « plaies béantes », les « cisailles » dont souffrent ces territoires. Elle dénonce, en même temps, leur subordination aux besoins fonctionnels de la capitale explicitée par les termes d'« arrière cour » ou de « cave d'une maison bourgeoise ». Le deuxième principe consiste à restructurer le territoire en repensant ses modes d'échanges avec la métropole et en lui redonnant une cohérence interne. Ce principe est essentiellement basé sur la recherche de grands axes longitudinaux capables de former une colonne vertébrale autour desquels pourra se refédérer le territoire. Enfin, le troisième principe consiste à choisir comme « point de suture » ou « moteur de la reconquête » l'espace public. Cette volonté de structurer le territoire en travaillant d'abord sur la qualité de l'espace public se traduit par la requalification et la déclinaison d'espaces minéraux dédiés à la circulation (rues, passages, places, boulevards, esplanades) avec l'objectif d'enrichir l'axe principal par des arêtes transversales, mais aussi par la mise en valeur de vastes espaces plantés tournés eux sur l'organisation communautaire de la vie quotidienne, tels de « grands lieux unitaires de promenade et de représentation »²⁴¹. Dans le projet de la Plaine Saint-Denis ces vastes espaces publics prennent le nom d'« horizon paysage »²⁴², et dans le projet Seine-Arche (Nanterre) celui de « Terrasse »²⁴³. La conception d'un paysage à grande échelle qui redonne des potentialités visuelles à travers de nouvelles percées, de nouvelles perspectives est perçue comme une réponse adaptée à un territoire saturé. C'est aussi une manière de retrouver la mesure avec la capitale, comme le montre les propos de l'architecte Christian Devillers : « *Les horizons paysages, ce sont ces grands espaces publics qui manquaient à la banlieue. A Paris on les avait avec l'esplanade des Invalides par exemple, en banlieue il n'existait par manque d'argent* »²⁴⁴. Dans le projet Seine-Arche, l'espace public doit permettre de sortir de « la nasse

²⁴¹ Treuttel, Garcias Treuttel et Associés, *Les Terrasses de Nanterre*, Marché de définition, septembre 2002, p.7.

²⁴² Nous reviendrons dans le chapitre 2 sur l'émergence de ce terme avancé par Michel Corajoud dans le projet urbain de la Plaine.

²⁴³ Treuttel, Garcias Treuttel et Associés, *Les Terrasses de Nanterre*, Marché de définition, septembre 2002.

²⁴⁴ Colloque *La Plaine St Denis*, Ecole de la rénovation urbaine, 26 mai 2008.

et ses casiers », selon l'expression de M. Roncayolo²⁴⁵. L'extension de l'espace public jusqu'en bordure des bâtiments des cités vise leur désenclavement. L'espace public est perçu comme une matière réorganisatrice et réunificatrice. L'hypothèse sous-jacente est que « l'espace public et la culture urbaine dans leurs multiples expressions, constituent ces liens symboliques qui peuvent rétablir la communication entre des morceaux de ville et des groupes dissociés ou isolés »²⁴⁶. Dans le projet de la Plaine Saint-Denis, l'espace public est posé comme un point de départ de la structuration. Il est perçu comme une matière qualifiante et souple sur laquelle pourront se greffer les éléments bâties.

Que signifie une prédominance d'un espace public unitaire ou global en terme d'habitabilité du territoire ? S'il semble bien répondre à l'ambition de redonner au site une visibilité d'ensemble, quelles sont ses qualités d'ancrage ? Par son extension, n'entraîne-t-il pas la disparition d'autres modes d'articulation comme peuvent l'être les espaces intermédiaires, sis entre privé et public ? Si ce mode de réparation s'attaque frontalement aux « coupures » urbaines du territoire, est-il efficace pour répondre à toutes les natures d'obstacles auxquelles est confrontée la population ? Nous nous proposons d'observer en ce sens les deux projets de Seine-Arche et La Plaine.

²⁴⁵ Marcel Roncayolo, *Territoires en partage. Nanterre, Seine-Arche : en recherche d'identité(s)*, Marseille, Parenthèses, 2007, p.55.

²⁴⁶ *Espaces publics*, Plan urbain, La Documentation française, 1988. Cité par Maïté Clavel qui confirme que cette conviction demeure aujourd'hui et que l'objectif est toujours de contribuer à retrouver une nouvelle formulation du rôle intégrateur de la ville, par des espaces communs réorganisés et des projets unificateurs. In Maïté Clavel, *Sociologie de l'urbain*, éd. Economica, Paris, 2002.

Le « désenclavement » ou la mise en cause de l'espace d'ancrage à Nanterre Seine-Arche

Le projet de l'équipe d'architectes, urbanistes Treuttel Garcias Treuttel (dite équipe TGT), retenu en novembre 2002 à l'issue de nombreux épisodes tumultueux entre la Ville de Nanterre et l'Etat²⁴⁷, propose dans le prolongement de l'« axe historique »²⁴⁸ une succession de 17 Terrasses s'étirant de la Seine à l'Arche sur 3,5 km. Sur les 120 hectares du projet, 80% sont occupés par les espaces publics. Un linéaire de façades est prévu uniquement sur le côté ensoleillé de l'axe, prenant ainsi le parti de la « dissymétrie moderne »²⁴⁹. Les intentions formulées dans le marché de définition débordent le cadre même du périmètre d'intervention²⁵⁰ pour prendre en charge les secteurs habités situés aux abords de l'axe. Un programme de « résidentialisation et de renouvellement des cités » du quartier de l'Université est ainsi développé corrélativement au parti des Terrasses. Au fil de la mise en œuvre du projet Seine-Arche, ces orientations se trouvent avoir un impact important sur le projet de « désenclavement » des trois cités. Elles servent de base à la réflexion et induisent une échelle et une nature de traitement de l'enclavement qui s'impose rapidement à l'ensemble des responsables comme la solution pour « ouvrir » la cité. Pourtant la forme de désenclavement proposée résulte d'un regard spécifique, celui d'une équipe d'urbanistes prise dans la conception d'un projet de grande envergure. C'est cette forme de désenclavement qu'il s'agit de bien saisir, particulièrement dans son impact sur l'habitat et l'intégration des infrastructures, pour comprendre comment celle-ci est au final remise en cause puis enrichie par la prise en considération d'autres types de préoccupations, d'autres échelles spatiales et d'autres catégories d'acteurs. Parmi les trois cités concernées (Provinces-Françaises, Marcellin Berthelot, Anatole France), celle des Provinces-Françaises est la plus sujette à remaniement avec un projet aujourd'hui des plus avancés. C'est pourquoi, nous avons choisi d'étudier ce cas en revenant sur

²⁴⁷ Pour l'historique et le détail de ces épisodes, nous renvoyons, entre autres, aux ouvrages suivants : Collectif, *Mission Grand Axe : consultation internationale sur l'axe historique à l'ouest de la grande Arche de la Défense*, Paris, Epad-Pandora, 1991 ; Marcel Roncayolo, *Territoires en partage. Nanterre, Seine-Arche : en recherche d'identité(s)*, éd. Parenthèses, 2007.

²⁴⁸ « L'axe historique » ou « voie royale » désigne l'axe structurant l'ouest parisien. Tracé par André Le Nôtre en 1640, il ouvre une voie majeure rectiligne prolongée par une perspective dont l'origine à la fois historique et géographique était le pavillon central du palais des Tuileries. Il est ponctué aujourd'hui par l'arc de triomphe et l'arche de la Défense.

²⁴⁹ Treuttel, Garcias Treuttel et Associés, *Les Terrasses de Nanterre*, Marché de définition, septembre 2002, p.6.

²⁵⁰ « C'était un souhait des élus de Nanterre d'exclure les cités du quartier Université (Anatole France et Provinces-Françaises) du périmètre de la ZAC Seine-Arche. Ils considéraient que le devenir de ces territoires déjà urbanisés et habités ne relevait pas de l'Etat ou du futur établissement public mais de leur responsabilité. Ils souhaitaient pouvoir maîtriser leur devenir ainsi que les modalités de débat avec les habitants. Ils se doutaient que l'opération Seine-Arche, une fois son périmètre défini, allait être assujettie à ses propres logiques de décision, à son propre conseil d'administration, ses propres modalités de concertation. Cependant dans le marché de définition, les élus n'ont pas interdit la réflexion sur les cités. D'où les propositions de TGT sur les cités », explique Manuel Moussu, directeur des études urbaines, entretien du 4 décembre 2008.

les principes que lui applique l'équipe TGT jusqu'à la présentation par la Ville à la population de son propre projet de renouvellement urbain et social (PRUS) du quartier « Université » en février 2008.

Pour présenter brièvement la cité des Provinces-Françaises, elle date principalement des années 1957-1958 et regroupe 878 logements dont 75% appartiennent au même bailleur social l'Office Public HLM. Exceptée une tour de construction plus récente, elle se compose d'une dizaine de barres (du R+4 au R+7) implantées sur une grande emprise libre de 10 hectares comprenant des parkings, des espaces verts et des voies de circulation en boucle et cul de sac. Elle est fermée sur deux de ses côtés par le talus du RER A, haut de 7m, et le boulevard de la Défense alias la RN 314.

Ces deux infrastructures, viaduc du RER et RN314, figurent en tête du diagnostic établi par l'équipe TGT pour définir les raisons de l'enclavement de la cité. La circulation interne de la cité tient également une bonne place avec la mise en avant d'un « plan de circulation redoutable » qui souffre d'un manque d'accès voiture (au nombre de trois) et piétons (au nombre de deux) avec des allées intérieures au « statut incertain » qui ne servent qu'à distribuer les parkings et se confondent avec eux, loin d'offrir le caractère d'une rue²⁵¹. Sont tenus également responsables de l'enclavement l'impression que donnent les espaces intérieurs (jardins, parkings et mêmes voies de circulation) d'être privatifs : « Il s'ensuit que les non-résidents peuvent être considérés par les résidents comme des intrus ou des 'étrangers' potentiellement menaçants. L'exclusion du non-résident engendre à son tour l'auto-enfermement, et le repli de la cité sur elle-même. »²⁵² L'environnement de la cité est mis en cause, comme on l'a vu par la présence du viaduc linéaire du RER, les deux grandes voies contiguës « dont le seul tracé signifie la vitesse », mais aussi par le surplomb de 7 mètres par rapport au plateau ferroviaire de l'unique accès automobile de la cité, le boulevard des Provinces-Françaises.

Le désenclavement de la cité à la manière de l'équipe gagnante du projet Seine-Arche

Sur la base de ce diagnostic, les premières orientations exposées par l'équipe TGT visent principalement à faire que cet ensemble « échappe à son statut de 'cité' pour devenir un quartier banal, capable de s'ouvrir sur les autres et de se renouveler sur lui-même »²⁵³. Concrètement, les propositions portent sur le démantèlement de l'espace libre et l'introduction de « vraies » voies publiques permettant le redécoupage en îlots. Le but est de faire évoluer les vocations

²⁵¹ Treuttel, Garcias Treuttel et Associés, *Les Terrasses de Nanterre*, Marché de définition, septembre 2002, p.27.

²⁵² *Idem*, p.27.

²⁵³ *Ibid.* p.28.

publiques et privées des espaces en appuyant la dimension publique pour empêcher la captation résidentielle. A court terme, il est envisagé de transformer quatre des douze allées de la cité en « vraies rues » afin de commencer par découper l'emprise en « trois îlots véritables, c'est-à-dire bordés de voies publiques ». Parmi la création de ces rues, qui acquièrent le statut viaire en étant « définitivement fixées sur leurs réseaux, définitivement dimensionnées et définitivement plantées »²⁵⁴ et en devenant propriété de la Ville, figure le prolongement à l'est et l'élargissement de l'allée qui longe le talus du RER, l'allée de Gascogne. Celle-ci, en cul de sac pour les voitures dans sa configuration existante mais constituant un mode d'accès pour les piétons, devient ainsi une nouvelle voie d'accès voiture à la cité et se donne alors comme une solution à l'enclavement de ce côté de la cité. En même temps, les boulevards sur lesquels débouchent les accès de la cité font l'objet de transformations dans l'optique de restaurer leur caractère urbain (tronçon en double sens, remise à niveau). Concernant le surplomb du boulevard des Provinces-Françaises par rapport au plateau ferroviaire, une couverture partielle du plateau ferroviaire est proposée avec la création d'un second front bâti le long du boulevard. A moyen terme, la résidentialisation provisoire doit passer par une parcellisation des emprises, une subdivision des « barres » en immeuble et une réorganisation de leurs accès. Il est ainsi prévu que la cité soit divisée « en cinq îlots de taille raisonnable d'un hectare à deux hectares » et de traiter les « beaux espaces verts situés à l'ouest en squares de quartier » ainsi que « de transformer les espaces 'libres' en pied d'immeuble en jardins privatifs pour les habitants des rez-de-chaussée »²⁵⁵. La création de parkings sous-terrain devra permettre à la majorité des véhicules de quitter la surface. Il est attendu de ce dispositif de clarification du statut des espaces « qu'il réduise à court terme les espaces 'libres', source perpétuelle de conflits d'usage, et améliore la vie quotidienne des habitants »²⁵⁶.

Confrontations du projet au vécu des espaces

Dans le cadre de réunions publiques et d'ateliers de concertation thématiques (logements, emplois, transports, équipements publics, commerces...) organisés à partir de novembre 2003 par la Ville de Nanterre sur le quartier Université, les solutions de désenclavement formulées par TGT sont soumises à la population. Les habitants de la cité se montrent très vite opposés à une « ouverture » qui consiste à transformer les allées en rues et à proposer des accès voitures supplémentaires tel que le prolongement de l'allée de Gascogne. Ils y voient une intrusion supplémentaire de la voiture portant atteinte à la sécurisation des cheminements piétons rendus justement possibles par l'absence de vraies voies de circulation au sein de la cité. Dans son ensemble, le projet de TGT est perçu comme une perte de protection de la cité plutôt qu'un

²⁵⁴ *Ibid.* p.29.

²⁵⁵ *Ibid.*

²⁵⁶ *Ibid.*

rattachement à la ville. En même temps, il semble ne pas répondre aux problèmes identifiés par la population. Contrairement au constat dressé par les architectes, la limitation des accès motorisés à la cité n'est pas pour les résidents un handicap, elle présente même certains atouts. Elle a pour eux l'avantage de permettre l'autonomie des enfants dans leur déplacement entre le domicile, l'école et le terrain de jeux, tous regroupés sur la cité. Elle autorise le contrôle social et l'interconnaissance au sein d'une cité où la population se caractérise par son ancienneté résidentielle et des enfants qui partagent le même groupe scolaire. En cela, la cité peut être apparentée autant du point de vue social, que du point de vue urbain à une unité de voisinage telle qu'elle a pu être définie dans la littérature nord-américaine²⁵⁷. De plus, la canalisation des circulations motorisées joue un rôle de rempart face aux nombreux afflux de circulations générés par les gros équipements environnants (préfecture, gare, université) et freine l'utilisation de la cité comme parc de stationnement, ce qui existe déjà et représente un problème pour les résidents.

« On ne veut pas être désenclavés. Les étudiants se garent déjà sur le parking de la cité. Pas besoin d'une autre entrée. Il faut penser à la sécurité des enfants. Une pétition se prépare. L'entrée de la cité, ça va être un carrefour. Ça fait 40 ans qu'on habite dans cette cité »
[Habitant des Provinces-Françaises s'adressant à l'équipe des architectes lors de l'atelier de concertation du 11 février 2004]

Contrairement aux conclusions tirées par les architectes, la circulation maîtrisée des automobiles ainsi que la situation d'encaissement de la cité sont vécues par les résidents non seulement comme des moyens de mise à distance des contraintes environnantes mais aussi comme les conditions d'une certaine « qualité résidentielle ».

Une qualité résidentielle que la Ville a soulevée dans son diagnostic réalisé en interne²⁵⁸ en 2003 – 2004 en vue du renouvellement urbain du quartier de l'Université²⁵⁹. Outre le point fait

²⁵⁷ Nous trouvons en effet intéressant de faire un rapprochement entre le mode de fonctionnement de la cité des Provinces-Françaises et le schéma exposé dans l'ouvrage de David Mangin sur la base du prototype de cité-jardin à l'américaine réalisé à Radburn (1929) par les architectes Clarence Stein et Henry Wright, proches de Lewis Mumford et disciples des cités-jardins anglaises. Les principales composantes sont : un superflot, des voies spécialisées séparant complètement piétons et automobiles, des maisons dont on puisse faire le tour, un parc public, une école et des commerces ... Et David Mangin de relever : « Si le projet de Radburn marque une véritable rupture, c'est aussi parce qu'il conteste la grille orthogonale traditionnelle de la ville américaine. En séparant radicalement automobiles et maisons, en systématisant l'usage des closes, en incurvant les voies, ce schéma incite au ralentissement des voitures et à la diminution du trafic du transit, assurant en retour une plus grande tranquillité des familles et une grande sécurité des enfants ». Il rappelle la manière dont ce principe a été proposé par Clarence Perry, dans le cadre du New York Regional Plan de 1920, où l'idée est de « développer une unité de voisinage, pas seulement comme objectif pragmatique, mais dans un souci d'ingénierie sociale, visant à donner aux habitants le sens d'une identité attachée à une communauté, à un lieu ». In David Mangin, *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, éd. de la Villette, 2004, p.38-39.

²⁵⁸ Ce qui montre l'investissement du Service des études urbaines à la Ville de Nanterre créé en 1990 pour doter la ville de compétences techniques et asseoir la légitimation du projet de ville.

²⁵⁹ Face au projet Seine-Arche, il était important pour la ville d'enclencher rapidement une réflexion de renouvellement des cités afin qu'il n'y ait pas de rupture entre les nouveaux logements construits sur les

sur la situation socio-démographique de chaque cité, ce diagnostic vise à rendre compte, à partir d'un ensemble d'observations cartographiées, des pratiques liées aux espaces extérieurs ainsi que des spécificités urbaines et paysagères. C'est à partir de la lecture de ces cartes que se définissent les différents aspects de la qualité résidentielle de la cité des Provinces-Françaises. Ainsi, la carte consacrée aux relevés des cheminements piétons met en évidence l'existence, au sein de la cité, d'une diversité de parcours sécurisés et renseigne sur les motifs de déplacements (les deux principaux étant la gare et l'école). La carte des aménagements paysagers enrichie par le diagnostic paysagement orienté sur la qualification des ambiances sonores et visuelles (notamment avec un repérage des vues depuis l'extérieur et de l'intérieur de la cité) montre la « bonne qualité » des espaces extérieurs grâce au calme et à la forte présence de la végétation. Cette dernière est largement mise en avant dans son rôle de réparation symbolique face à un habitat intrinsèquement peu satisfaisant et des aménagements d'une grande dureté : « La végétation atténue la densité du bâti (les barres sont dissimulées), elle donne un sentiment agréable, une qualité résidentielle, assure une gestion des vis-à-vis, intègre les parkings et atténue les murs du RER et de la RN 314 »²⁶⁰. Enfin, la carte consacrée à la vocation des espaces extérieurs permet d'identifier des nuances de fonctionnement de ces espaces et ainsi de distinguer « les espaces publics de la cité », « les espaces collectifs à plusieurs immeubles », « les espaces de pré-habitation » ainsi que « les espaces captés par un groupe d'usagers ». Il est intéressant de confronter cette lecture à celle de l'équipe TGT qui, de son côté, considère la cité à partir de trois types d'espaces : « les espaces bâtis », « les espaces 'verts', libres ou délaissés », et « les espaces noirs des voies-parkings »²⁶¹. Alors que TGT insiste sur la morphologie spatiale, le document de la Ville attire lui l'attention sur le vécu des lieux. Plus globalement, trois recommandations²⁶² concernant la cité se dégagent du diagnostic. La première invite à penser l'organisation des cheminements à l'intérieur de la cité en fonction de la restructuration des pôles attractifs (modification de l'accès gare, nouveaux logements à relier à l'école, nouvel accès au pôle commercial...). La deuxième met en avant la préservation de la qualité résidentielle et interroge sur « comment concilier éventuel remaillage viaire et qualité résidentielle (sécurité des cheminements piétons, calme des espaces) »²⁶³. La troisième porte

terrasses et les cités existantes. C'est pourquoi l'objectif principal annoncé dans le diagnostic est de « nourrir l'élaboration du ou des projet(s) de renouvellement urbain sur le quartier de l'Université en priorité et avec comme corollaire le souci de donner des éléments de lecture du projet Seine-Arche en mettant en avant les incidences que ce projet pourrait avoir sur l'évolution de chaque cité ». *Renouvellement urbain et diagnostic sur le quartier de l'Université*, Services des études urbaines de la Ville de Nanterre, août 2004, p.3

²⁶⁰ *Idem*, p106.

²⁶¹ Treuttel, Garcias Treuttel et Associés, *op. cit.*, p.28.

²⁶² *Renouvellement urbain et diagnostic sur le quartier de l'Université*, *op. cit.*, p.106.

²⁶³ *Idem*, p106.

sur la nécessité de faire front aux problèmes de dégradations et de vieillissement des bâtiments particulièrement ceux qui composent l'entrée principale de la cité.

Au fond, ce diagnostic montre que la cité d'un point de vue autonome fonctionne bien. Dans les enquêtes que nous avons menées²⁶⁴, nous avons pu constater que les habitants n'ont pas des pratiques sectorisées qui les cantonneraient au périmètre de leur cité. De nombreuses personnes (surtout les plus âgées) se rendent à pied dans la cité voisine pour faire leurs courses, d'autres font régulièrement à pied le trajet vers Nanterre-Préfecture voire même la Défense. Le campus de l'Université est le dimanche pour certains un lieu de promenade. Il existe aussi des associations, telles que *Unis-vers-cités*²⁶⁵ ainsi que des projets sociaux et culturels, comme ceux initiés par *la Ferme du bonheur*²⁶⁶, qui tissent des liens entre les cités. Dans ce cadre, le particularisme de ces lieux est souvent reconnu, revendiqué, défendu.

Le désenclavement de la cité dans le cadre du projet de Ville

Parallèlement au démarrage du projet Seine-Arche, la Ville souhaite, comme nous venons de le voir, faire émerger les grands enjeux concernant l'évolution du quartier Université (avec l'évolution des cités en première ligne) par la mise en débat des propositions liées au projet Seine-Arche et par la réalisation d'un diagnostic sur les trois cités. Afin de se doter à son tour de compétences urbaines et d'aménagement, elle lance en 2004 son propre concours sur le secteur. Le projet esquissé par l'équipe TGT sur les cités est alors remplacé par celui de l'équipe de Christian Devillers et Dominique Druenne, nommée fin 2004 pour coordonner l'évolution du quartier Université. Les premières propositions sont centrées sur la cité des Provinces-Françaises qui représente le point de départ de leur réflexion²⁶⁷. Ce changement de vue explique d'emblée les différences avec le projet TGT. Alors que celui-ci partait de l'axe des terrasses et de ses prolongements transversaux pour penser le désenclavement de la cité, le second part de la cité et de son potentiel pour raccrocher les tissus environnants. Il est davantage question d'identifier et de mettre en valeur les points forts de la cité que de produire des solutions uniquement sur la base de ses points faibles.

Les atouts relevés par l'équipe Devillers - Druenne concernent ainsi le statut des espaces extérieurs compris entre les barres, la qualité paysagère des espaces verts et la trame viaire de la

²⁶⁴ Ces enquêtes ont été menées en grande partie dans le cadre de l'intensif 'Projet Seine-Arche, Nanterre' dirigé depuis 2004 à l'école d'architecture Paris-Belleville avec Ginette Baty-Tornikian et Pierre Chabard.

²⁶⁵ Association qui vise l'amélioration de la vie sociale dans le quartier de l'Université à Nanterre.

²⁶⁶ Cf. Roger des Prés, *La Ferme du Bonheur*, Actes Sud, Paris, 2007.

²⁶⁷ Il faut souligner que ces deux architectes ont déjà réfléchi, voire travaillé sur cette cité. C. Devillers a concouru pour le projet Seine-Arche. « *Le projet de Devillers avait déjà montré une capacité à réinterroger les cités de façon beaucoup plus fine que l'agence TGT. Son projet partait davantage des cités* » [Manuel Moussu, entretien 4 décembre 2008]. Quant à Dominique Druenne, il a été chargé de la réhabilitation des deux cités (Provinces-Françaises et Marcelin Berthelot) dans les années 1980.

cité. Moins considérés comme de « l'espace libre » à réordonner selon un maillage traditionnel, les espaces extérieurs sont en termes d'usages assimilés par la nouvelle équipe au fonctionnement d'une cour d'habitation. C'est dans cette mesure que leur première proposition vise à préserver et à valoriser les deux grands espaces verts centraux, qu'ils rebaptisent les « cœurs verts de la cité des Provinces-Françaises ». Le second grand principe consiste à densifier les franges de la cité par la programmation de logements afin d'absorber d'un côté (frange sud-ouest) le mur du talus du RER et de l'autre (frange nord) le décroché avec le boulevard des Provinces-Françaises. A la différence du projet TGT qui prévoyait la création d'une voirie voiture le long du viaduc du RER, l'équipe Devillers – Druenne adosse au talus un gabarit d'immeubles qui est conçu dans sa double échelle pour « dialoguer à la fois avec l'immeuble des Terrasses et ceux de la cité ». Ce travail d'intégration de l'infrastructure ferroviaire est perçu par les responsables du projet comme un moyen plus abouti que le précédent pour « supprimer le mur du talus » ou encore pour « assurer la meilleure articulation possible avec le projet Seine Arche en effaçant la frontière créée par le mur du talus RER le long de l'allée de Gascogne ». D'autant que le toit du talus, aujourd'hui promenade plantée appréciée des habitants de la cité, devient une des voies piétonnes principales dans la réorganisation des cheminements. Dans ce projet, les nouvelles voies créées sont d'ailleurs essentiellement piétonnes et le lien entre la cité et les Terrasses ne consiste plus à prolonger la voirie automobile de la cité mais à créer sur le talus des escaliers en gradin intégrant des systèmes de rampe et d'ascenseur pour les personnes à mobilité réduite. Cette nouvelle orientation marquée en faveur d'une circulation douce est perçue comme le résultat d'une meilleure écoute vis-à-vis des pratiques des habitants qui « n'ont pas de problème pour circuler en voiture puisqu'ils se connectent pour aller à Paris directement à la RD914 mais qui, en revanche, vivent leur quartier à pied »²⁶⁸. De plus, des recommandations sont données au sujet de la préservation des vues de la cité en direction des Terrasses, proscrivant ainsi la construction d'un front bâti continu le long de l'axe pour favoriser la présence de percées. Cette réflexion menée de part et d'autre du viaduc du RER montre le dialogue engagé entre le projet de Ville et le projet Seine-Arche mais surtout montre comment le projet sur la cité interpelle et réajuste la pertinence locale du projet Seine-Arche.

Au sujet de la préservation du bâti de la cité, l'équipe est à première vue très réservée dans ce qu'elle perçoit comme déficits structurels majeurs (isolation médiocre, absence d'ascenseur, petite surface). C'est pourquoi dans une première phase, le projet est présenté à la population avec des intentions de démolition maximalistes envisageant, comme TGT, un renouvellement assez rapide des barres de la cité mais sans toucher à la trame viaire. La population s'inquiète alors du relogement des habitants concernés par les démolitions. Les nombreuses questions

²⁶⁸ Manuel Moussu, directeur des études urbaines à la Ville de Nanterre, entretien du 4 décembre 2008.

posées lors d'une réunion publique programmée au début de l'année 2005 révèlent une part d'incompréhension vis-à-vis de logements qui, pour plusieurs habitants, répondent à leurs attentes. Dans le même temps, les élus font face à une situation du logement qui s'aggrave fortement avec un taux de vacance qui s'effondre progressivement. Ils prennent alors conscience de la quasi-impossibilité de se lancer dans un projet lourd de démolition-reconstruction dans une époque où le déficit de logements sociaux est trop important²⁶⁹. L'accent est également porté sur le « rôle très social » de la cité des Provinces-Françaises qui, comme l'avait souligné le diagnostic à travers son portrait socio-démographique, tient une place spécifique dans le marché nanterrien grâce au niveau bas de ses loyers. Elle permet, avec la cité voisine (Marcelin Berthelot), l'accueil de primo-accédants et de jeunes décohabitants aux faibles revenus. Les élus demandent alors à l'équipe Devillers – Druenne de retenir uniquement les démolitions que le parti urbain justifie (cela concerne finalement les groupes de logements situés en dehors du cœur de la cité) et d'envisager pour le reste un phasage qui comprendrait une réhabilitation du parc afin de le remettre pleinement sur le marché pour les trente à cinquante prochaines années. Le programme de réhabilitation retenu, au final, en 2007 par l'Office Municipal HLM consiste à agrandir les logements de la cité, en particulier les cuisines donnant sur les grands cœurs verts, de créer des ascenseurs pour l'ensemble des logements ainsi que d'engager la construction de 64 maisons sur le toit de ces mêmes barres (avec des financements en PLUS CD). Ces orientations sont définies sur la base du diagnostic technique réalisé préalablement par les services de la Ville sur les logements existants ainsi que sur un plan de financement de l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU). Ce dernier est décisif au moins à deux titres dans le virage pris par le projet. Il permet premièrement de bénéficier de financements suffisants pour construire des logements sociaux à des niveaux de loyer inférieurs aux niveaux de loyer résultant des coûts réels, autrement dit de faire que les loyers des logements neufs soient abordables pour les gens de la cité. Deuxièmement, il permet d'envisager le processus de réhabilitation de la cité sur un temps rapide et ainsi de le synchroniser avec le projet Seine-Arche. Ce levier financier est en effet pour les élus un moyen de tenir la réalisation du projet de ville au plus proche du projet Seine-Arche afin de ne pas risquer de voir s'installer sur le territoire des disparités trop fortes que pourrait engendrer le développement d'une nouvelle offre de logements à proximité d'un parc de logements à destination très sociale datant des années 60.

²⁶⁹ « La faisabilité d'une opération tiroir a commencé à être examinée et il s'est très vite avéré au vu de la production de logement neuf sur la ville et du planning de l'opération Seine-Arche qu'il n'allait pas être possible d'engager un processus de relogement sur les 20 années à venir où tous les habitants des Provinces-Françaises auraient pu s'installer dans du logement neuf. C'était impossible, il fallait mobiliser toute la production de logements neufs sur 5 ans dans une situation où on a 3000 demandeurs et en plus des demandes de plus en plus fortes liées à l'arrivée de nouveaux emplois ». [Manuel Moussu, entretien 4 décembre 2008]

En s'attachant, d'une part, à apporter une amélioration du cadre de vie des habitants de la cité à travers l'élévation du confort de leur logement et la préservation de leur « qualité résidentielle », en réservant, d'autre part, des logements neufs²⁷⁰ des Terrasses pour les habitants de la cité concernés par les démolitions et, enfin, en concevant de nouveaux équipements dont cette population va bénéficier tels qu'une école, les élus cherchent à éviter une rupture sociale liée à une importante évolution d'une partie du territoire. Ce qui se joue dans ces dispositifs est moins l'enjeu d'une continuité physique que d'une accessibilité sociale ou d'un « droit à la ville » comme le signifie le maire de Nanterre dans sa présentation du projet de renouvellement urbain ET social (PRUS) du quartier Université à la population en février 2008. Dans cette allocution, sont mis en avant, à travers une série de mesures, « le droit de rester locataires dans ce quartier »²⁷¹, « le droit d'être locataires dans un autre secteur de la ville »²⁷² et le « droit à l'accession à la propriété »²⁷³. A ce stade du projet, la problématique du « désenclavement » n'est plus uniquement l'affaire de l'aspect urbain et de la résolution de problèmes à l'échelle métropolitaine, elle relève davantage du sens local et quotidien que recouvre pour les habitants une démarche de valorisation de leur territoire, comme le montrent les propos suivants prononcés par le maire :

*Notre idée, développée dans ce projet, est simple : nous voulons **agrandir, élargir la cité des Provinces-Françaises**, en lui permettant d'« **escalader** » le **talus** et d'**investir les Terrasses**, en créant le lien avec l'opération «**cœur de quartier**» pour véritablement créer un ensemble humain et urbain cohérent.*

*Le parti pris urbain prévoit d'**utiliser les franges de la cité** pour assurer la couture de ces projets conduits par l'EPA Seine-Arche.*

*Cela implique d'abord, en contrepoint – et c'est la base du projet – de conserver le cœur de la cité, avec ses vastes espaces verts de **grande qualité**, à laquelle les habitants ont toujours été très **attachés** ; il nous faudra les valoriser, puis engager une grande opération de **réhabilitation** lourde de ces 487 logements situés au milieu de la cité.*

*Nous avons donc voulu prendre ce qui existait déjà, mais aussi l'**Histoire du lieu, les liens qui s'y sont développés au fil des années**, avant de nous projeter loin dans l'avenir, pour un projet qui est un projet urbain - c'est incontestable - mais aussi et avant tout une **construction***

²⁷⁰ Cette possibilité résulte d'un accord passé entre la Ville et l'EPASA, il consiste à inscrire dans la programmation de Seine-Arche des logements sociaux dits PLUS CD (prêt locatif à usage social construction démolition). Ce principe a été créé sous le gouvernement Jospin et a été conforté par l'ANRU avec des taux de subvention jusqu'à 22% (alors que pour le logement social traditionnel, les taux sont de 8 %). 92 logements seront ainsi financés par des PLUS-CD, pour accueillir préalablement les familles qui seront concernées par les démolitions.

²⁷¹ « Pour eux, nous avons prévu de reconstruire 172 logements sociaux dans le quartier, - Terrasses 10 et 11, maisons sur le toit, extension allée Ile-de-France - à des conditions de loyer comparables grâce au dispositif PLUS-CD » Patrick JARRY, Maire de Nanterre, Comité d'engagement du 7 février 2008, ANRU Quartier Université

²⁷² « Ce sera le cas en particulier pour les locataires de l'allée de Buffon, que nous pensons reloger dans la cité voisine Marcelin-Berthelot, dans un immeuble neuf construit par France-Habitation » Patrick JARRY, Maire de Nanterre, Comité d'engagement du 7 février 2008, ANRU Quartier Université.

²⁷³ « Nous prévoyons d'autres types de construction, dans la cité des Provinces-Françaises, grâce à des dispositifs particuliers comme l'accession sociale à la propriété, ce qui permettra aux familles intéressées de poursuivre un parcours résidentiel dans leur quartier ». Patrick JARRY, Maire de Nanterre, Comité d'engagement du 7 février 2008, ANRU Quartier Université

humaine. [Intervention de Patrick JARRY, Maire de Nanterre, Comité d'engagement du 7 février 2008, ANRU Quartier Université]

Au regard des étapes que nous venons de retracer, le principe de « désenclavement » de la cité semble, depuis le projet initial de l'équipe gagnante du projet Seine-Arche, avoir évolué principalement sur deux aspects.

Le premier concerne le rôle attribué à l'habitat. D'un élément à subordonner à l'espace public, il est devenu un élément charnière autour duquel s'ajuste le projet. Dans les propositions de TGT, le désenclavement est porté par la redéfinition du maillage viaire qui, mieux qualifié dans son statut public, doit conduire à une « banalisation » de l'espace et ainsi réduire l'emprise d'un espace qui ne participe ni d'une logique publique, ni d'une logique privée. Le lieu d'habitation doit ainsi retrouver une autonomie pour mieux se connecter aux nouveaux axes créés. La présence d'extensions résidentielles (encore appelées « espace libre ») est considérée comme un obstacle à la recomposition du tissu de la ville. Aussi débarrassé d'une enveloppe trop large, le logement taillé dans sa forme restreinte redevient un élément malléable qui se laisse organiser par les flux. C'est en effet l'espace public qui dans une logique dichotomique privé/public a la charge de redessiner les contours de l'habitat et de le mailler dans un réseau, qui, vu d'avion, est censé apporter une réponse à la coupure urbaine en rétablissant les flux communaux et en perfectionnant les flux métropolitains. Le schéma directeur d'évolution de Devillers – Druenne, tel qu'il a pu changer avec les différents apports extérieurs, s'appuie, lui, sur une consolidation de l'habitat et de ses pratiques de proximité. Il aborde l'habitat dans une conception élargie en considérant les « limites » qui le structurent. Celles-ci, à la différence des « coupures », relèvent moins de la lecture d'une forme urbaine que de la prise en compte du sens et de la valeur à partir desquels les habitants conçoivent les contours de leur lieu de vie. La plus-value du projet est davantage définie à partir de ceux qui habitent qu'à partir des possibilités de transiter par ces lieux. Elle vise à renforcer les attaches qui lient les habitants à leur territoire en intégrant dans le rapport à l'habitat, le rapport au voisinage, à la nature, au site, au paysage ainsi que les déplacements de proximité. Dans cette optique, les éléments principaux de la recomposition sont portés par l'enrichissement de la sphère domestique et la mise en valeur de ses espaces d'articulation avec l'espace public.

Le second aspect concerne l'élargissement de la problématique du désenclavement. Dans la dynamique du projet urbain Seine-Arche, cette question a essentiellement été traitée par des acteurs qui raisonnaient sur le territoire en termes de coupures physiques. L'interpellation de ce mode de lecture par d'autres types d'expertises a progressivement orienté le sujet vers le traitement de problèmes qui touchent à la gestion quotidienne, au positionnement social de la population, à sa possibilité d'avoir accès aux avantages générés par le projet urbain, aux futurs modes de cohabitation entre nouveaux et anciens habitants. La question du désenclavement est apparue être moins l'enjeu d'une « ouverture » physique que d'un risque de repli et de

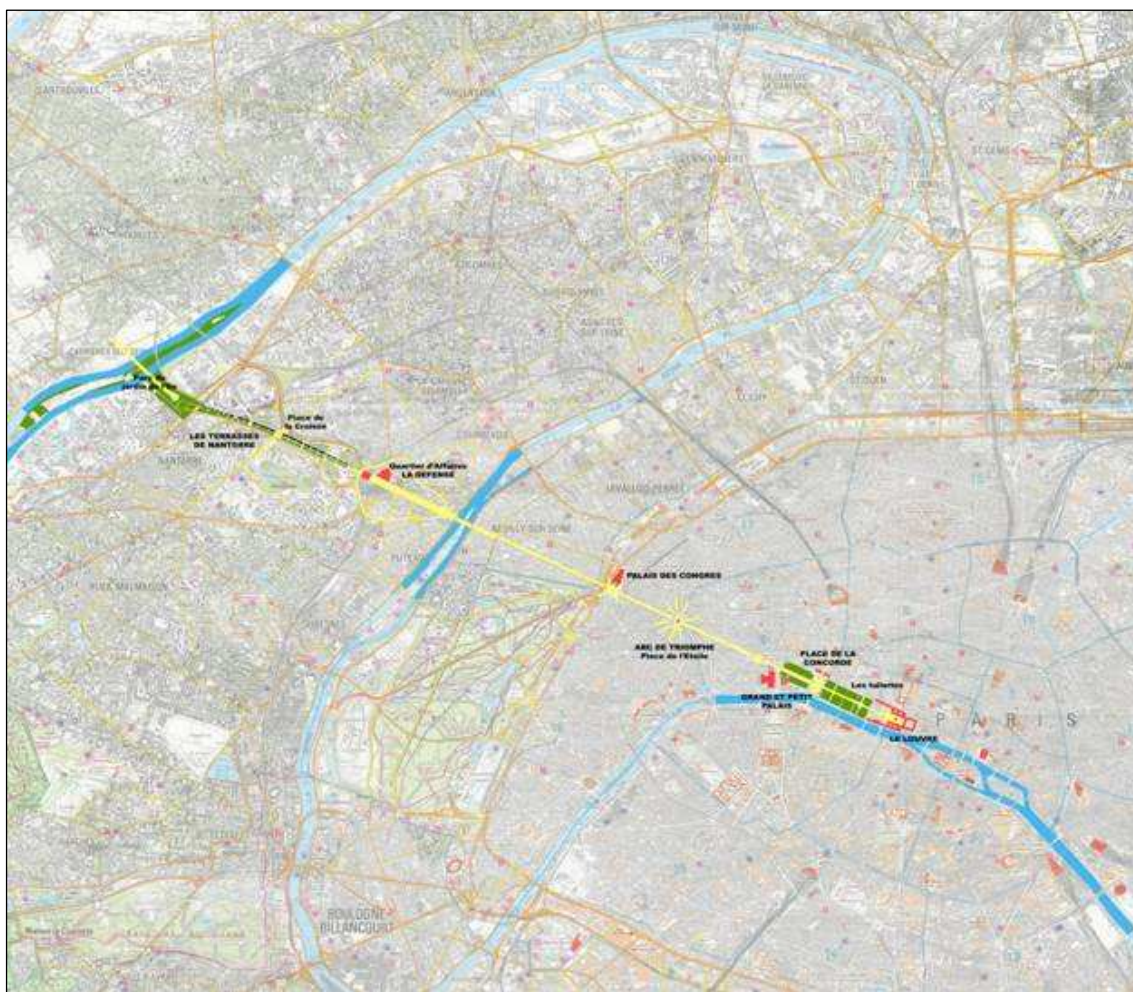
dévalorisation sociale. Aussi, les derniers dispositifs mis en place se fixent comme ordre de priorité d'abord le problème des frontières sociales avant celui des coupures urbaines. Ils cherchent à agir sur le contexte socio-économique de la cité en prenant en compte le sentiment de relégation voire d'exclusion.

Plusieurs éléments semblent jouer un rôle important dans l'évolution de ces deux aspects. Il y a les revendications des habitants qui ont vu dans le premier projet de désenclavement une menace de perte de qualité et d'identité de leur territoire. Il y a également le diagnostic dressé par la Ville qui, en touchant à la fois au patrimoine, à la population et à l'espace vécu, est mobilisé à différentes étapes du processus d'élaboration et semble surtout servir d'appui et de guide dans les moments charnières du projet, tel le choix de la réhabilitation des logements. Il y a aussi le fait de faire se rencontrer dans un même espace-temps deux logiques de projets, l'une lancée sur un périmètre d'intérêt national et l'autre sur un périmètre local, le quartier. Le dialogue instauré entre les acteurs de ces deux projets conduit à des ajustements qui apparaissent bénéfiques à la prise en compte d'enjeux situés à différentes échelles.

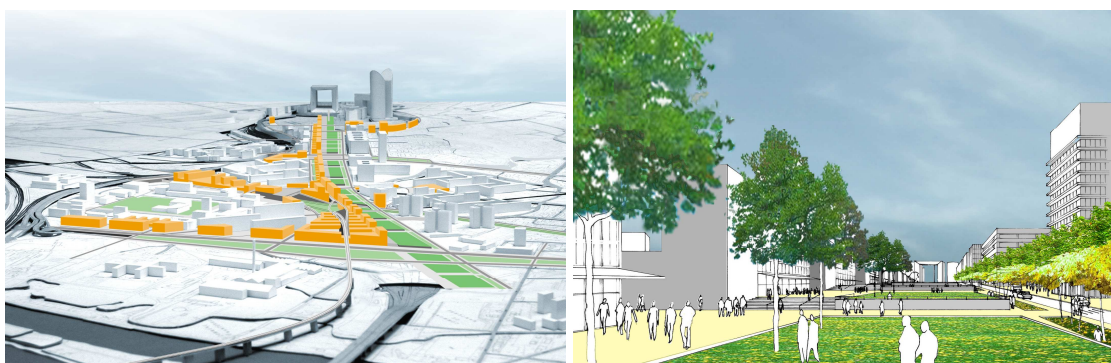


La cité des Provinces-Françaises mise en scène avec les enfants de la cité habillés aux couleurs du terroir, le 14 juillet 1958. Document Société d'histoire de Nanterre.

III. La Plaine St-Denis et les territoires de l'agglomération dense
2. Ancrage et identité dans une territorialité métropolitaine en mouvement – V. Lebois

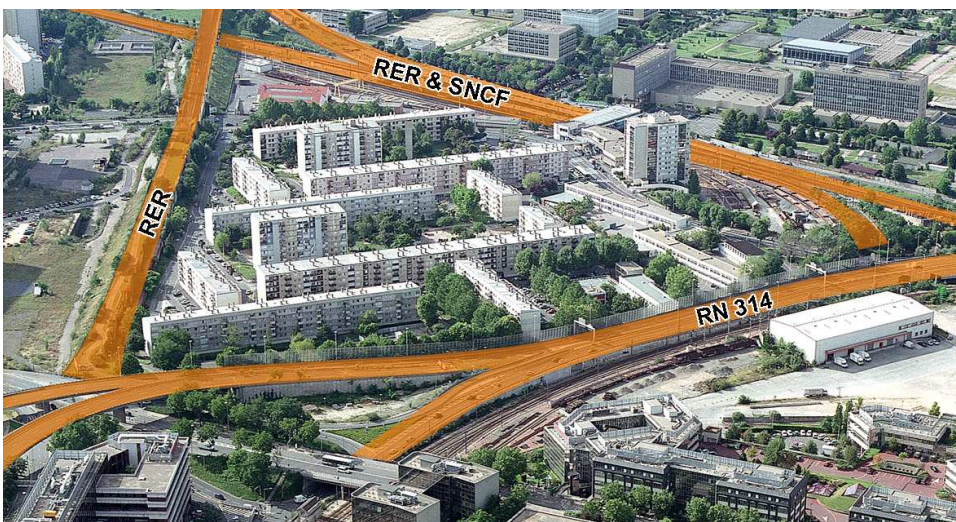
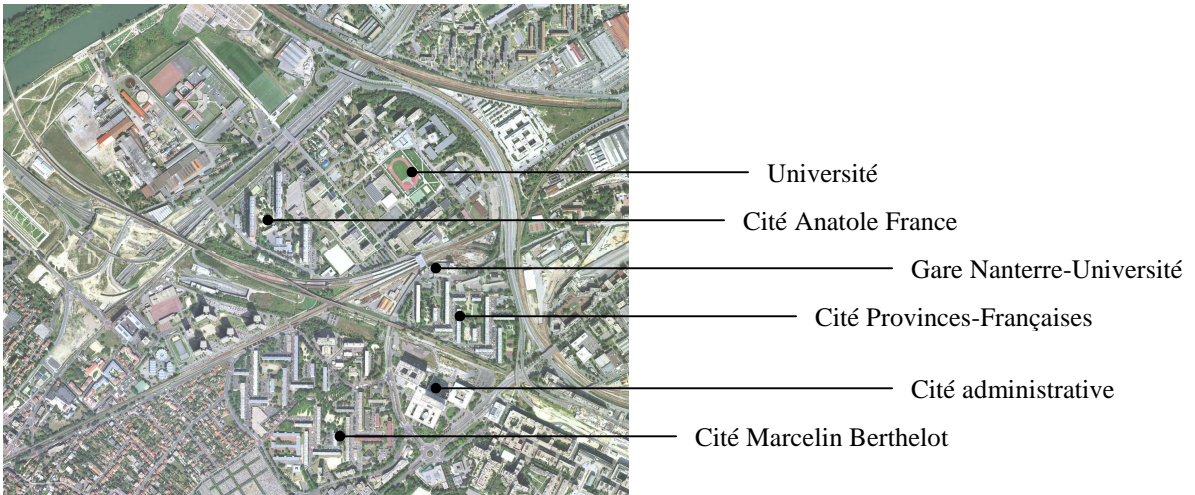


Le projet Seine-Arche : le prolongement de l'axe historique.
Document Treuttel, Garcias Treuttel et Associés - septembre 2002.

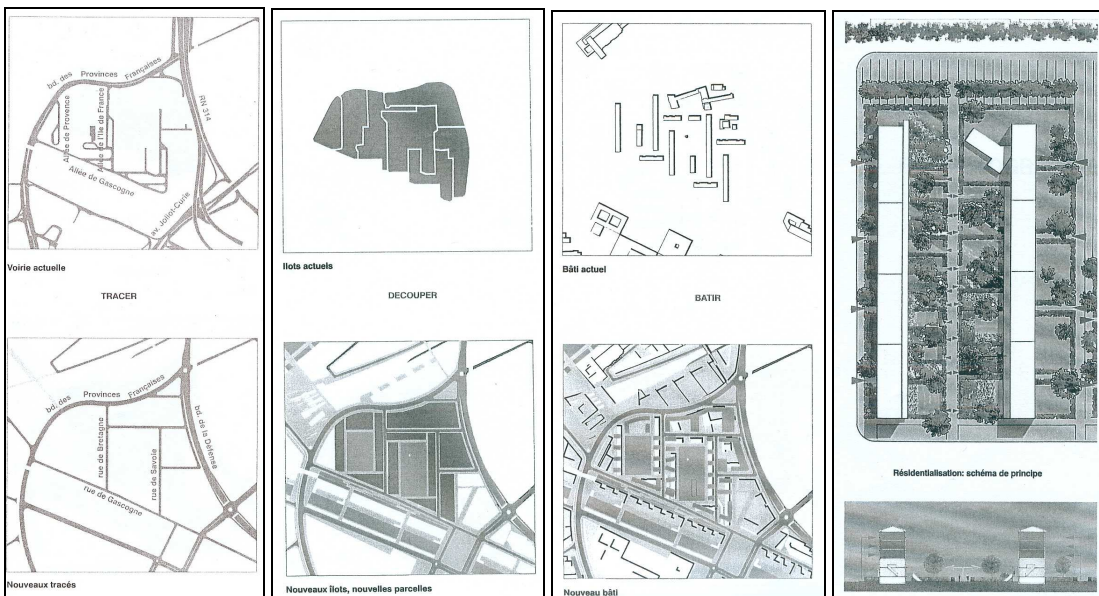


Le projet Seine-Arche : les Terrasses de Nanterre. 80% des 120 hectares occupés par l'espace public.
Document Treuttel, Garcias Treuttel et Associés - septembre 2002.

III. La Plaine St-Denis et les territoires de l'agglomération dense
 2. Ancrage et identité dans une territorialité métropolitaine en mouvement – V. Lebois

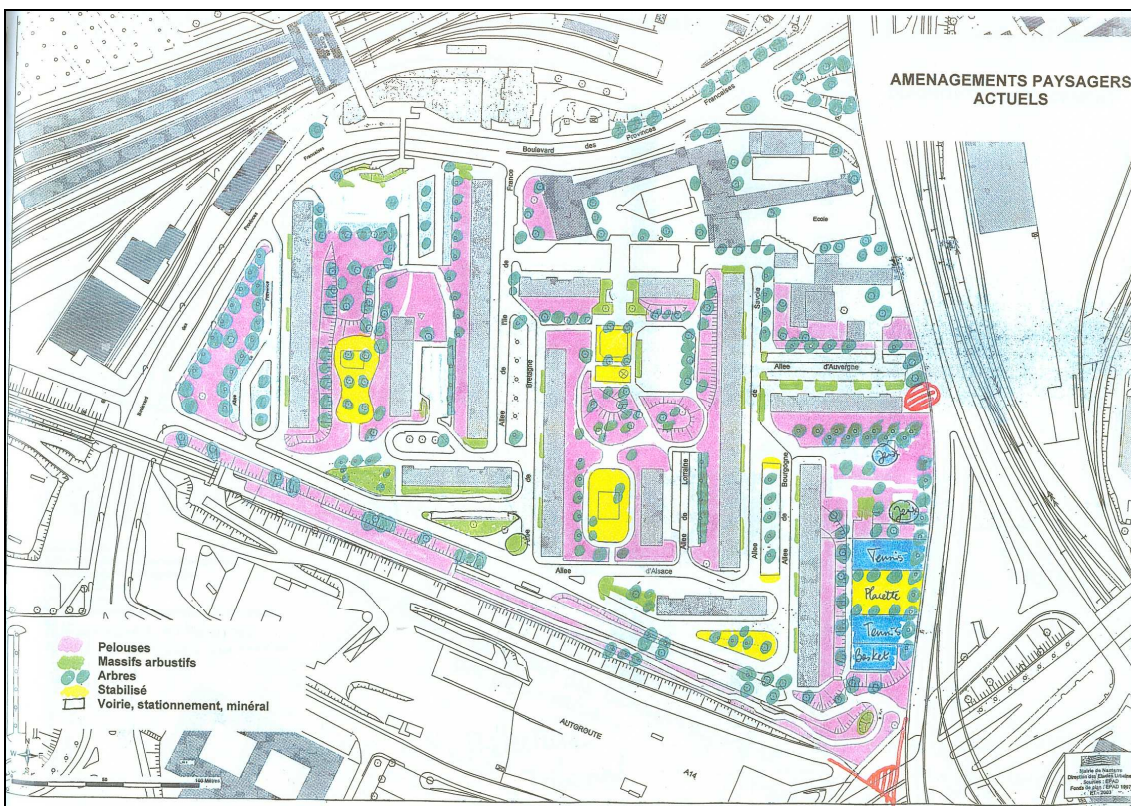
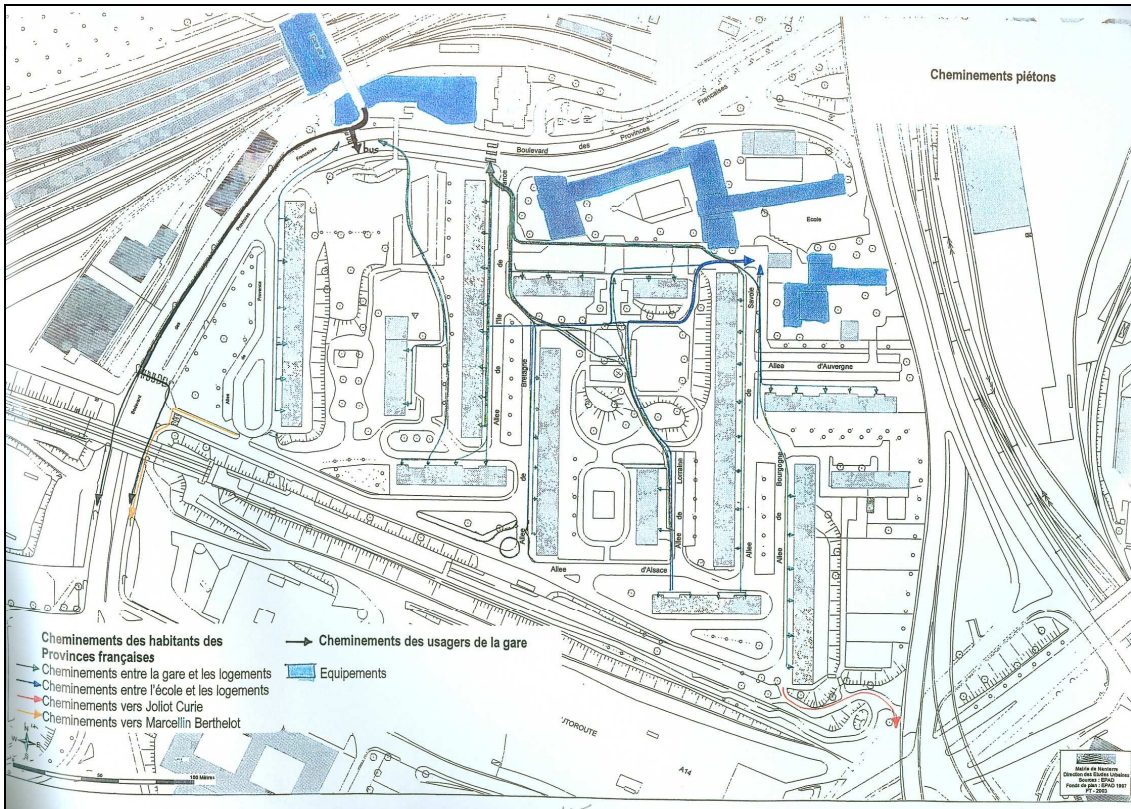


La cité des Provinces-Françaises présentée dans le cadre du quartier Université.
 Document Services des études de la Ville de Nanterre.



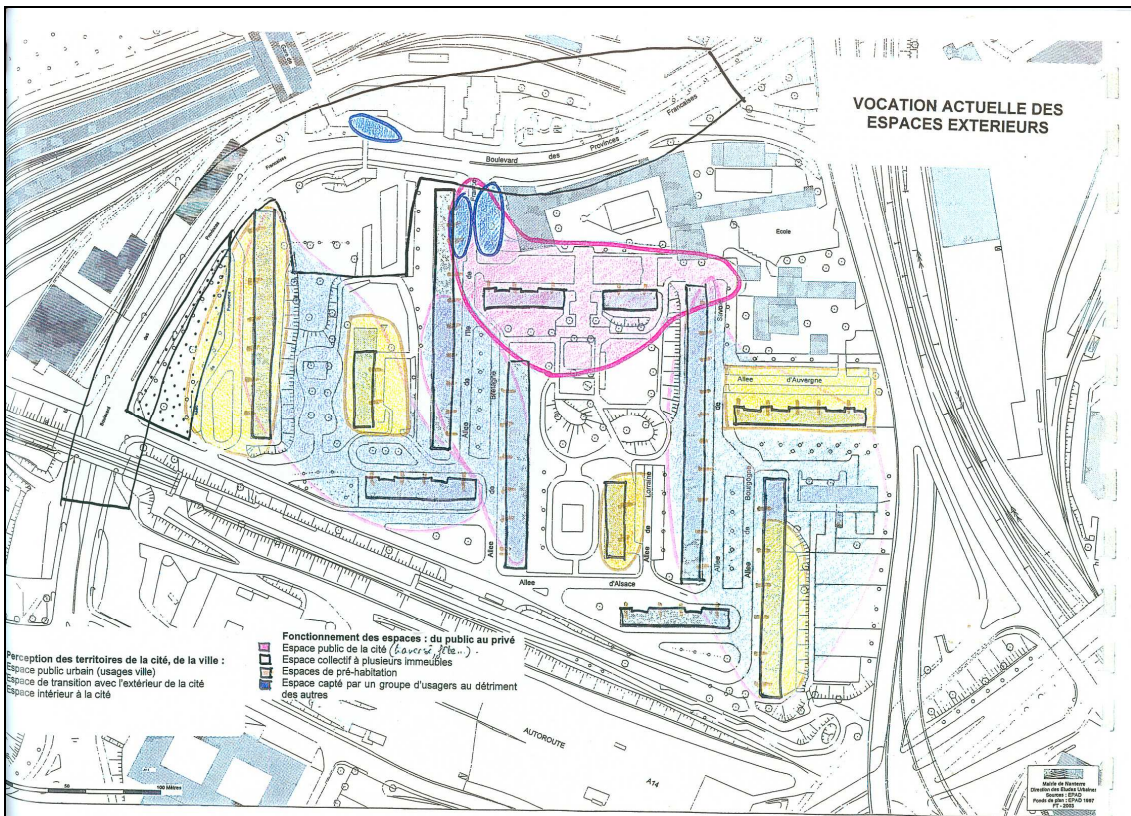
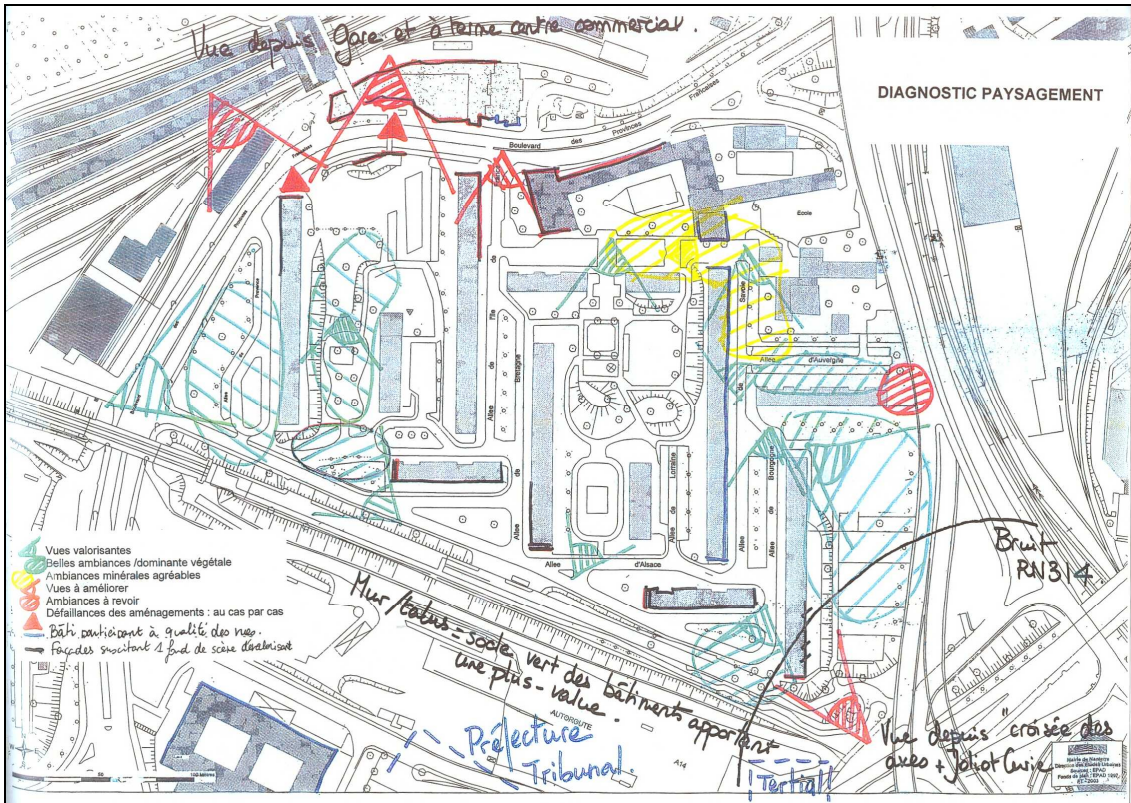
Propositions de désenclavement de la cité des Provinces-Françaises par le projet Seine-Arche.
 Documents Treuttel, Garcias Treuttel et Associés - septembre 2002.

III. La Plaine St-Denis et les territoires de l'agglomération dense
 2. Ancrage et identité dans une territorialité métropolitaine en mouvement – V. Lebois



La cité cartographiée par le service des études urbaines de la Ville.
 Documents *Renouvellement urbain et diagnostic sur le quartier de l'Université*, Services des études urbaines de la Ville de Nanterre, août 2004.

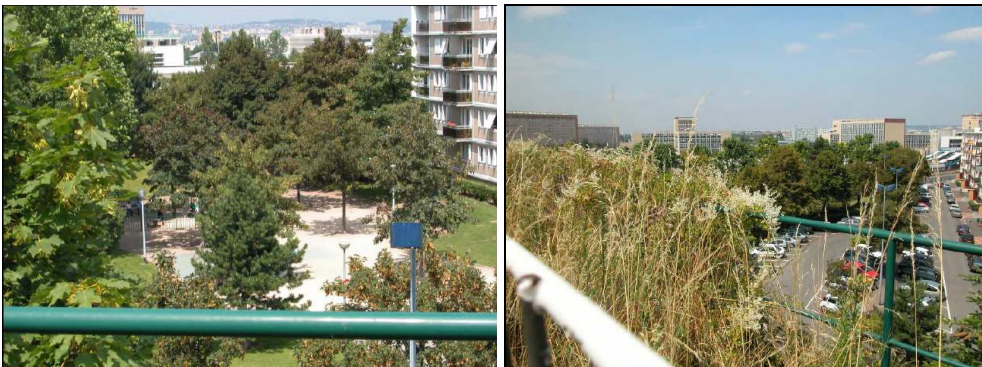
III. La Plaine St-Denis et les territoires de l'agglomération dense
 2. Ancrage et identité dans une territorialité métropolitaine en mouvement – V. Lebois



Documents *Renouvellement urbain et diagnostic sur le quartier de l'Université*, Services des études urbaines de la Ville de Nanterre, août 2004.



Promenade plantée sur le talus du RER.



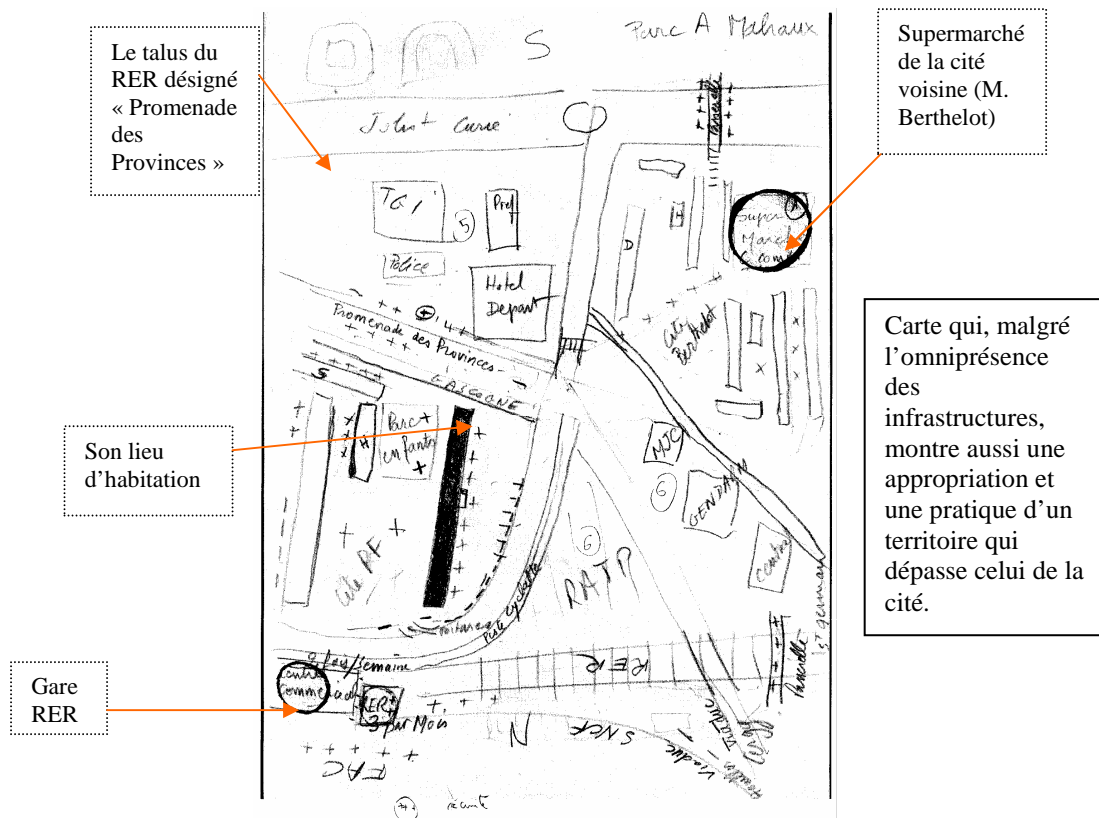
Du haut du talus du RER sur la cité des Provinces-Françaises et le mur du talus au sein de la cité des Provinces-Françaises. Documents Services des études de la Ville de Nanterre, 2004.



Allée de Gascogne, vue vers l'Ouest (boulevard des Provinces Françaises)



Allée de Gascogne, vue vers l'Est (Place de la Croisée)



Carte mentale réalisée en 2004 Retraité de la Cité des Provinces-Françaises

Nous sommes partis à la rencontre des Nanterriens pour savoir comment ils vivent leur ville, leur quartier et comment ils envisagent l'avenir.

Dans la cite des provinces françaises, nous rencontrons Josette, 60 ans, retraitée et veuve. Elle habite l'allée de Provence et promène son chien en bas de chez elle, elle ne s'éloigne pas trop par crainte de croiser de gros chiens qui ne feraient qu'une bouchée du sien.

Elle est propriétaire, comme tous les habitants de son immeuble, c'est l'un des seuls bâtiments de copropriété.

Josette est toute proche de la gare RER qui contient quelques commerces. Elle va y chercher son pain et la superette la dépanne de temps en temps mais en général, elle fait ses courses au super marché de la cité Berthelot, c'est tout de même moins cher. Elle connaît bien les habitants de la cité et pour cause, Josette habite ici depuis 30 ans et à Nanterre depuis toujours.

Son père avait 17 ans lorsqu'en 1936, il quitta sa Bretagne natale pour travailler a Nanterre. Il fut embauché dans l'usine de papeterie. Celle-ci le logeait, lui et ses compagnons bretons gratuitement et pouvaient ainsi disposer d'eux n'importe quand. Son père travaillaient beaucoup et n'avait qu'un week-end sur trois de libre.

A 21 ans il, il rencontra celle qui sera la mère de Josette, une bretonne elle aussi. Il travailla plus de 45 ans dans cette usine.

Josette acheta son appartement avec son mari dans les années 70. Son fils et sa fille grandirent ici, dans la cité des provinces françaises. Ils allaient à l'école avec tous les enfants du quartier, c'est pour ça que Josette connaît tout le monde ici. Ils jouaient dans le square, discutaient en bas de l'immeuble jusqu'à la tombée de la nuit. La fille de Josette est partie vivre dans le 95 mais travaille à la mairie de Nanterre. Josette garde son petit fils de 15 mois durant la journée. D'ailleurs sa fille lui avait proposé de la suivre mais Josette préfère rester ici. Elle est très attachée à son quartier malgré les problèmes. Le plus important c'est la drogue, les jeunes font leur trafic au pied des immeubles et parviennent a se cacher des rondes de police sans problème nous confie-t-elle. Avec les étudiants de l'université à coté, ça n'arrange pas les choses.

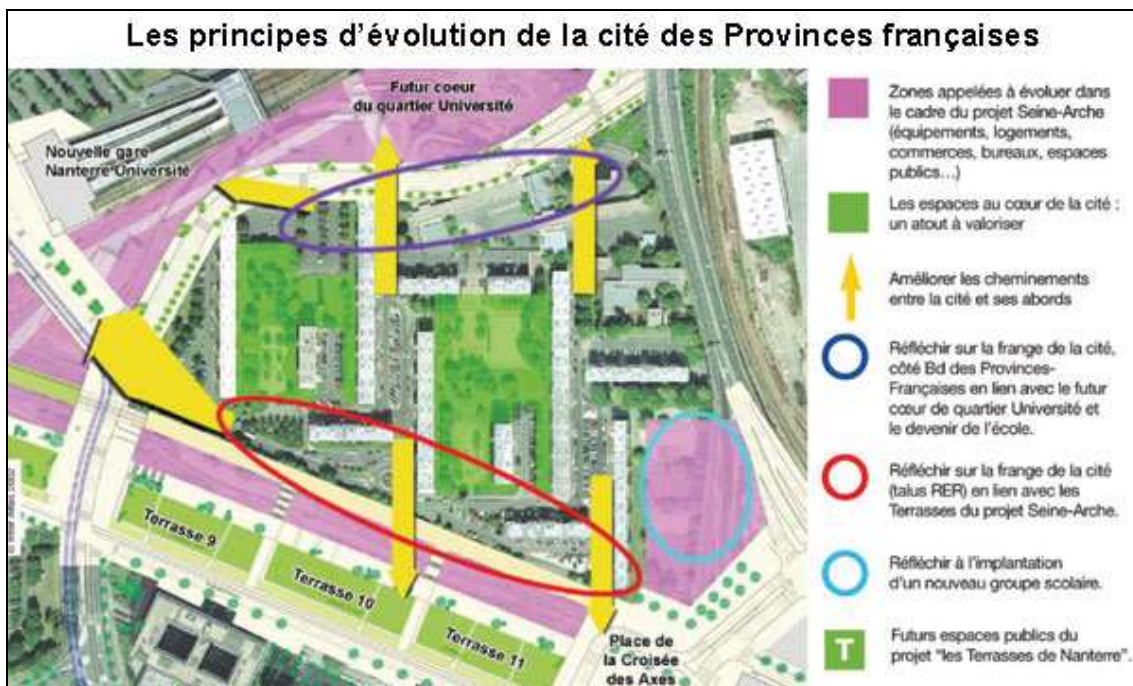
Ce qui dérange aussi Josette, c'est la saleté des trottoirs au niveau de la gare et les clochards. Du coup, elle n'y traîne pas, elle fait ses achats rapidement et rentre chez elle.

Quand au projet Seine-Arche, elle n'est pas vraiment contre mais ne voit pas d'un très bon œil le déplacement de la gare et a peur de voir se rapprocher de chez elle, la saleté, les clochards et la drogue. Mais surtout, ce qui l'inquiète c'est qu'il va y avoir des travaux tout autour de chez elle. De toute façon, la cité finira par être détruite, Josette en est persuadée. Elle a l'impression que la ville essaye de les cacher aux yeux de ceux qui ne font que passer. La cité, c'est certain, ne sera bientôt plus à la hauteur de la nouvelle Nanterre.

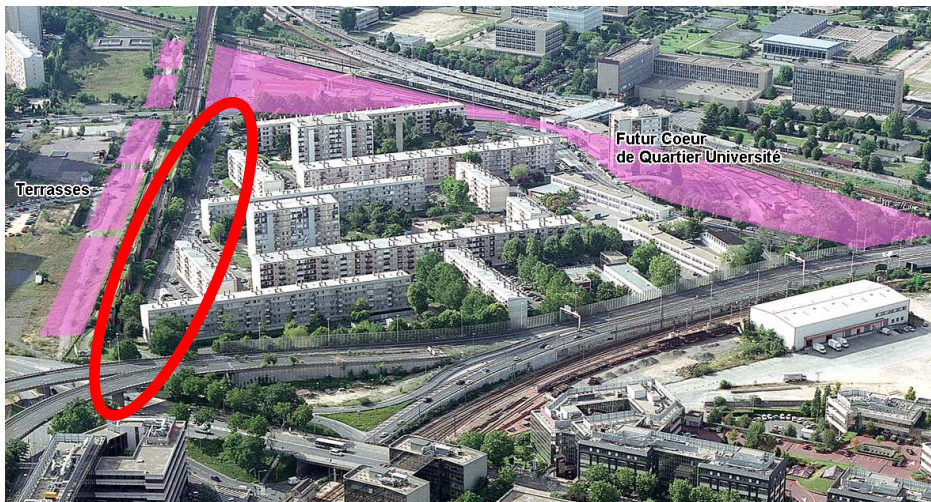
Portrait de Josette, retraitée de la Cité des Provinces-Françaises, réalisé par une étudiante, Laure Beringuer, intensif Paris-Belleville, fév. 2008.



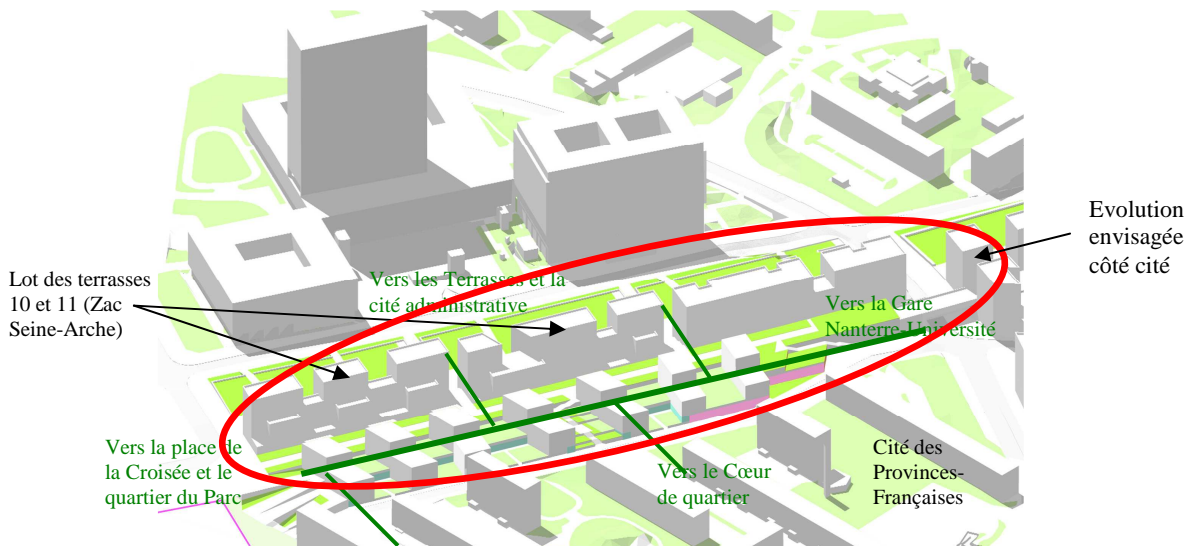
Le désenclavement de la cité dans le cadre du projet de Ville. « Valoriser les cœurs verts de la cité des Provinces françaises » - PRUS 2006. Document Agence Devillers ;



Principes du Plan de Renouvellement Urbain et Social - 2006
Document Agence Devillers.



Réaménagement du talus du RER – PRUS 2006.



« Voici les principes de circulation, avec la voie piétonne principale – à peu de chose près la même que la voie piétonne actuelle. Et de part et d'autre, les flèches qui indiquent les transparences et les liaisons prévues entre la cité et les Terrasses ». – PRUS 2006.



Coupe du principe d'aménagement proposé de part et d'autre du talus RER. Documents Devillers / TGT.

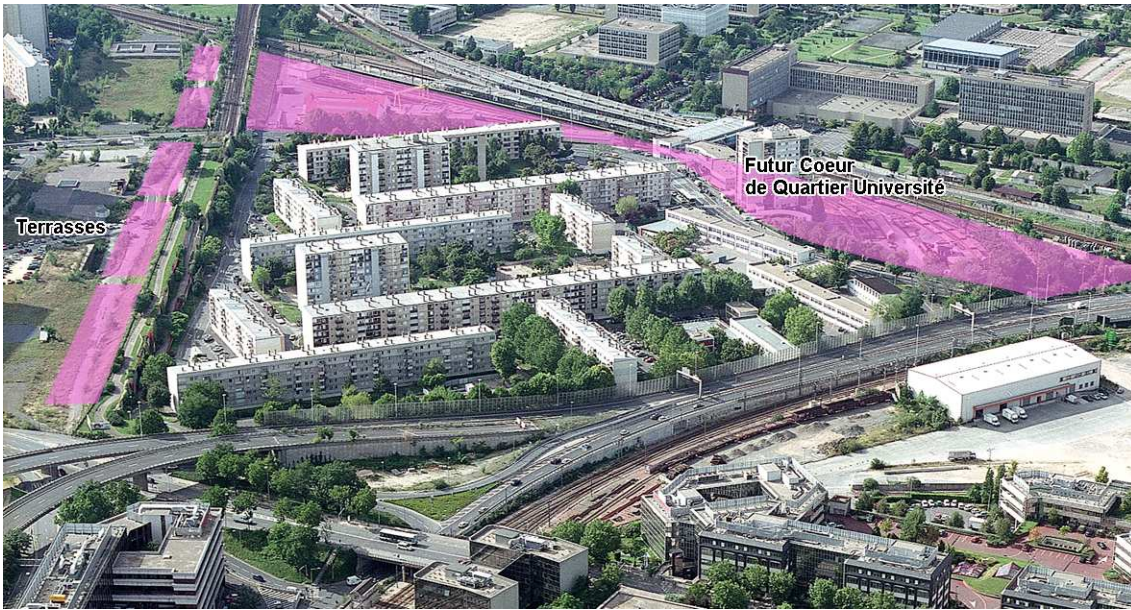
III. La Plaine St-Denis et les territoires de l'agglomération dense
2. Ancrage et identité dans une territorialité métropolitaine en mouvement – V. Lebois



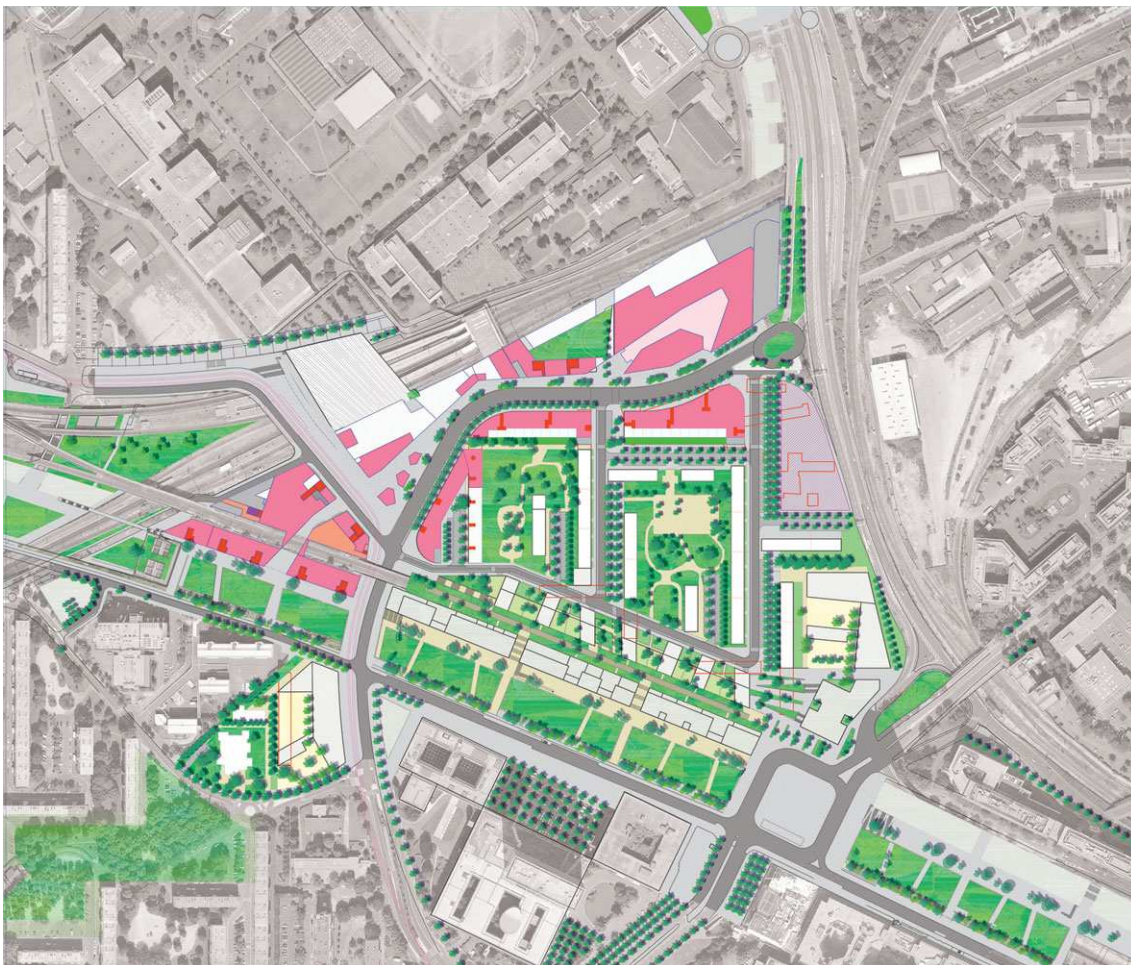
« Voici l'image de la cité, à l'issue de son renouvellement.
A noter, au premier plan, le long du boulevard, deux séries de plots de logements:
- la première, à gauche, à la place de l'école actuelle des Provinces-Françaises
- la seconde, à la place du vaste parking situé au niveau de la passerelle
Cet ensemble d'immeubles de logements surmontera un premier niveau ouvert sur le boulevard, où seront implantés des commerces, services et équipements publics,... »

Documents Devillers – janvier 2008.

III. La Plaine St-Denis et les territoires de l'agglomération dense
2. Ancrage et identité dans une territorialité métropolitaine en mouvement – V. Lebois



La cité des Provinces entre projet Seine-Arche et projet de Ville.
Document Services des études de la Ville de Nanterre – 2004.



L'articulation entre les deux projets : projet Seine-Arche et projet du cœur de quartier.
Document Services des études de la Ville de Nanterre – 2004.

Une reconquête métropolitaine réussie ou le délitement des quartiers à La Plaine

Le projet urbain : De l'identité comme ressource à la conception d'un grand paysage

L'engagement en 1984 des acteurs politiques locaux dans la reconquête du territoire de la Plaine à travers la création du syndicat intercommunal Plaine-Renaissance²⁷⁴ pose la première pierre du projet urbain de la Plaine²⁷⁵. Jusqu'en 1990, date à laquelle est officiellement lancée une consultation urbaine aboutissant à la formation du groupement de maîtres d'œuvres Hippodamos 93²⁷⁶, le syndicat intercommunal conduit un patient travail de diagnostic qui vise à dresser l'inventaire exhaustif des ressources de cette vaste étendue de 700 hectares pour laquelle les élus se défendent d'appliquer la logique de la table rase. Plus encore que le recensement des éléments bâtis, l'accent est porté sur le repérage des activités et les modes de relation au territoire (attention particulière pour les activités qui constituent des « piliers patrimoniaux » ou « une référence identitaire au territoire »²⁷⁷). Il ressort du diagnostic que, pour sous-utilisé qu'il soit, ce secteur témoigne encore d'une vitalité économique non négligeable et qu'avec ses 17 000 habitants et 8000 logements, la Plaine possède des racines profondes et une forte identité sociale. Du diagnostic émerge un projet traduit dans une charte intercommunale. Dans le volet consacré à l'aménagement, la charte fait part de la volonté de transformer le territoire en une véritable entité urbaine où seraient construits des logements supplémentaires (12000) et réhabilités ceux qui le nécessitent, où la vocation industrielle serait maintenue tout en évitant les activités nuisibles et où serait prévu un pourcentage limité de tertiaire²⁷⁸. Les communes veulent ainsi « harmoniser les morceaux de ville » qui composent le territoire et « créer pour les habitants un cadre de vie agréable composé de quartiers socialement mixtes et vivants »²⁷⁹.

C'est sur la base de ces objectifs que démarre la réflexion des équipes d'architectes et d'urbanistes retenues lors de la consultation. Celle-ci débouche après trois années d'élaboration, ponctuées de nombreux échanges avec les élus, la population et les entreprises, sur la production d'un projet approuvé en 1992. Le projet urbain de la Plaine se définit sur la base d'un « urbanisme de relations ». Le paysagiste Michel Corajoud, chargé de faire une première synthèse des travaux issus des différentes équipes, rassemble les principes de composition

²⁷⁴ Un syndicat intercommunal associant Aubervilliers, Saint-Denis, le Conseil Général de la Seine Saint-Denis et la Ville de Saint Ouen.

²⁷⁵ Dans notre recherche précédente, nous abordions en détails les différentes étapes du projet urbain de la Plaine. Cf. Cristiana Mazzoni (dir.), *Lieux-gares dans la ville d'aujourd'hui : Une complexité d'espaces à valeur structurante*, Ministère de l'équipement, 2003.

²⁷⁶ Hippodamos 93 est constitué de Pierre Riboulet, Yves Lion, Philippe Robert, Christian Devillers, Michel Corajoud.

²⁷⁷ Jacques Grossard, directeur général de Plaine-Renaissance puis président de Plaine Commune jusqu'en 2000, cheville ouvrière du projet de la Plaine, entretien du 17/06/04.

²⁷⁸ Cf. *Charte intercommunale pour l'aménagement et le développement de la Plaine Saint-Denis*, brochure, La Plaine Renaissance, 1990.

²⁷⁹ *Idem*.

urbaine énoncés sous la notion d'« horizon-paysage ». « Les 'horizons paysages', c'est un concept qui revient à se poser la question : Comment transformer des barrières en lieux fédérateurs ? C'est l'idée de grands espaces, d'un grand paysage à l'échelle de l'agglomération » explique Christian Devillers²⁸⁰, membre d'Hippodamos. Sur la Plaine, ils se traduisent par le fait que le territoire doit retrouver la richesse de ses potentialités visuelles à travers de nouvelles percées, à travers le dessin de nouveaux paysages le long du Canal et de la Seine, et la création d'une trame verte le long des voies ferrées. En 1993, le dernier projet de synthèse propose de désenclaver la Plaine par un maillage d'avenues larges et fortement paysagées, par l'implantation d'une mixité de fonctions - habitat, activités économiques, bureaux, commerces -, par la création de nombreux espaces publics disséminés dans le tissu urbain, par l'intégration des grandes infrastructures viaires qui la coupent en entourant d'un bâti tertiaire l'autoroute A86 et en recouvrant l'autoroute A1. En outre, la Plaine de la Plaine doit représenter un quartier à dominante universitaire incluant des activités non polluantes et des logements dans un environnement vert soigné, à la convergence des continuités paysagères qui accompagnent les nouvelles avenues. Ce quartier serait traversé du nord au sud par un tramway en site propre. Globalement, la volonté est de structurer le territoire en travaillant d'abord sur la qualité de l'espaces public - avenues, allées, plantations, pistes cyclables, places, squares - en restant souple sur ce qui concerne les constructions. Cela aboutit non pas à la conception d'un plan de masse mais à l'élaboration d'un « document-guide » qui définit d'abord l'organisation des « vides » avant celle des « pleins »²⁸¹. Nous pouvons, à cette étape, nous demander dans quelle mesure le travail réalisé en amont sur l'identité du territoire retrouve une place dans ce document guide, qui ne traite pas frontalement la question de l'habitat. De même, nous pouvons nous interroger sur sa place dans les projets sectoriels qui démarrent avec la phase opérationnelle.

Une emprise métropolitaine en expansion, des quartiers à la marge

La mise en œuvre du projet urbain est marquée de manière déterminante en 1993 par la décision de l'Etat d'implanter le stade de France. Celui-ci joue le rôle d'accélérateur par le déblocage des fonds et la réalisation rapide de projets tels que la création de deux nouvelles gares RER ainsi que la couverture de l'autoroute A1. La Plaine connaît alors un développement spectaculaire à la fois du point de vue de son organisation intercommunale avec la création de Plaine

²⁸⁰ Colloque *La Plaine St Denis*, Ecole de la rénovation urbaine, 26 mai 08.

²⁸¹ Au sujet du projet urbain de la Plaine, voir en particulier « La Plaine Saint-Denis, l'émergence d'une ville plurielle », *AMC*, n° 104, février 2000, pp.4-33.

commune²⁸² ainsi que dans la transformation de son territoire. Les entreprises du secteur tertiaire sont nombreuses à venir s'implanter autour du grand Stade²⁸³.

Quand en 2004, nous dressons un premier bilan de ce développement²⁸⁴, plusieurs zones d'ombre apparaissent malgré les signes incontestables d'une renaissance. La première concerne la perte du projet initial dans ce qu'il sous-entendait d'unité et de cohérence. Si les élus locaux estiment avoir pu, grâce au travail réalisé initialement sur le projet urbain, imposer des exigences lourdes (parce qu'étudiées donc défendables) et voir dans la réalisation du grand stade de nombreuses références au projet urbain, tels que le choix de son positionnement, son type de desserte (privilégiant les transports collectifs) et le traitement de l'espace public dans lequel il s'insère²⁸⁵, ils reconnaissent aussi que la machine s'est emballée avec l'arrivée du grand Stade leur laissant une maîtrise toute relative sur les projets en cours. Christian Devillers, architecte d'Hippodamos, groupement démantelé depuis, confie pour l'heure son scepticisme : « *Y a-t-il encore un projet, une vision d'ensemble ? Je ne suis pas sûr. Est-ce que quelqu'un porte aujourd'hui le renouveau du projet ? Aujourd'hui, on gère !* »²⁸⁶. Du côté des habitants, les déceptions sont grandes. Ils disent ne pas reconnaître l'esprit de départ de la charte et les principes qu'elle défendait, en particulier ceux qui privilégiaient la dimension humaine, la mixité des activités et l'amélioration des conditions de vie de la population existante. Ils sont inquiets de voir l'idée d'un projet global s'effriter pour laisser place à une multitude de réalisations qui s'ignorent les unes les autres et qui relèvent davantage de la spéculation immobilière que de l'intérêt urbain. Les linéaires d'immeubles de bureaux, conçus sur le même modèle, sont attaqués en première ligne ainsi que la plupart des opérations de logements issues de la promotion privée. Ces dernières sont déplorées par la qualité sommaire de leur habitat (« *Des deux pièces de 40m² avec une 'alcôve' de 8,6m², même pas une chambre !* ») et de leur inscription dans le site tant du point de vue de leur hauteur (« *elles barrent les vues de la Plaine* ») que de ce qu'elles proposent comme articulation avec les autres espaces de la ville (« *un petit morceau de pelouse clôturé en bas d'un immeuble, histoire de se donner bonne conscience, ne participe pas à la cohésion de la ville* »). Pour les responsables locaux, la réalisation et la commercialisation de mille logements d'investisseurs en trois ans (entre 1999 et

²⁸² Communauté d'agglomération créée en 2001 et réunissant aujourd'hui huit villes : Aubervilliers, Epinay sur Seine, Pierrefitte sur Seine, Saint-Denis, Villetaneuse, l'Ile-Saint-Denis et Stains

²⁸³ Quelques chiffres concernant la superficie occupée par différents secteurs du tertiaire en 2002/03 sur la Plaine : banques/assurances : 90 000m² ; électronique/informatique/téléphonie : 90 000m² ; commerces de gros : 60 000m² ; audiovisuel : 50 000m² ; BTP : 40 000m². Avec l'installation de nombreux sièges sociaux dont AFNOR, Védior Bis, Generali.

²⁸⁴ Cf. Cristiana Mazzoni (dir.), *Lieux-gares dans la ville d'aujourd'hui : Une complexité d'espaces à valeur structurante*, Ministère de l'équipement, 2003.

²⁸⁵ Jacques Grossard, entretien du 17/06/04.

²⁸⁶ Colloque *La Plaine Saint-Denis*, Ecole de la Rénovation Urbaine, 26 mai 2008.

2003) sont avant tout le signe « d'un retournement de tendance remarquable »²⁸⁷ après huit ans d'un marché resté atone.

Un autre problème soulevé par le développement de la Plaine concerne les déficits observés à l'échelle locale. Le grand stade a entraîné la conception d'équipements et d'espaces publics qui ont été spectaculaires du point de vue de la mutation du territoire et de son nouveau rayonnement mais qui n'ont pas autant participé à l'amélioration de la vie quotidienne des habitants déjà là. La nouvelle gare du RER B, qui a été beaucoup travaillée par ses concepteurs dans sa relation avec le stade de France et peu avec le quartier ancien voisin – Cristino Garcia, est un équipement qui n'est pas intégré symboliquement au bassin de vie ordinaire des habitants. Dans les représentations du territoire, la gare est essentiellement rattachée à la structuration du pôle d'affaires et de loisir nouvellement constitué. Elle est vécue comme un espace du flux, du passage, certes efficace, mais qui n'enrichit pas la vie locale : *« on ne peut pas dire que la gare soit un lieu de vie. Ce n'est pas un lieu où l'on aime s'attarder. Pour cela, il faudrait des commerces de proximité, des services publics comme la poste ou une annexe de la mairie »*. Tout comme le stade, la gare est un lieu perçu avant tout au service d'une activité métropolitaine que celle-ci soit journalière avec les vagues pendulaires de salariés ou qu'elle soit événementielle avec les matchs et les concerts. Les espaces publics dans lesquels s'inscrit la relation gare-stade ne sont pas beaucoup plus appropriés : *« quand le match est fini, les stands disparaissent mais ils laissent toutes leurs saloperies par terre. Il n'y a pas de respect, ça prouve bien que c'est considéré comme un passage pour aller au Stade ! »*. En dehors de l'activité événementielle, ces vastes espaces publics prennent difficilement sens pour la population. Il est souvent question de leur ambiance *« froide »*, *« aride »*, *« uniforme »*. Cela se constate chez les habitants mais aussi chez les salariés qui ne voient pas dans ces lieux une opportunité de sortir de leur entreprise. Si la gare reste un élément phare de ce secteur en ce sens qu'elle représente la porte principale d'entrée du Stade de France et du nouveau pôle constitué, elle paraît, en revanche, tourner le dos au reste de la ville. En cela, elle tient lieu de frontière opposant d'un côté un secteur reconnecté aux enjeux métropolitains déployant des activités redevenues compétitives, et, de l'autre, un quartier qui peine à se revitaliser et à profiter à sa population.

Quatre ans plus tard ce premier bilan, soit à l'aube de 2010, il semble que la frontière se soit renforcée et que la situation des quartiers se soit dégradée. C'est ce qui ressort nettement du diagnostic social réalisé en 2007 par la Ville d'Aubervilliers sur le quartier du Landy, frère jumeau du quartier Cristino-Garcia (sur Saint-Denis). Ce quartier est d'autant plus en rupture qu'il a connu peu d'évolution depuis la mise en œuvre du projet urbain, c'est-à-dire depuis vingt

²⁸⁷ Michel Perrot, directeur général adjoint de la communauté d'agglomération, interviewé par Frédéric Mialet in « Plaine Commune (Seine-Saint-Denis). A La recherche d'un habitat », *Le Moniteur*, 27 juin 2003, p.54-57.

ans, contrairement à son voisin où les transformations ont été plus significatives, transformations sur lesquelles nous reviendrons. La population du quartier du Landy subit alors doublement le décalage, non seulement par rapport à un site qui, aux alentours se transforme mais n'offre pas d'amélioration en termes de commodités et de services, mais aussi par rapport à un quartier qui reste à la traîne de tous les autres et au sein duquel s'exacerbe un sentiment d'abandon et s'accroît les tensions entre les différents types de population²⁸⁸. En reprenant les résultats de cette enquête, désignée sous les termes d'« évaluation sociale participative », dont nous présentons la démarche dans l'encadré ci-contre, nous cherchons à souligner ici la nature des décalages ressentis par les habitants.

La démarche de l'évaluation sociale participative

Bien que liée au projet de rénovation urbaine programmé pour 2012 sur le quartier Cristino Garcia/Landy à la Plaine, la démarche « d'évaluation sociale participative » ne constitue pas une phase de concertation préalable à la définition des aménagements prévus dans ce cadre. Elle est, en effet, enclenchée alors que le projet urbain est déjà ficelé et qu'il a reçu une première validation de l'ANRU. La démarche est toutefois annoncée comme devant « construire » le « volet social » du projet urbain qui, jusque-là, n'a pas fait l'objet d'une réflexion propre²⁸⁹. Ce travail se fixe alors pour objectif, non pas de concerter la population puisque celle-ci serait faussée d'avance, mais de dresser un état des lieux de la vie sociale du quartier et des besoins de ses habitants pour déboucher sur un programme d'actions sociales qui accompagnera les changements urbains du quartier²⁹⁰. Réalisée dans le courant de l'année 2007, la tâche est confiée par la Ville d'Aubervilliers à la coordinatrice du quartier du Landy, Sandra Rigoni, arrivée en poste en mai 2006. Par cette attribution à l'échelon communal, les prises en charge urbaine et sociale du projet sont donc non seulement traitées séparément mais aussi dans des cadres institutionnels distincts avec d'un côté un projet de renouvellement urbain intercommunal piloté par la communauté d'agglomération, Plaine Commune, et exclusivement centrée sur l'aspect urbain et technique, et, de l'autre, la Ville d'Aubervilliers qui confie à l'un de ses agents de terrain un diagnostic social de son propre quartier, territoire qui n'embrasse donc pas la totalité du périmètre concerné par le projet. La démarche d'évaluation arrive donc dans un contexte où manifestement il n'existe pas de prise en compte globale des problématiques du territoire et où les convergences dans les échelles d'appréhension du territoire et dans la synchronisation des phases d'étude sont peu recherchées. C'est en cela que la méthode choisie pour le diagnostic social est intéressante car, au-delà du recueil de données « sociales », elle s'attache à recréer une dynamique d'ensemble.

La méthode repose sur, d'une part, la mobilisation dans le processus d'évaluation des professionnels du quartier, d'autre part, sur la constitution de groupe de paroles représentatifs de

²⁸⁸ Quatre principaux types de populations sont recensés : une population arrivée dans les années 1990 et majoritairement africaine provenant des régions rurales du Mali, des primo-arrivants vivant aujourd'hui dans des conditions très précaires, logés dans les hôtels ou autres logements insalubres ; les migrants espagnols et italiens de la troisième génération ; les habitants de la barre HLM Rosa Luxemburg ; ceux des pavillonnaires ; les nouveaux-arrivants, jeunes couples actifs issus de la classe moyenne, venus habiter la résidence de 84 logements en accession à la propriété livrée fin 2006.

²⁸⁹ Cette scission entre volet urbain et volet social est présente au niveau de l'Etat, car bien qu'une coordination entre les deux volets soit souhaitée, ils sont traités par deux organismes différents : l'ANRU pour le volet urbain et l'ACEC (Agence de cohésion sociale et d'égalité des chances) pour le volet social via le CUCS (Contrat urbain de cohésion sociale).

²⁹⁰ Entretien Sandra Rigoni et Jessica Marais, le 29 novembre 2007.

la population (en particulier celle peu habituée à s'exprimer dans les cadres institutionnels) et, enfin, sur un principe de projet transversal faisant travailler ensemble différents services municipaux et para-municipaux. La méthode est inspirée d'une recherche-action menée en direction des femmes en 2001 dans le Val d'Oise²⁹¹, expérience à laquelle la coordinatrice a participé avant son arrivée à Aubervilliers. Concrètement, le processus peut être résumé en trois temps :

- La première étape a consisté à informer et solliciter les professionnels du quartier (rattachés à la maison des jeunes, à la PMI, aux centres de loisir, aux écoles, à la bibliothèque, au foyer...) et plus largement ceux de la Ville susceptibles d'être concernés par le projet. Un groupe de quinze professionnels a été constitué représentant dix services et institutions différentes, notamment les services communaux tel que le service d'hygiène et de santé, le service social, le service de la petite enfance, de la réussite éducative et le pôle de coordination gérontologique, mais également des services para municipaux comme « Aubervacances loisirs » et l'Office Municipale de la Jeunesse à Aubervilliers (OMJA). Autres institutions représentées, le service de La Lecture publique de Plaine Commune, le service d'action sociale de la Caisse d'Allocations Familiales(CAF) et de l'Association Bouillyenne pour le Développement et l'Insertion (ABDI). Au dessus, un comité de pilotage du projet a été formé réunissant l'adjoint au maire à la politique de la ville et à la jeunesse, à la fois président du conseil de quartier du Landy ainsi que les directeurs généraux (DG) et chefs de service concernés et la chef du projet urbain à Plaine commune. Ce comité de pilotage a eu une fonction de contrôle et de validation des différentes étapes du processus. A ce stade, un planning de réunions a été mis en place à raison de quatre demi-journées/mois. Les réunions avec les professionnels visaient l'acquisition de techniques communes d'animation de groupe et de prise de notes en vue du recueil de la parole des habitants. Elles ont aussi consisté à dresser un premier diagnostic du quartier sur la base du travail quotidien de chaque professionnel. A l'issue de ces réunions de travail, une grille d'entretien a été élaborée pour être utilisée avec les groupes d'habitants. Elle comportait trois thèmes : le cadre de vie (logements, emploi, transports), les relations sociales et la vie associative, les attentes vis-à-vis du projet urbain.

- Le deuxième temps portait sur la constitution des groupes d'habitants. L'idée était que le repérage des personnes se fasse à partir des contacts établis par chaque professionnel dans son infrastructure. Il s'agissait de constituer les groupes à partir des habitudes de vie des habitants et de faciliter leur expression en les réunissant dans des lieux qu'ils fréquentent régulièrement. Les modes de sollicitation ont été adaptés en fonction des profils (invitation officielle pour certains, bouche-à-oreille pour d'autres, porte-à-porte...). Les échanges, tout en étant cadrés par la grille d'entretien, ont été orientés suivant les sujets de discussion attendus (les nouveaux arrivants étaient par exemple plus intéressés à parler du nouveau projet et moins du quartier tel qu'il est). Pour les personnes de langue étrangère, comme certaines femmes maliennes, population venue en très grand nombre au groupe de paroles, un traducteur était prévu. Au total, onze groupes ont été formés : un groupe avec les personnes des cours d'alphabétisation du centre Roser, un groupe de femmes fréquentant la PMI, un groupe avec les adhérents des associations (CNL, Landy Ensemble), un groupe avec des jeunes filles, un groupe avec les jeunes garçons, un groupe de parents d'élèves, un groupe de parents d'enfants fréquentant le centre de loisirs maternel et la bibliothèque, un groupe de résidents du foyer des Fillettes, un groupe de commerçants/ artisans, un groupe de personnes âgées, enfin un groupe de nouveaux arrivants. Chaque groupe de parole s'est réuni deux ou trois fois à raison de deux heures par séance et était animé en binôme par le professionnel qui avait établi les contacts et la coordinatrice du projet ou sa collaboratrice, Jessica Marais. Au final, vingt-trois réunions ont été menées avec une centaine d'habitants.

- Le troisième temps concernait la synthèse et la restitution des résultats. Pour la synthèse, les quinze professionnels se sont réunis à raison de plusieurs séances hebdomadaires pour, dans un premier temps, prendre connaissance des vingt trois comptes rendus issus de l'ensemble des groupes de paroles puis dégager les principales thématiques et rassembler pour chacune d'elle l'ensemble des paroles. Des pistes d'actions ont été dégagées venant à la fois des propositions

²⁹¹ Cf. Christine Bulot, Dominique Poggi, *Droit de Cité pour les femmes*, éd. de l'Atelier, Paris, 2004.

des habitants, de celles des professionnels et aussi du comité de pilotage. Pour la restitution, l'idée d'un film a émergé dans le but de donner des informations concrètes mais aussi de faire part du ressenti des habitants. Pour cela, la coordinatrice du projet a recontacté dans chaque groupe les « personnes leader » et leur a demandé de se faire filmer en reprenant les propos prononcés au sein de leur groupe. La restitution en tant que telle a été organisée, le 10 novembre 2007, sous la forme d'une réunion publique, qui réunissait habitants, professionnels, élus locaux²⁹². Le principe était de faire suivre la projection de chaque séquence du film (au nombre de quatre reprenant les quatre thématiques dégagées : attentes à propos du projet urbain ; cadre de vie ; enfance, petite enfance et la jeunesse ; relations sociales, réseaux d'aide et emploi) par la présentation par un des professionnels des pistes d'action assortie des réactions des habitants. Les élus avaient pour consigne de ne prendre part au débat qu'à la toute fin de la réunion. Sur le quartier, l'évaluation sociale participative a fait naître une dynamique entre partenaires, dynamique que la coordinatrice espère pouvoir maintenir afin que chacun ne reparte pas de son côté. L'évaluation a créé des relais dans les différents groupes sociaux du quartier et a permis l'ouverture du conseil de quartier à une population plus diversifiée, donc plus représentative qu'elle ne l'était jusqu'à maintenant. Pour ce qui concerne la réalisation des actions, les premières à sortir de ce travail sont celles relatives à la demande de relations sociales, ayant pu être réalisées sans gros moyens, telles que des fêtes de quartier, des concerts (un festival des musiques du monde), une sortie à la mer, une action envers les femmes à travers l'organisation de débats. Pour les actions à plus long terme, liées principalement à l'insertion professionnelle, elles vont être étudiées et discutées au sein des services municipaux et feront l'objet d'un dossier de demande de subventions auprès du CUCS (Contrat urbain de cohésion sociale). Cependant nous restons sceptiques quant à une appréhension globale du projet, autant urbaine que sociale, par les véritables pilotes du projet, autrement-dit la communauté d'agglomération. Les techniciens de Plaine Commune intégreront-ils les demandes sociales de la population ? Encore faut-il que la population sur laquelle a porté l'évaluation ne soit pas chassée par la rénovation.

Un premier décalage concerne les déplacements quotidiens. Malgré l'existence de deux gares RER sur le territoire assurant une liaison rapide avec Paris et d'autres nœuds de réseaux importants tels que l'aéroport de Roissy, les habitants continuent à déplorer le manque de transports de proximité dont ils restent extrêmement dépendants du fait de l'absence dans leur quartier de commerces et de services courants. Ils sont tributaires des bus pour faire leurs courses, aller au marché, consulter un médecin, se rendre à la poste, pratiquer une activité culturelle ou sportive, ou encore relier leur lieu de travail. D'autant que les habitants, même excentrés du centre de leur ville, semblent attacher à inscrire leurs pratiques dans le cadre communal. Ils n'ont pas le « réflexe » de l'intercommunalité qui les amènerait à se sentir chez eux au-delà des limites de leur ville. Ce n'est que par obligation qu'ils sortent de ce périmètre comme le montre cet échange entendu lors de la restitution publique de l'évaluation sociale entre deux habitantes :

²⁹² Etaient présents M. Salvatore adjoint au maire à la politique de la ville et à la jeunesse, à la fois président du conseil de quartier du Landy, Pascal Baudet maire d'Aubervilliers, Olivier Dubaut sous-préfet d'arrondissement de Saint-Denis. Côté Saint-Denis, seul David Gallardo chargé de mission démarche quartier sur Saint-Denis était présent. Nous noterons l'absence du chef de projet urbain Plaine Commune ainsi que tout autre représentant de cette structure.

Je suis obligée d'emmener mes enfants faire du sport à Saint-Denis au stade près du Stade de France car les équipements d'Aubervilliers sont trop loin de la maison.

Réaction d'une habitante arrivée plus récemment en 2006 : *Qu'est-ce que ça fait, c'est Plaine Commune, c'est l'intercommunalité !*

Un écart d'efficacité entre une mobilité liée au réseau métropolitain et une mobilité liée à l'accessibilité des services quotidiens est fortement ressenti par la population la plus précaire, comme le détaille l'évaluation sociale :

Les témoignages des habitants concernant la **mobilité** apparaissent au premier abord contradictoires : pour certains « *on est très bien desservis* », alors que pour d'autres « **à part le RER, il n'y a rien comme transport en commun** ». Ces appréciations varient cependant assez logiquement en fonction des différents types d'usages des transports collectifs.

Pour les habitants qui **possèdent une voiture** et qui se servent des transports publics d'une façon complémentaire au véhicule privé, le réseau existant est tout à fait satisfaisant. Ils regrettent par contre les difficultés de stationnement, notamment les jours de match au Stade de France, et les bouchons à la Porte d'Aubervilliers.

Pour les habitants qui **n'ont pas de voiture** par contre, la mobilité se fait beaucoup plus réduite et les transports en commun se révèlent insuffisants :

« pour faire les courses il faut prendre deux bus, avec les poussettes, les sacs... et le bus est toujours plein, il n'y a pas assez de fréquence »

« le 173, souvent il vient tard, on l'attend 20 min. et à partir de 21h il y en a plus. »

Quand on dépend des transports en commun pour tout, accompagner les enfants aux activités, faire les courses, aller travailler, sortir, etc., cela demande une organisation et un temps considérable. Ce problème **touche particulièrement les femmes**, à qui sont attribuées une grande partie de ces tâches et qui se retrouvent du coup avec des journées longues, chargées et très fatigantes.

Seulement **la liaison avec Paris** est bien assurée par le RER. La ligne de bus qui dessert le **centre ville**, le 173 est une ligne très longue, souvent prise dans les bouchons, et aux fréquences insuffisantes, ce qui la rend inutilisable par exemple par les personnes âgées :

« le 173, il n'y a jamais de places pour s'asseoir avec les poussettes ici et là, c'est terrible on ne peut pas le prendre ».

La partie la moins bien desservie semble être **la Porte d'Aubervilliers**. Le bus 139 a une fréquence très basse et ne circule pas le soir et les week-ends, alors que de nombreux habitants empruntant cette ligne ont des horaires décalés :

« de la porte de la Chapelle à ici, on est obligés de marcher à pied après le travail, le soir, après 20h il n'y a plus rien ».

Le foyer des Fillettes, situé sur son trajet, héberge également beaucoup de **personnes âgées** qui ne peuvent parcourir de longues distances à pied.

La construction des nouveaux quartiers autour du centre commercial et du métro suscite donc de fortes attentes par rapport aux transports publics dans cette partie de la ville.

Généralement, la faible circulation de transports collectifs le soir et les week-ends prive une grande partie de la population de la participation à la vie sociale et culturelle d'Aubervilliers. Comment se rendre à un spectacle, un concert, au cinéma ou simplement à un dîner chez des amis quand on n'a pas le moyen de rentrer chez soi ? Le **sentiment d'exclusion et de marginalisation** par rapport au reste de la ville dépend aussi de ça. [Evaluation sociale participative, Restitution des témoignages recueillis auprès des habitants du quartier du Landy, Aubervilliers, 5 septembre 2007]

La qualité des cheminements piétons, et des espaces publics en général, est elle aussi mise en cause dans la relation problématique qu'entretient ce quartier au reste du territoire. La conception de vastes esplanades et de mails plantés autour du stade n'a pas profité à

l'organisation viaire du quartier pour lequel il est constaté un envahissement des rues par la voiture et l'absence d'espaces sécurisés pour les enfants. De plus, le canal, s'il est un élément paysager valorisé, reste un élément de coupure dans la mesure où il n'est pas doté d'une passerelle considérée comme suffisamment adaptée pour tout type de traversée piétonne. Les attentes de la population se formulent surtout en termes de circulation douce, comme le montre l'évaluation sociale :

La **passerelle** de la fraternité avait pour but de relier les deux côtés du **canal** :

« *La passerelle en poussette et en vélo c'est impraticable, donc à pied et sans enfants* »
« *il faudrait trouver une solution pour traverser avec la poussette...* »

De même il semble qu'un **passage piéton** serait nécessaire au niveau de la passerelle sur le quai Adrien Agnès. **L'ouverture du nouveau mail piéton de la passerelle jusqu'au square Roser** étendu suscite de l'enthousiasme, mais à condition que le passage soit sécurisé pour les enfants et que l'accessibilité de la passerelle soit améliorée.

A l'intérieur du quartier, il paraît évident que l'aménagement des espaces publics est inadapté aux besoins des habitants. Différents usages de la rue, du square et des espaces verts se superposent aujourd'hui de manière anarchique, provoquant de la gêne mutuelle, voire des situations de danger pour les plus vulnérables ou des tensions entre les différents utilisateurs. Les problèmes de **stationnement** se croisent ainsi avec le manque d'**espaces sécurisés pour les enfants**, l'activité des garagistes et la circulation de véhicules et des motos, les piétons sur les trottoirs sales ou abîmés et la mécanique sauvage...

Toutes ces fonctions, aujourd'hui exercées dans le désordre, nécessiteraient d'être encadrées et régulées par le biais d'aménagements adaptés et par l'application des règles communes du vivre ensemble.

La priorité concerne sans doute la **sécurité des enfants** :

« *le problème c'est qu'on est mal logé et il n'y a pas de place donc les enfants sont toujours dehors. Et les gens rentrent dans le quartier à pleine vitesse en voiture et en moto et nos enfants sont dehors...* »

« *la sortie de l'école, c'est dangereux, il faudrait des personnes pour faire traverser les enfants à l'école maternelle* ».

« *L'extérieur est le problème, quand l'enfant va à l'école on ne peut se permettre de le laisser sortir seul* »

Ainsi **l'aménagement du futur square Roser** et la requalification des rues et des trottoirs semblent des éléments indispensables au renouveau du quartier. Ces projets devraient prendre en compte avant tout la protection des enfants. Le square Roser devrait abriter des jeux adaptés pour les petits jusqu'aux 10-13 ans et surtout être fermé avec des horaires d'ouverture bien définis en été et en hiver, avec éventuellement **un passage bien éclairé** qui permettrait de le traverser même la nuit.

Des ralentisseurs sont demandés sur toutes les petites rues du quartier et surtout devant l'école, même s'ils ne peuvent résoudre le problème des motos. A côté de l'intervention policière que tous les groupes souhaitent voir améliorée, les jeunes demandent fortement des programmes de prévention à destination des jeunes motards.

Les **dangers de la route** et les **bruits occasionnés** par les motos participent du sentiment d'insécurité que plusieurs habitants ressentent sur le quartier. Il ne s'agit pas tant d'agressions ou de grande criminalité, que d'incivilités fréquentes (notamment sur les véhicules garés) et de nuisances liées à l'occupation des espaces extérieurs tard la nuit. [Evaluation sociale participative, Restitution des témoignages recueillis auprès des habitants du quartier du Landy, Aubervilliers, 5 septembre 2007]

L'écart se pose aussi de manière cruciale concernant les conditions de vie. Quel bénéfice la population en place tire-t-elle du développement de la Plaine en termes de logement et

d'emploi ? Cette question est problématique dans la mesure où, dans la situation actuelle, c'est davantage un sentiment d'injustice et de mise à l'écart qui domine. Dans le domaine de l'habitat, l'éradication du logement insalubre engagé sur le quartier pose en même temps la question du relogement d'une population précaire qui sait ne pas pouvoir accéder aux nouveaux logements, à l'image des propos de cet habitant retraité : « *Avant je me demandais si j'avais les moyens de partir. Maintenant je me demande si je vais avoir les moyens de rester* ». Les efforts ne sont perçus qu'en faveur des nouveaux arrivants, ce qui n'est pas sans générer de tensions dans les nouvelles relations de cohabitation.

Le **logement** constitue sans doute la **principale attente** des habitants du Landy au regard du projet de rénovation urbaine. En effet, la population du quartier subit de plein fouet les conséquences de **l'habitat privé dégradé et insalubre**, de taille inadaptée ou précaire, notamment dans les hôtels. Cette problématique est lourde de conséquences pour les familles, car elle affecte tous les aspects de la vie et bloque tout projet de vie :

« *on est 5 personnes dans une pièce pour 335€ avec un seul lit et beaucoup d'humidité, la peinture tombe* »,

« *nos enfants grandissent dans la misère, le quartier m'a dégoûté, les enfants ne peuvent pas faire leurs devoirs* »,

« *les cafards, l'humidité, les insectes, c'est pas bon ça, surtout pour les bébés* »

« *les habitants d'ici sont sympa, mais le problème c'est qu'on est mal logé, il n'y a pas de place donc les enfants sont toujours dehors* »

« *on est coincé chez nous, on est filles et garçons dans la même chambre* »

Les personnes à mobilité réduite sont également confrontées à des problèmes d'accessibilité :

« *Il n'y a pas de constructions accessibles pour un enfant handicapé, et je veux pas quitter le quartier* »,

Une personne âgée de 91 ans, sur le quartier depuis 70 ans, habite au 3^{ème} étage d'un petit immeuble :

« *pour l'instant je peux monter mes escaliers j'aimerais bien rester ici mais il faut pouvoir monter et descendre de chez soi* »

Impossibilité d'accueillir les enfants dans des bonnes conditions, difficultés de gestion des ordures ménagères, problèmes de santé liés à l'humidité, au plomb ou à la surpopulation : la question du logement a aussi un fort impact sur l'environnement, qui touche ainsi tous les habitants, y compris ceux qui ne sont pas mal logés.

D'autant plus que l'image du quartier s'en ressent aux yeux des riverains et des autres albertvillariens :

« *le quartier est une honte pour nous* »

« *ici c'est les bas fonds, on est les mal aimés* »

C'est pourquoi le logement constitue la priorité absolue et l'attente la plus importante par rapport au projet de rénovation :

« *toutes les autres améliorations possibles ne valent pas un logement : parler des commerces, des activités et tout ça c'est bien, mais aujourd'hui s'il n'y a pas de magasins sur le quartier je peux aller les trouver ailleurs, alors que le logement, je ne peux pas le trouver ailleurs.* »

On retrouve dans la plupart des groupes des **sentiments contrastés** d'attachement au quartier, de dégoût pour son état actuel et d'espoir dans les améliorations à venir. Les habitants souhaitent rester, mais à condition que les conditions de vie globales s'améliorent.

« *je veux rester, si les conditions sont réunies on veut rester ici, sinon si le quartier reste comme ça je m'en vais* »

« *on a envie de rester là, on lutte depuis des années* »

Les personnes âgées restent particulièrement **attachées au quartier** :

« On va aller où ? On connaît tout depuis longtemps, moi j'y suis né j'ai 83 ans »
« les personnes âgées veulent mourir dans le quartier »
« Mes enfants voulaient que je déménage du quartier mais moi je voulais rester tant qu'on a la santé, ça va »

Priorité au logement, donc, mais avec l'attente d'une **amélioration globale du quartier** de la sécurité des enfants à la propreté, des commerces aux espaces publics etc.

L'attente est aussi forte en termes de mixité sociale : les habitants se représentent souvent leur quartier comme un « ghetto » et souhaitent y réintroduire de la diversité :

« avant il y avait toutes les nationalités, là on devient un ghetto et on le regrette »
« on ne veut pas vivre dans un ghetto »
« il faut garder les gens, et faire venir d'autres gens différents »

Ces espoirs se mélangent cependant avec des craintes. Les habitants s'inquiètent de la destination des futurs logements et craignent de ne pas trouver leur place dans le nouveau quartier :

« il va y en avoir des logements à côté, on va être voisins... il faut penser à nous ! »

Des nombreux habitants ont **peur de ne pas pouvoir bénéficier des changements à venir** et d'être « chassés du quartier ». Un **sentiment d'injustice** se fait jour dans les esprits, avec l'idée que les améliorations sont destinées avant tout aux nouveaux arrivants :

« A mon avis s'il n'y avait pas eu les nouveaux habitants il n'y aurait pas eu de terrain de foot »
« de toute façon, quand c'est des nouvelles constructions, c'est pas pour nous garder »
« même quand on est arrivés à avoir des papiers, on travaille, on gagne de l'argent, pourquoi il y a pas un logement ? »
« ici il va y avoir plein de logements et nous on reste dans une chambre de 12 m² pour 361€ par mois et aucun confort. On exploite la misère des autres ! ».

Dans ces conditions, la question de l'accueil des nouveaux arrivants et de la **cohabitation** avec les habitants actuels se pose. Il semble en effet essentiel que les habitants du quartier **trouvent leur place** et bénéficient des changements à venir afin que **l'intégration des nouveaux arrivants** se passe bien.

Un jeune garçon l'affirme : « Il faut garder les habitants ».

L'amélioration des conditions de vie attendue avec la réalisation du projet de rénovation urbaine concerne également les domaines des transports, des services publics et particulièrement des services de santé et de sécurité, ainsi que l'implantation de nouveaux commerces. [Evaluation sociale participative, Restitution des témoignages recueillis auprès des habitants du quartier du Landy, Aubervilliers, 5 septembre 2007]

Dans le domaine de l'emploi, l'implantation massive d'entreprises du tertiaire n'a eu que peu d'impact sur la diminution du taux de chômage qui reste élevé sur le quartier²⁹³. Il faut dire que les entreprises arrivées sur la Plaine sont, pour la plupart, le résultat de regroupement ou de simple déplacement de siège, elles sont donc peu créatrices d'emplois. De plus, il existe un vrai décalage entre les qualifications requises par ces entreprises et une population locale qui, soit, reste professionnellement rattachée aux métiers de l'industrie, soit, souffre d'une formation insuffisante, comme le sont les jeunes en difficulté. L'insertion professionnelle des jeunes du

²⁹³ Selon les chiffres et analyses de l'Observatoire de la société locale de janvier 2005, le taux d'habitants sans emploi est l'un des plus élevés de la ville. Et 55% des actifs sont ouvriers et seulement 1% sont des cadres ou professions intellectuelles supérieures.

territoire est en effet problématique²⁹⁴. Si la création du grand stade a soulevé de fortes attentes chez cette population, elle n'a pu absorber toutes les demandes. Du coup, le constat dressé, côté Aubervilliers, est extrêmement sévère, allant jusqu'à dénoncer un effet pervers du grand Stade :

Selon un professionnel du quartier, l'arrivée du Stade de France a marqué un tournant dans la vie du quartier, en en faisant **ressortir tous les points faibles** et en les aggravant : « *il a fait chuter le quartier* ». Cette opération avait suscité beaucoup d'espoir notamment en termes **d'insertion professionnelle** pour les jeunes du quartier, mais finalement les emplois disponibles ne leur ont pas profité :

« *Le matin les jeunes allaient au Stade pour voir s'ils pouvaient travailler mais ils étaient laissés là à attendre tandis que les jeunes de Saint Denis rentraient grâce à des programmes d'insertion* ».

On peut dire par rapport au Stade qu'il y a « *un avant et un après* » pour le quartier. Pour les jeunes qui avaient déjà derrière eux un parcours d'échec scolaire et de ruptures, la déception par rapport à l'occasion ratée du Stade de France a été à la hauteur des espoirs qu'il avait créés. C'était comme si on leur disait « *tu n'auras pas ta part de gâteau, ta part s'arrête à la rue Murger* », **les jeunes n'y ont rien récolté**, « *même pas des places pour les matches du mondial* » : c'est ainsi que lors du premier match, toutes les voitures garées dans le quartier ont été cassées, brûlées. Les jeunes se sont retrouvés « *enclavés dans une économie parallèle* », « *ils en veulent beaucoup à la société* ». [Evaluation sociale participative, Restitution des témoignages recueillis auprès des habitants du quartier du Landy, Aubervilliers, 5 septembre 2007]

C'est donc dans un contexte sous tension et de grande impatience que sont annoncées aux habitants pour 2012 d'importantes transformations couvrant les quartiers Cristino Garcia et Landy. Les élus locaux estiment, en effet, avoir enfin les moyens, avec le soutien reçu de l'Etat à travers la participation financière de l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU), d'engager des projets d'envergure qui, à la fois préservent le « caractère » du quartier et proposent une diversification et un rééquilibrage des fonctions, reprenant ainsi dans la répartition le fameux « quatre quarts »²⁹⁵ de la charte.

Un ultime plan de sauvetage pour le quartier Cristino Garcia / Landy

Le projet de rénovation urbaine, entériné le 22 novembre 2007²⁹⁶, est piloté par la communauté d'agglomération, Plaine Commune, et couvre un secteur intercommunal. Ce qui signifie que des deux quartiers, il n'en fait plus qu'un rebaptisé LE quartier Cristino Garcia / Landy. Si ce périmètre de projet présente en effet une unité du point de vue de sa forme urbaine, de nature très homogène et délimitée dans ses contours par des éléments de coupure très identifiables (à l'ouest et au nord les voies ferrées du RER, à l'est le canal de l'Ourcq et au sud la rue du

²⁹⁴ Selon les chiffres et analyses de l'Observatoire de la société locale de janvier 2005, le taux de scolarisation des 18/24 ans est l'un des plus faibles de la ville et le niveau de diplôme des moins de 25 ans ayant interrompu leurs études est faible (4% Bac + 2, 0% au-dessus).

²⁹⁵ Le « quatre-quarts » : un quart de logement, un quart d'activités économiques, un quart d'espaces verts et un quart d'équipements collectifs.

²⁹⁶ Le 22 novembre 2007 correspond à la signature de la convention de rénovation du quartier par le préfet de Seine Saint-Denis, le directeur général de l'ANRU, le président de Plaine Commune, Patrick Braouezec, le maire de Saint-Denis, Didier Paillard, et le maire d'Aubervilliers, Pascal Baudet.

Landy), il renvoie pourtant à deux appartenances communales distinctes, deux histoires, deux territorialités. D'autant que, comme nous l'avons déjà souligné, les rythmes d'évolution ont été très différents pour l'un et l'autre quartier.

Le quartier Cristino Garcia a, du fait d'une plus grande disponibilité de son foncier et des plus grandes marges financières de la Ville de Saint-Denis, démarré les premiers chantiers à partir de 2001. Sont sortis de la ZAC Cristino Garcia, coordonnée par l'architecte Christian Devillers et mise en œuvre par la SEM Plaine Commune Développement, 250 nouveaux logements avec 130 logements en accession à la propriété et 120 logements sociaux dont la plupart ont été livrés en 2006. Ce sont des logements collectifs hormis un programme de quinze maisons en bande en accession à la propriété. Selon la règle fixée par le plan d'aménagement de la ZAC qui cherche « à respecter l'échelle actuelle du quartier notamment par la hauteur de bâtiments et la largeur des voies nouvelles »²⁹⁷, les immeubles comprennent en moyenne trois étages, exceptés ceux construits face à la gare RER qui montent jusqu'à R+5. Ce programme comprend essentiellement de la démolition – reconstruction. Les habitants des maisons individuelles ou petits collectifs auto-construits, hérités des migrants, alors démolis²⁹⁸, n'ont pu accéder à ces nouveaux logements. Certains ont été relogés dans d'autres quartiers de Saint-Denis, et beaucoup, notamment les jeunes célibataires, habitent désormais ailleurs en Seine-Saint-Denis, à Pierrefitte, Garges-les-Gonesses... Seule exception, les habitants relogés dans les quatre maisons pilote en bois Haute Qualité Environnementale (HQE) livrées en mars 2008. L'initiative municipale est née de la contestation de familles décidées à rester sur le quartier et revendiquant le droit de devenir propriétaires malgré les prix inabordables²⁹⁹ pratiqués depuis l'arrivée du stade de France et de la gare RER. Ces constructions au coût d'acquisition³⁰⁰ et d'usage³⁰¹ accessibles aux familles les plus modestes, ont fait l'objet d'une co-élaboration entre

²⁹⁷ Christian Devillers, coordonateur de la ZAC Cristino Garcia.

²⁹⁸ A leurs dépens, les habitants ont appris qu'ils n'étaient pas propriétaires de leur maison, ou plus précisément propriétaires des murs mais pas du terrain, plusieurs terrains appartenant à la Ville de Saint-Denis. Le journal web *le Dionysien*, daté du 30 janvier 2008, rapporte à ce sujet les réactions de deux habitantes du quartier Cristino Garcia : « *Au tout début, on a reçu une lettre nous disant juste qu'il fallait partir* », raconte Maria, finalement relogée au Pont-de-Soissons. Certains habitants ont reçu des lettres de la municipalité leur annonçant qu'ils n'étaient pas officiellement propriétaires de leur maison, qu'ils devaient détruire à leurs frais. « *Les maisons étaient vendues de la main à la main, personne n'avait d'acte notarié officialisant la vente. Mais la plupart des habitants ont payé les impôts fonciers, ce qui permet d'avoir une preuve de leur propriété. Ceux qui ont eu des problèmes, c'est ceux qui n'ont pas payé les impôts fonciers* », pense Suzanna.

²⁹⁹ Sur la ZAC Cristino Garcia, le prix d'une maison de ville neuve de ? m² (trois chambres) s'élève à 213 500 euros.

³⁰⁰ Ces « éco-maisons » coûtent 160 000 euros TTC pour 127m² (quatre chambres).

³⁰¹ « Le choix des équipements permet une maîtrise des charges d'eau et d'électricité. La toiture des maisons est végétalisée pour récupérer les eaux de pluie, un procédé plus économique que l'installation de cuves de récupération » explique François Marty, dirigeant de SPL, la société constituée en SCOP (Société Coopérative Ouvrière de Production) qui fabrique ces habitations. Cette eau de pluie recueillies servira à alimenter la chasse d'eau des toilettes et à faire une économie substantielle : les toilettes représentent 40% du budget eau d'un ménage ! Le mode de chauffage est lui aussi avantageux :

professionnels, élus et habitants. Pour les deux maisons en accession, les familles ont été impliquées à plusieurs phases de la démarche. Une visite des maisons pilotes dans le Nord-Pas-de-Calais leur a été proposée mais aussi une série d'ajustements financiers et juridiques a été établi entre les différentes parties. Parmi ces mesures, on note la mise à disposition du terrain par la Ville à un prix accessible, la rédaction d'un bail spécifique³⁰², et la possibilité pour les propriétaires d'avoir accès au crédit éco-habitat dans la mesure où ces logements répondent aux normes «haute qualité durable». D'autre part, un travail a été réalisé avec les architectes sur les choix des matériaux, la position des cloisons. Ce cas montre une prise en charge à la fois architecturale, urbaine et socio-économique de la question de l'habitat qui va bien au-delà du seul décalque d'une échelle ou d'une forme « à respecter ». Elle comprend en effet la recherche d'un type d'habitat, capable de représenter une plus-value pour les habitants déjà là, tout en leur restant accessible et qui, en même temps, représente un renouvellement pour le quartier avec la prise en compte de nouveaux enjeux (écologiques) tout en perpétuant sa tradition urbaine. Mais ce cas reste, comme nous l'avons déjà mentionné une exception, bien que la Ville envisage de prolonger cette expérience avec la construction d'autres maisons de ce type.

C'est dans cette mesure que, côté Landy, l'évolution de Cristino Garcia n'est pas perçue comme un exemple à suivre, car non seulement la construction importante de logements n'a pas bénéficié à la population en place mais elle n'a pas non plus permis l'implantation nouvelle de services et de commerces. Aussi, pour répondre aux inquiétudes exprimées aujourd'hui par la population, les élus d'Aubervilliers tendent à se démarquer : « *Si la ville d'Aubervilliers a pris du retard en comparaison avec notre voisine Saint Denis, cela nous permet en revanche de tirer les leçons de ses erreurs et de ne pas les reproduire* »³⁰³. Le projet de rénovation urbaine affiche, en effet, en plus de la construction massive de logements (près de 2000), la restructuration du réseau viaire et d'espaces publics avec une place donnée à la circulation douce, le développement économique via l'implantation d'une cité artisanale et d'un « petit pôle commercial de quartier en rez-de-chaussée de logements construits » ainsi que la création

l'installation dans chaque maison en accession à la propriété d'un poêle à bois permettra de se chauffer pour un coup estimé à 1 euro par jour. Le modèle choisi vient de Finlande, il suffit de faire brûler le poêle de une à trois heures pour que la chaleur se diffuse ensuite pendant vingt-quatre heures dans toutes les pièces de la maison. Dans les maisons en location, c'est un chauffage au gaz via le sol qui a été choisi, car il permet une très bonne répartition de la chaleur ». *In Gazette Cristino Garcia/ Landy, n°2, février 2007.*

³⁰² Du point de vue juridique, un bail emphytéotique et un bail à long terme pour les accédants ont été rédigés avec le notaire et le concours de la SEM. La Ville reste propriétaire des terrains, le bail à long terme est gracieux. Trois choix sont possibles pour les familles :

- Dans 25 ans, une fois le crédit de la maison remboursé, les familles peuvent racheter le terrain.
- Elles lèguent la maison à leurs enfants, qui rachèteront le terrain
- Elles bénéficient du bail durant le reste des 40 ans et restituent la maison et le terrain à la ville à la fin du bail. Si on lisse le coût d'achat de la maison sur les 65 ans, cela revient à payer un loyer de 280 euros/mois pour un T5 de 100 m².

Les maisons en location sont gérées par LOGIREP durant 65 ans. Le bail emphytéotique est délivré à titre gracieux. A la fin du bail, la ville récupère les maisons et le terrain.

³⁰³ Conseil de quartier Landy du 12 juillet 2007.

d'équipements publics représentés principalement par un groupe scolaire intercommunal. Cependant, nous pouvons nous demander s'il existe au sein de cette programmation une politique volontariste en matière d'habitat sur le modèle des maisons HQE ou encore sur celui de la démarche expérimentale d'habitat individuel contemporain en milieu urbanisé³⁰⁴. Il est certes fait mention de manière récurrente dans les discours des élus et dans les comptes-rendus d'étude préalable que le quartier présente « une forme urbaine particulière et intéressante à conserver (maisons individuelles ou petits collectifs de faible hauteur avec courées, coursives et patios, desservis par des ruelles) », mais aussi « qu'une part non négligeable de la population y est installée depuis longtemps et y est bien ancrée et de nombreux habitants sont très attachés à ce 'village dans la ville' »³⁰⁵. D'ailleurs les « nouveaux arrivants », s'ils voient dans l'acquisition de leur logement le moyen de rester près de Paris, ils sont aussi attirés par « l'âme » du quartier à l'image des propos de cette jeune mère de famille, nouvelle propriétaire d'un appartement, installée en couple depuis mai 2006 dans le quartier Cristino Garcia : « *Les anciens habitants craignent, avec la réhabilitation, de perdre leur âme. Mais c'est justement pour cette âme que nous avons choisi de venir vivre ici. Il faut tout faire pour la préserver, créer des occasions de rencontre entre anciens et nouveaux, réfléchir ensemble, débattre. Chacun doit pouvoir sentir qu'il a sa place ici, qu'il aura une influence sur l'avenir du quartier.* » Pourtant, il ne semble pas exister un diagnostic fin et détaillé qui articulerait forme d'habiter, mode d'habiter et portrait socio-économique des habitants. Les documents dont nous disposons restent finalement très extérieurs au vécu des lieux. Ils établissent par secteur ce qu'il faut démolir, réhabiliter, requalifier, les voies à créer, à ouvrir. Il est aussi beaucoup question de pourcentages : tant de logements privés, tant de logements publics pour des objectifs de mixité sociale. En revanche, ce qui touche justement au « caractère » des lieux et qui nécessiterait d'articuler dans une même approche l'aspect urbain à l'aspect sensible et humain semble éludé ou traité séparément. Pourtant, qu'est-ce qu'une forme urbaine si elle est vidée de ceux qui lui donnaient véritablement son sens ?

Il apparaît, cependant, que ce projet intercommunal corresponde pour les élus à une reprise en main de leur territoire et à un réinvestissement de l'échelle locale. Le passage par les élections municipales en 2008 n'est pas étranger à ce sursaut. Après la machine incontrôlable du grand Stade, l'investissement dans la construction de l'intercommunalité, les responsables à l'échelle de Plaine Commune ressentent également la nécessité de retourner aux sources du projet urbain

³⁰⁴ Initiée par Plaine Commune en 2001 et co-pilotée avec le PUCA, cette démarche appliquée à six terrains sur le territoire de la communauté d'agglomération, intègre la recherche de formes typologiques innovantes mais aussi une méthode de travail transversale. Celle-ci cherche à rapprocher promoteurs privés et jeunes architectes autour de principes liés à la qualité de l'insertion urbaine, l'évolution et l'enrichissement des standards de la promotion privés en adéquation avec l'évolution des modes de vie avec, enfin, des exigences relatives au développement durable.

³⁰⁵ Fiche Contrat Territorial de Rénovation Urbaine (CTRU) Cristino Garcia/Landy, version du 15/09/2004.

et de redéfinir un cadre d'action plus proche du « regard du citoyen ». Patrick Braouezec, président de Plaine Commune, signifie ce tournant en ces termes : « *Avant on était demandeurs, on n'avait pas trop le choix, maintenant on peut être plus exigeant, notamment sur la qualité architecturale. C'est le moment de savoir comment on se ressource, comment on réinterroge le projet urbain* »³⁰⁶. Vingt ans après la réalisation d'un diagnostic axé sur la « mémoire vivante de la Plaine »³⁰⁷, la question de l'identité de la Plaine se repose aux responsables locaux de manière essentielle. Que signifie aujourd'hui appartenir à ce territoire ? De quelle histoire on hérite, quelle histoire on transmet selon son ancienneté résidentielle, selon ce qu'on a vécu de la transformation ? Que signifie aujourd'hui habiter la Plaine ? Quelle est son attractivité ? Plus qu'un bassin de vie, existe-t-il un « bassin d'envie »³⁰⁸ ? Ces questions interrogent à la fois sur la permanence des anciennes racines et sur la consistance des nouveaux ancrages.

Conclusion

« *L'ampleur du projet urbain était telle qu'elle avait fini par tout écraser. On n'avait plus le temps de concerter sur des problèmes quotidiens, il n'y avait plus que du projet urbain. Les habitants nous ont dit à un moment donné : 'le projet urbain OK c'est bon, mais nous nos problèmes aujourd'hui c'est plutôt ça'.* » raconte Manuel Moussu, responsable des études urbaines de la Ville de Nanterre. Les projets urbains métropolitains, comme ceux de Nanterre ou de la Plaine, sont en effet des locomotives puissantes qui imposent très rapidement et avec force leur logique, leurs acteurs, leurs enjeux à l'ensemble d'un territoire. Visant, à grande échelle, la recomposition lisible et fluide d'une même entité, leur démarche est centrée sur le traitement des coupures urbaines. En cela, ces projets s'attaquent principalement aux ruptures de flux et aux territoires marginaux, dits « enclavés ». Or la focalisation sur les axes ou infrastructures censés porter de manière spectaculaire la restructuration du territoire métropolitain tend à négliger la vie ordinaire des lieux concernés. C'est la conclusion à laquelle parviennent, *a posteriori*, les interlocuteurs locaux des deux projets urbains étudiés. Ils se rendent compte qu'engager des réflexions sur le devenir d'un territoire n'est conciliable qu'avec une concertation simultanée sur la gestion au quotidien. D'autant qu'ils constatent que l'efficacité du projet urbain métropolitain est toute relative lorsqu'elle est regardée à l'échelle locale, notamment à partir de ses effets sur le cadre de vie de la population. La création de vastes espaces publics, dans laquelle le projet voit matière à cohésion, n'est pas suffisante. Elle pose la question de l'appropriation d'espaces créés de toute pièce, sans histoire et sans accroche

³⁰⁶ Colloque *La Plaine Saint-Denis*, Ecole de la Rénovation Urbaine, 26 mai 2008.

³⁰⁷ Nous reprenons ici l'intitulé de l'association que préside aujourd'hui Jacques Grossard, cheville ouvrière du projet urbain.

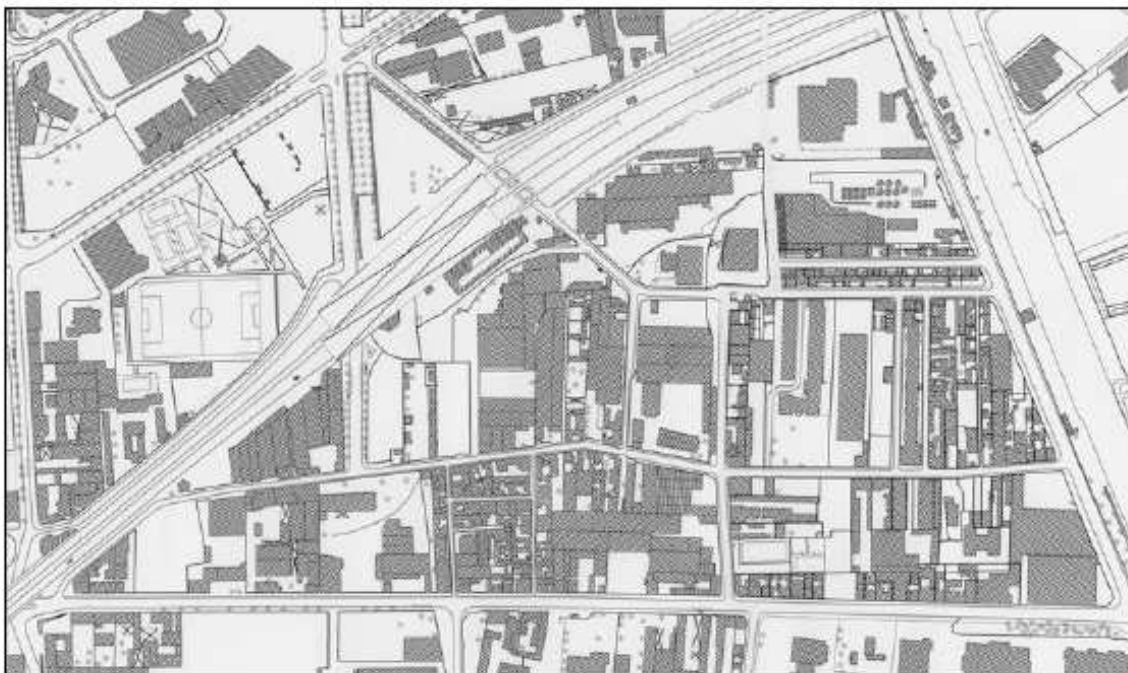
³⁰⁸ Selon l'expression de Patrick Braouezec prononcée lors du colloque *La Plaine Saint-Denis*, Ecole de la Rénovation Urbaine, 26 mai 2008.

préalable. Car, comme l'écrit Marcel Roncayolo, « il ne suffit pas de construire un paysage, un cadre, il faut que chacun y trouve une raison d'être là, l'habitant, l'habitué, l'occasionnel. Le succès est toujours contingent, mais c'est ainsi que le projet peut se définir dans son contexte et agir sur lui en retour, à la manière d'un retour culturel sur investissement. »³⁰⁹. Une réflexion menée à partir de l'habitat apparaît plus apte à prendre en considération la spécificité des lieux et travailler sur leurs potentialités. Elle interroge sur les repères structurants, et permet d'envisager plus finement les conditions du renouveau urbain à l'échelle de l'habitant. Moins héroïque, plus douce la démarche centrée sur la sphère domestique et ses modes d'articulation apparaît plus à même de travailler au confort des lieux, à l'habitabilité des territoires et surtout à maintenir des lieux porteurs de mémoire et d'identités. Cependant, cette démarche est vraiment opérante à condition que la question de l'habitat soit prise en charge de manière globale, intégrant les attentes, les moyens et les possibilités de la population en place.



Dans le périmètre noir, le quartier Cristino Garcia / Landy.
Photo DR / juillet 2005.

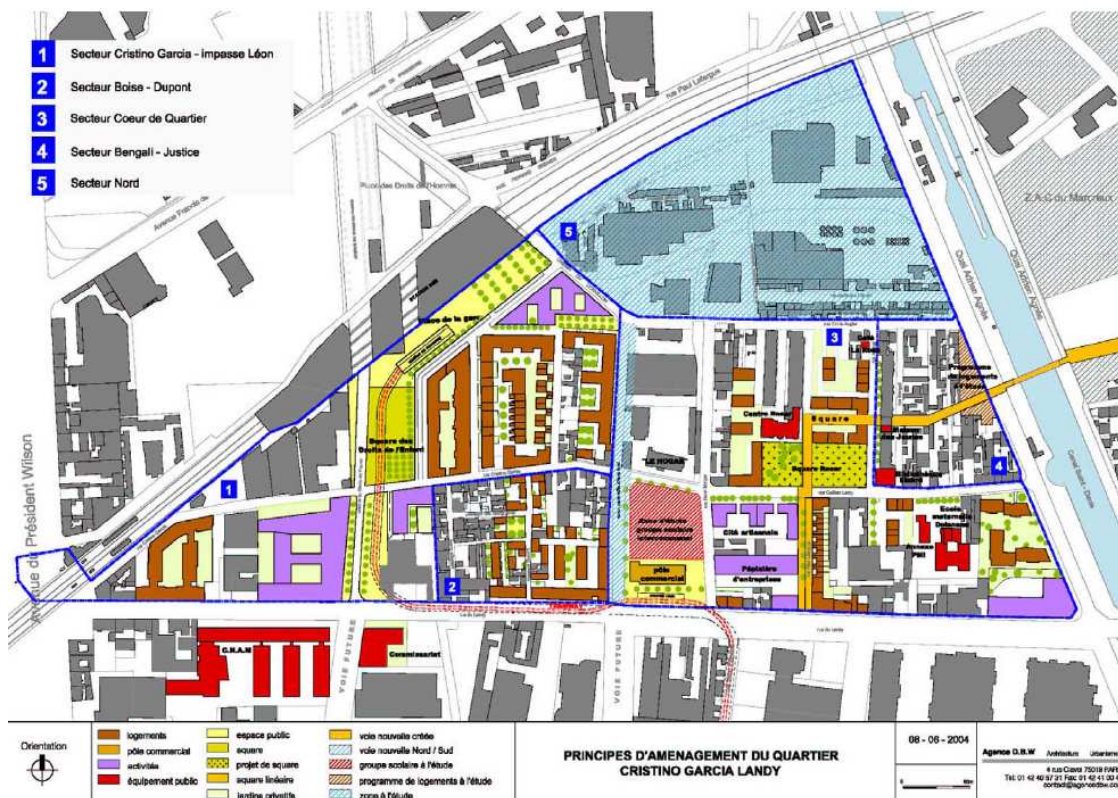
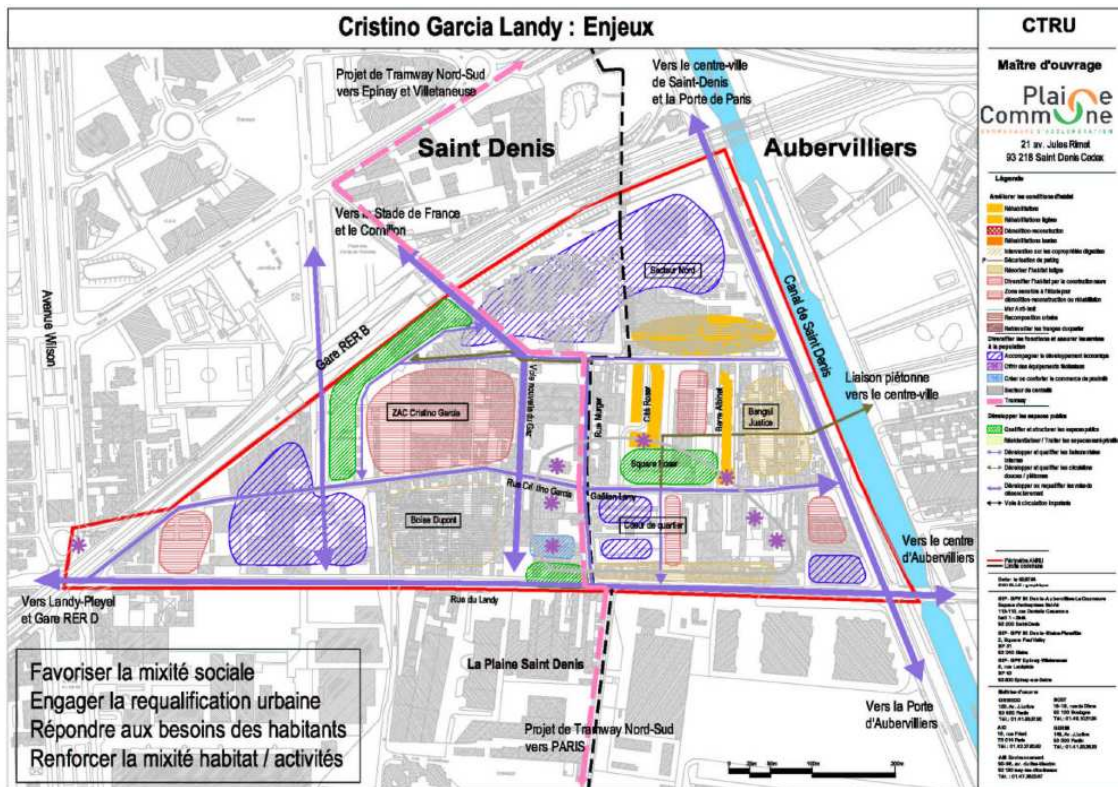
³⁰⁹ Marcel Roncayolo, *op. cit.*, p.103.



Vue aérienne/ plan photogrammétrique du 15/09/04
Documents fiche CTRU - Cristino Garcia / Landy, version du 15/09/2004.

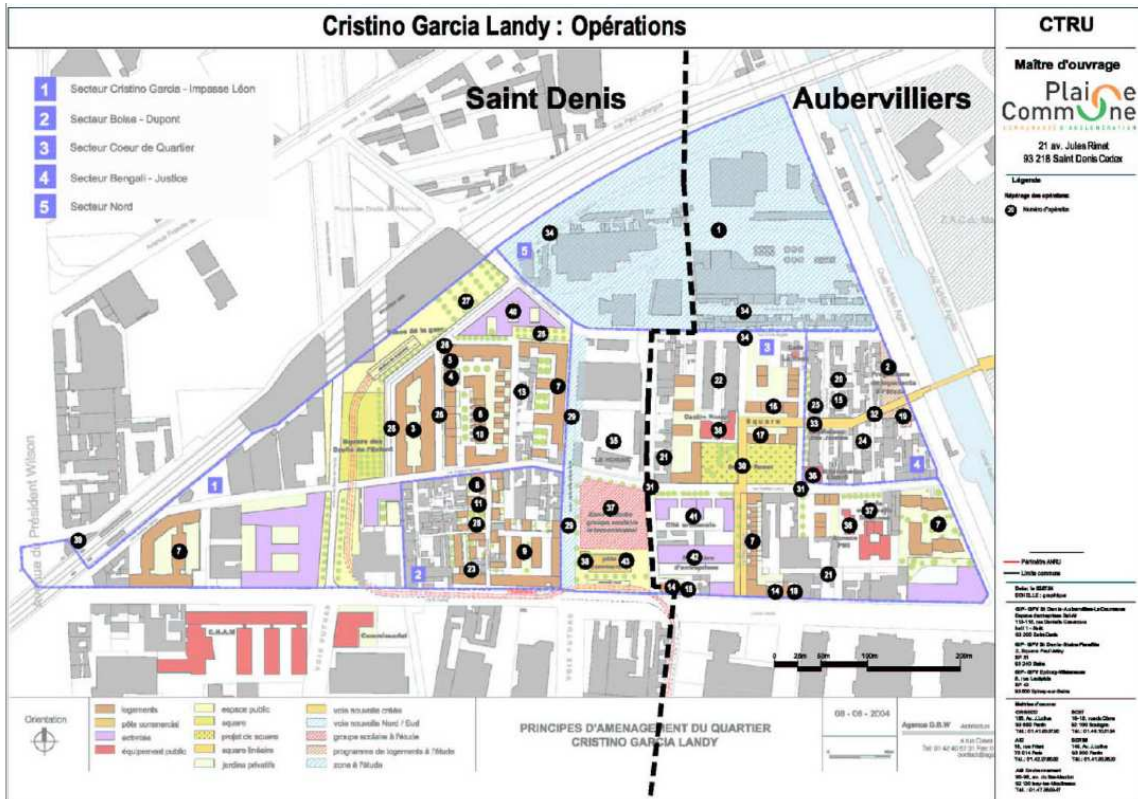


Les maisons de ville au cœur du quartier Cristino-Garcia / Landy.
Photo C. Mazzoni, 2004.

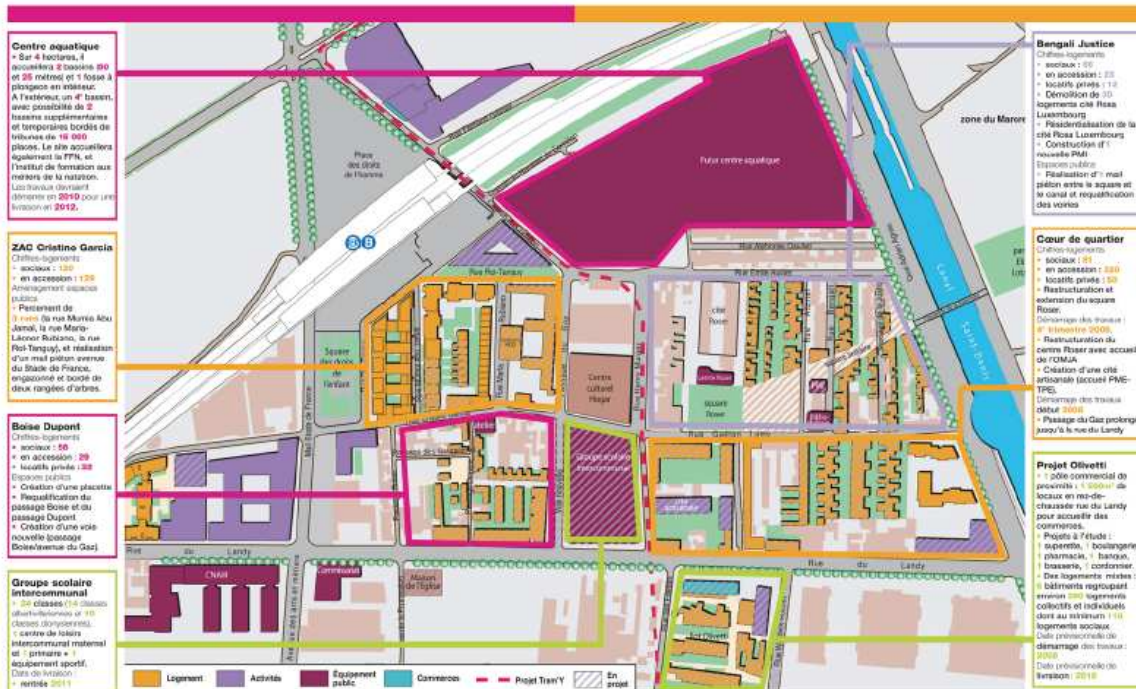


Plan de rénovation urbaine du quartier Cristino-Garcia / Landy – Etudes préalables
 Fiche CTRU Cristino Garcia/Landy version du 15/09/2004 – Agence DBW Architecture Urbanisme.

III. La Plaine St-Denis et les territoires de l'agglomération dense
 2. Ancrage et identité dans une territorialité métropolitaine en mouvement – V. Lebois



Fiche CTRU Cristino Garcia/Landy version du 15/09/2004 – Agence DBW Architecture Urbanisme



Le projet de Rénovation urbaine présenté aux habitants. La Gazette n°3, Cristino Garcia/ Landy, juillet 2007.



Le rapport de la gare RER B au quartier Cristino Garcia/Landy.
Photos C. Mazzoni, 2008.



Les berges du canal du côté de ville d'Aubervilliers et la barre de logements sociaux Rosa Luxembourg.
Photos C. Mazzoni, 2008.

Quand les habitants deviennent les principaux acteurs de la dynamique métropolitaine : le cas de la couverture du périphérique, porte de Vanves

Au moment où commence le chantier de la couverture du Périphérique en juin 2006 sur un tronçon d'une longueur de 410m³¹⁰, entre la Porte de Brançon et la Porte de Vanves, au sud de Paris, un collectif d'associations et d'habitants se forme dans l'objectif de prendre part au projet d'aménagement de la dalle. Ce collectif, baptisé en mars 2006 *Malakoff, Paris, Vanves* (MPV), entame une réflexion sur les trois futurs espaces dégagés par la couverture pour lesquels le plan local d'urbanisme (PLU)³¹¹ prévoit, sur la partie centrale, l'aménagement d'un jardin de 6000m², sur la partie Est une aire de jeux sportifs pour les adolescents, et sur la partie Ouest, adossée ou de part et d'autre des voies ferrées, la construction de bâtiment(s) pour implanter des équipements ou des activités privées³¹². L'ensemble de la surface couverte est bordé, côté Paris, par le 14^{ème} arrondissement, plus précisément par le quartier de la Porte de Vanves³¹³, ainsi que par le 15^{ème}, pour une plus petite portion, et, côté banlieue, par les villes de Malakoff et de Vanves.

La couverture du Périphérique ou l'opportunité d'une mise en relation de dynamiques locales

A l'origine, le collectif Malakoff, Paris, Vanves (MPV) naît de l'initiative de l'association Urbanisme et démocratie (*Udé !*), association implantée dans le 14^{ème} arrondissement de Paris qui, depuis 1993, travaille à l'implication des habitants dans les projets d'aménagement, principalement ceux du quartier Pernety, là où elle est établie. Pour constituer le collectif, Jean-Pierre Coulomb, secrétaire d'*Urbanisme et démocratie*, propose, début 2006, à une trentaine d'associations des arrondissements (14^{ème}, 15^{ème}) et communes (Vanves et de Malakoff)

³¹⁰ Ce tronçon, d'un coût total de 58,4 millions d'euros TTC, est financé par la Ville de Paris (propriétaire du terrain) et par la Région Ile-de-France (50-50%).

³¹¹ Le Plan Local d'Urbanisme de Paris approuvé les 12 et 13 juin 2006 par le Conseil de Paris est entré en vigueur le 1er septembre 2006.

³¹² Ces opérations s'inscrivent dans un programme de requalification de plusieurs quartiers situés à la frange de Paris : le Grand Plan de Renouvellement Urbain de la ceinture parisienne (GPRU) engagé sur le territoire de la Ville dès 2001. Ici, il s'applique autour du quartier de la Porte de Vanves dans le 14^{ème} arrondissement de Paris.

³¹³ Le quartier de la Porte de Vanves est un quartier dit 'Politique de la Ville' concerné par le GPRU. Les objectifs du projet du GPRU (Plaisance-Porte de Vanves) sont définis comme suit sur ce secteur : désenclaver le quartier par son ouverture sur Paris et les communes limitrophes, en privilégiant les circulations douces et les liaisons piétonnes ; améliorer le cadre de vie par le traitement des nuisances routières, le renforcement de la présence végétale et la requalification des ensembles sociaux en difficulté ; créer une nouvelle centralité dynamique en développant les équipements et l'activité économique ; favoriser l'insertion sociale des populations défavorisées. Extrait du cahier des charges relatif à la création du jardin sur le périphérique Porte de Vanves, juin 2006.

directement riverains du tronçon du Périphérique concerné par la couverture, de se réunir pour s'exprimer ensemble sur les consultations prévues pour l'aménagement de la dalle. Les associations contactées sont reliées aux thématiques du cadre de vie, de l'environnement et de l'habitat. La première réunion rassemble une quinzaine de personnes, principalement représentantes d'associations. Il est intéressant de constater que les associations représentées sont très ancrées sur des problématiques locales et ont, par rapport à leur territoire d'action, acquis des savoirs-faires et des expériences qui leur donnent une force et une légitimité au moins à l'échelle de leur commune ou, pour les associations parisiennes, de leur arrondissement. A commencer par l'association initiatrice, *Urbanisme et démocratie*, qui, outre la constitution de groupes de revendications sur les projets d'aménagement de son quartier d'implantation tels que celui de la ZAC Didot pour laquelle il a été obtenu la réhabilitation d'un bâtiment voué à la destruction (le château ouvrier), la création d'un jardin et d'une place piétonne, l'association a porté un projet de café associatif Le Moulin à café, ouvert depuis janvier 2006, ainsi qu'un projet de pension de famille, aujourd'hui en phase d'étude. L'association s'est également impliquée, par la création en 2000 du Collectif Redessinons Broussais (CRB), sur le devenir des terrains et bâtiments de l'hôpital Broussais, un site qui, par son positionnement en limite de la petite ceinture, amorce la question des re-connexions de territoires ainsi que la transformation d'une vaste emprise jusque là fermée à la ville. De son côté, l'association Vanves en mouvement, une des associations de cette commune à faire partie du collectif, est aussi très investie sur les questions d'urbanisme. Elle réagit aux propositions de la municipalité, *via* la publication régulière d'un journal, et travaille à des projets alternatifs comme celui d'un éco-quartier sur un secteur que la Ville a mis en chantier avec une réflexion sur le plan de déplacement piéton et cyclable, le système énergétique des logements, la mixité sociale et le développement d'emplois de type économie sociale et solidaire. Malakoff environnement, autre association à avoir répondu présente à l'appel d'*Udé!* est aussi engagé sur les questions de déplacement dans la ville et plus largement sur les champs de l'écologie urbaine (usage de la rue, gestion des déchets, bruit et pollution, espace vert, densité de l'habitat et de l'éco-construction). Autre association de cette commune a participé au collectif : la Vigie, centrée sur l'histoire et le patrimoine de Malakoff. Du côté du 14^{ème}, on trouve également la présence d'amicales de locataires riveraines du périphérique, qui, de fait, sont attachées à traiter prioritairement de la qualité de vie de ceux qui habitent. De plus, la plupart des membres de ces associations sont eux-mêmes reliés à d'autres associations, ce qui au final constitue un réseau au rayonnement local important. Nous constatons par exemple une relation étroite avec les Associations pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne (AMAP) développées sur leur territoire ainsi que les associations liées aux modes de déplacement (transports en commun, vélo).

La participation au collectif MPV amène donc ces associations à sortir de leur périmètre d'action habituel et à s'impliquer à une autre échelle. Toutefois, ce saut d'échelle reste concret puisqu'il s'appuie sur un espace identifié, la couverture du périphérique, qui est directement rattaché, même si c'est de manière stigmatisante, à leur territoire premier. En s'investissant sur cet espace charnière, chacune voit le moyen de travailler à la revalorisation de son propre territoire, par la requalification de ses franges, mais aussi la possibilité d'élargir sa vision, de faire passer ses valeurs au-delà de l'échelle locale et de travailler plus globalement à la construction d'un projet de société. Il existe aussi, pour ces associations, la motivation d'étendre leurs compétences, de les enrichir en se confrontant à des territoires plus hostiles où les problèmes posés sont ceux d'une population déshéritée habitant des lieux dépourvus de qualité et pour qui la participation à un projet d'aménagement ne va pas de soi. Par ailleurs, l'implication de ces associations dans des problématiques tels que le mal-logement, le développement de réseaux de circulation douce et la recherche d'autres formes de consommations les amène à penser que les solutions ne peuvent pas se chercher que dans le cadre des limites locales. Il est aussi important de souligner que pour les personnes qui constituent le collectif, l'espace du Périphérique correspond à un lieu emprunté, vécu, mal vécu. Ces différentes motivations se retrouvent dans les propos de cette membre active du MPV : « *Si le collectif s'est constitué aussi vite, c'est que l'envie de dialogue préexistait, forcément. Les uns et les autres voulaient se rencontrer, avoir des facilités de liens. Et beaucoup sont sur des vélos et ont l'envie de passer de ville en ville beaucoup plus facilement* »³¹⁴.

Concernant le fonctionnement du collectif en tant que tel, chaque association est identifiée par le territoire qu'elle représente et par ce qu'elle peut revendiquer en son nom propre mais elle est aussi appelée à nourrir un projet commun qui transcende les intérêts particuliers, comme nous le verrons avec la proposition d'un bâtiment de gestion intercommunale. Il y a aussi dès le départ la volonté de traiter la place de chaque territoire sur un pied d'égalité et de remédier à la domination de la capitale sur la banlieue. Cette volonté a été traduite par le choix d'un sigle (MPV) qui ne mette pas Paris en avant mais qui reprenne l'ordre alphabétique des villes concernées ainsi que par l'idée de faire tourner les lieux de réunions entre les trois communes pour qu'ils ne soient pas seulement parisiens.

³¹⁴ Muriel Rochut, secrétaire du collectif MPV et membre de l'association Urbanisme et démocratie, entretien du 5 juin 2008.

Des propositions d'aménagement au tissage de liens sociaux et culturels

Le collectif, force de propositions

La première réunion du collectif a consisté à recueillir les revendications de l'ensemble des personnes présentes. Au fil des rencontres et des échanges par mail, un projet d'aménagement du site de la couverture du Périphérique s'est élaboré et les propositions ont été consignées dans un livret dont la première édition date de septembre 2007. Deux réactualisations ont été faites en novembre 2007 et en mai 2008. Ces propositions, élaborées sur la base de ce que le PLU a fixé à savoir un jardin central, une aire sportive et un ou plusieurs bâtiments sans destination pré-définie, ont été investies par les compétences et intérêts de chacun et ont également été nourries par des temps d'investigation partagés du territoire. Une partie des membres du collectif a, par exemple, organisé, en juin 2007, avec une association de la ville de Montrouge une marche exploratoire autour du Périphérique sud. Cette marche avait pour but d'abord de se rendre compte de ce que signifie habiter, travailler, vivre à proximité du périphérique, ainsi que d'étudier les possibilités d'extension de la couverture du Périphérique et de repérer ce qu'il reste d'ouvertures (visuelles) entre Paris et les communes limitrophes en dehors de la « *muraille de Chine formée par les immeubles de bureaux* »³¹⁵. D'autre part, le déplacement des lieux de réunion sur les trois villes a conduit les membres du collectif à pratiquer des morceaux de territoires qu'ils connaissaient peu et à se poser de manière effective la question des liaisons. De plus, l'organisation par le collectif, en mai 2007, de la fête des trois communes, évènement devenu depuis annuel sur lequel nous reviendrons, a beaucoup contribué à développer une expertise des lieux et à en étudier leur potentiel avec, en plus l'élargissement du collectif à des associations culturelles et artistiques.

Pour revenir aux propositions d'aménagement en tant que telles, elles se déclinent autour de cinq thématiques. La première consiste à réinvestir de sens cette zone sinistrée, notamment en convoquant la dimension historique, la mémoire des lieux par la recherche de symboles, tels que la reconstruction de la Tour de Malakoff, « du nom du parc de loisir où venaient se divertir des centaines de Parisiens au milieu du XIX^{ème} siècle et qui se situait à cinquante mètres de l'actuel Périphérique sur la commune de Malakoff. »³¹⁶ Cela passe aussi par une remise à plat des appellations en cohérence avec la manière dont existe aujourd'hui ce territoire : « Sachant que l'actuelle sortie 'Porte de Vanves' n'existera plus dans le futur aménagement, le collectif propose que la sortie située à l'angle de la rue Julia Bartet soit (re)baptisée et qu'elle prenne le nom de "Porte de Malakoff" ou de "Porte de Vanves - Malakoff". Ce choix prendrait acte du

³¹⁵ Jean-Pierre Coulomb, coordonateur du collectif MPV, entretien du 18 juin 2008.

³¹⁶ Collectif Malakoff-Paris-Vanves, *Aménagement du site de la couverture du périphérique (Porte de Vanves)*, 30/05/2008, p.5.

fait que la désignation 'Porte de Vanves' est à la fois une anomalie historique et une aberration en termes de déplacements, puisque la commune limitrophe n'est pas Vanves mais Malakoff (depuis 1883) »³¹⁷. La deuxième thématique qui ressort des propositions concerne une réflexion sur les modes de gestion des lieux créés. Elle attire l'attention sur des modes de gestion concertée. Aussi, le collectif demande que le futur bâtiment de la dalle adossé à la ligne de chemin de fer soit intercommunal avec impliquées, à part égale dans la gestion, Paris, Vanves et Malakoff, type de gestion novateur puisqu'il n'en existe pas encore de tel. Le collectif insiste pour que la programmation du bâtiment soit ouverte aux demandes des habitants et des associations des trois communes afin qu'il ne devienne pas le projet exclusif de tel ou tel élu. Il est aussi attendu que la gestion implique les habitants. Désireux de répliquer le principe du café associatif porté dans le 14^{ème}, certains membres souhaitent pousser la réflexion de la gestion jusqu'à la création d'une structure qui associerait à la fois les collectivités locales et les associations impliquées, mais aussi les salariés et les usagers du lieu s'inspirant ainsi du fonctionnement d'une société coopérative d'intérêt collectif (SCIC). La troisième thématique repose sur l'idée que « *la dalle ne doit pas être un lieu de passages mais d'échanges* »³¹⁸. Pour cela, il est proposé d'intégrer au jardin des lieux d'exposition tels qu'un « parcours artistique et muséographique extérieur identifié » et de considérer le bâtiment intercommunal selon une diversité d'activités. Il est ainsi question d'un restaurant associatif, « lieu d'accueil, de rencontre et d'échange des initiatives et des acteurs du territoire », d'une bibliothèque, « répondant à la nécessité d'une bibliothèque de proximité pour les quartiers des différentes communes », d'un espace dédié à la musique et/ou aux cultures urbaines, « ce lieu est tout à fait indiqué pour y implanter de type d'activité car la situation géographique de l'édifice a l'avantage d'être éloigné des habitations, il évite ainsi la gêne sonore générée par la musique », d'un atelier vélo ainsi que de salles de réunion pour les associations³¹⁹. La quatrième thématique traite de la restructuration des circulations, douces essentiellement, mais plus encore de la disparition du sentiment de barrière donné par le périphérique. Le collectif s'attache à retrouver une évidence dans les déplacements par une meilleure connexion des cheminements piétons et cyclables. Il est ainsi préconisé « une rénovation de la coulée verte et la mise en place de deux pistes cyclables radiales partant du tracé de la coulée verte pour aller, l'une vers Vanves-centre *via* le boulevard A. Pinard et la rue Jean Bleuzen et l'autre vers Malakoff-centre, charge aux communes de Vanves et de Malakoff d'y raccorder des réseaux cyclables dans leurs villes. »³²⁰. Le collectif attire également l'attention sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite,

³¹⁷ *Idem*, p.5.

³¹⁸ Jean-Pierre Coulomb, coordonateur du collectif MPV, entretien du 18 juin 2008.

³¹⁹ Collectif Malakoff-Paris-Vanves, *Aménagement du site de la couverture du périphérique (Porte de Vanves)*, 30/05/2008, p.5-6.

³²⁰ *Idem*, p.6.

compte tenu des différents dénivelés du futur aménagement (présence d'édicules de ventilation du Périphérique qui forment des bosses sur le jardin). Cela exprime aussi la crainte que les équipements créés représentent de nouvelles barrières entre Paris et la banlieue. La dernière thématique consiste à concevoir les nouveaux lieux comme un modèle de développement territorial. C'est pourquoi, il apparaît essentiel que leur construction intègre des principes de développement durable (cf. le croquis proposé), qu'ils deviennent des lieux d'informations sur le sujet mais surtout un moyen de démontrer l'intérêt et la viabilité de tels procédés ou tels comportements. Avec derrière la conviction que « le développement durable doit sortir des discours et prendre forme dans le quotidien des gens. Ceux-ci doivent trouver des informations pertinentes mais surtout des gens convaincus pour leur en expliquer l'essence »³²¹.

Ces propositions ont été adressées dans le courant de l'année 2006 - 2007 au premier adjoint au maire du 14^{ème} arrondissement, René Dutrey chargé du pilotage du projet. Avec lui s'est engagée la rédaction d'un premier cahier des charges ainsi que l'ouverture de séances de concertation³²² avec les paysagistes (cabinet Arpentere) désignés pour la réalisation du jardin. Ces séances de concertation ont été obtenues dans la phase d'avant-projet, ce qui est primordial pour les associations trop habituées à la concertation-information où les professionnels communiquent sur un projet déjà ficelé. En ce sens, le collectif dit avoir été entendu par cet élu qui « a vraiment joué la carte de la concertation »³²³. Les associations se sont senties encouragées dans leurs actions (accord donné pour la fête, par exemple) et stimulées par ses propositions comme celle de leur confier pendant l'été la gestion d'un chapiteau sur la dalle, sorte de préfiguration des aménagements futurs. Les élections municipales de mars 2008 ont entraîné le changement d'interlocuteur, laissant d'abord la place à une période de flottement voire de désengagement de la part de la mairie du 14^{ème}. D'autant que l'appel d'offre, qui avait vu la désignation fin 2007 d'un cabinet en charge du jardin et avec lequel le travail avait commencé, a été cassé pour cause d'une erreur du service des marchés publics de la Ville de Paris (l'appel d'offres n'ayant pas été porté à l'échelle européenne). Le dossier a été véritablement repris par la municipalité en septembre 2008 par l'adjoint au maire chargé des espaces verts, Stéphane Lovisa. Un nouveau maître d'œuvre a été désigné pour le jardin et approuvé par le conseil de Paris début mars 2009. Deux autres appels d'offre ont été lancés concernant le bâtiment intercommunal et la voirie. Les associations attirent d'ailleurs l'attention

³²¹ *Ibid.*, p.7.

³²² La première réunion publique s'est déroulée le jeudi 15 novembre 2007 au centre Marc Sangnier, quartier Porte de Vanves (14^{ème}) avec pour titre « Quel jardin sur le périphérique Porte-de-Vanves ? Les travaux de couverture du périphérique s'achèvent. Participez à la concertation et donnez votre avis sur l'aménagement d'un jardin prévu sur la dalle ».

³²³ Claire Papy, habitante de Vanves et membre de l'association Vanves en mouvement plus active aujourd'hui sous le nom de la Ruche, entretien du 6 juin 2008.

sur la nécessité de coordonner les différents volets de l'aménagement. Le nouvel élu, qui revendique le rôle moteur de la Ville de Paris, dans ce dossier souhaite la constitution d'un nouveau comité de pilotage réuni autour du conseil de quartier Didot/Porte de Vanves qui semble de fait devenir son interlocuteur privilégié. Dans ce comité de pilotage, l'élu propose d'intégrer l'INSEE (bâtiment en bordure du Périphérique sur la commune de Malakoff), les deux conseils de quartier de Malakoff voisins du périphérique, les associations de locataires de Paris et Malakoff, le Lycée François Villon (établissement parisien en bordure du périphérique), les associations parisiennes des jardins partagés, l'équipe de développement local, les bailleurs sociaux. Bien que la liste présente dans les faits une composition assez ouverte sur le territoire, nous nous demandons par quels types de rapprochement et d'affinités ces organisations de statut très différent vont pouvoir élaborer un projet commun. Il nous semble que, plutôt que d'enrichir le débat, cette structure vient ajouter de la lourdeur et risque de grever une dynamique existante qui ne demande qu'à être stimulée. Par leur volonté de contrôle, les élus ne paraissent pas en effet prendre suffisamment en compte les compétences et les forces en présence et ne sont pas prêts à tenir seulement le rôle de passeur ou d'accompagnateur des initiatives existantes.

La fête des 3 communes

Parallèlement à ce travail centré sur l'élaboration de propositions d'aménagement, le collectif se lance, quelques mois après sa création, dans l'organisation d'une fête baptisée, jusqu'à sa deuxième édition, la fête des trois communes, sous-entendues Malakoff, Paris 14^{ème} (un peu 15^{ème}), Vanves. L'édition 2009, fixée au samedi 16 mai, devrait intégrer la ville de Montrouge et ainsi prendre le nom de fête des 4 communes, le collectif MPV devenant par là-même le Contact Malakoff Montrouge Paris Vanves (Contact MMPV). Cette action, telle qu'elle a été définie par le collectif, consiste à faire une animation à proximité immédiate du chantier de la couverture. Il est prévu qu'elle soit reconduite annuellement jusqu'à la fin des aménagements.

La première fête a lieu le samedi 5 mai 2007. Le collectif envisage de l'organiser sur la dalle du Périphérique mais les travaux n'étant pas achevés, l'accès leur est refusé. A défaut, il obtient l'autorisation de la Ville de Malakoff de s'installer sur la place de la République, mitoyenne de la dalle. Il est prévu dans l'après-midi l'installation de stands tenus par les associations et le soir la projection d'un film dans le square Julia Bartet, côté Paris 14^{ème}. Une météo peu clémente (« *froid de canard* ») est tenue responsable de la faible participation estimée à deux cents personnes. La préparation de la deuxième édition, tenue le 30 mai 2008, est lancée dès novembre 2007 dans l'idée de mobiliser davantage de participants. Chaque association cherche alors à rallier le réseau local de sa propre commune et à se faire le relais auprès des institutions de demandes d'aides matérielles et financières. De nouveaux contacts sont ainsi pris du côté des associations culturelles et artistiques ainsi qu'en direction des centres sociaux et d'animation du 14^{ème}. De six organisateurs pour la première édition, le comité de cette deuxième fête s'élargit à

une vingtaine de personnes. Il envisage ainsi l'installation d'un village associatif plus important mais aussi la programmation de jeux, d'animations musicales et théâtrales. Concernant l'emplacement de la fête, le collectif renouvelle sa demande pour la dalle du périphérique. Cette demande ne semble pas poser de problèmes jusqu'au changement de mandature, autrement dit à peine deux mois avant l'évènement. L' élu chargé jusque là du suivi du projet n'étant pas reconduit dans ses fonctions au sein de la nouvelle équipe municipale, le collectif reçoit un avis défavorable quant à l'occupation de la dalle et se voit proposer le square Maurice Noguès dans le 14^{ème}, un lieu trop parisien au goût des associations qui ne les satisfait pas dans la mesure où il n'est visuellement pas ouvert sur les communes voisines. Les raisons du refus exposées par la mairie du 14^{ème} sont relatives à la sécurité du Périphérique mais aussi aux nuisances sonores auxquelles la fête exposera les riverains. Cette décision est représentative du recul que connaît le projet d'aménagement au début de la nouvelle mandature – mars 2008 - (pourtant conduite par le même maire que la précédente), une période pendant laquelle les élus montrent les signes de ne pas vouloir reprendre les propositions en rappelant que la dalle de couverture a avant tout été conçue pour résorber les problèmes de nuisances sonores du périphérique. Peu convaincu par ces arguments, le collectif, représenté par une vingtaine de personnes, demande à être reçu par l'équipe municipale. Après négociations, une autorisation est donnée pour occuper la dalle Est de la couverture jusqu'à 19h. Le collectif doit toutefois renoncer aux animations ludiques prévues l'après-midi sur la dalle en direction du jeune public telles que des activités de cirque et une course de caisses à savon, déplacée dans un stade du 14^{ème}. Au final, la fête du 31 mai 2008 est structurée en trois temps. Elle débute par le départ de la batucada (ensemble de percussions brésiliennes) à 11h30 de Malakoff pour un parcours dans les deux autres communes jusqu'à son arrivée sur la dalle de la couverture à 14h30. Pendant ce temps, un pique-nique s'organise sur la dalle puis les stands des associations prennent place pour former un petit village de toiles blanches avec la participation d'une buvette. Les associations des trois communes présentent leurs activités en rapport avec la vie de quartier ainsi que le projet d'aménagement de la couverture. La soirée, qui se déroule dans le square et le centre social du quartier de la Porte de Vanves (Paris 14^{ème}), s'organise autour d'un spectacle de théâtre, d'un concert et d'une projection de film. Pour le prêt du matériel (scène, câbles, chaises), le collectif a surtout bénéficié du soutien de la ville de Malakoff, qui a aussi participé au tirage des affiches et au paiement de la prestation des musiciens avec une subvention de 1000 euros. La Ville de Paris a prévu de verser une subvention de 4000 euros. Seuls quelques tirages d'affiche ont été obtenus de la Ville de Vanves.

Il faut voir qu'à travers l'organisation de cet évènement, le collectif travaille à sa visibilité et à sa légitimité. Il cherche en effet à mieux faire connaître son existence et a rassemblé une population plus large et plus représentative des territoires concernés. Composé jusqu'à

maintenant essentiellement de représentants d'association, le collectif souhaite pouvoir mobiliser sur la concertation l'habitant lambda. La fête leur apparaît être un moyen plus efficace et plus concret pour fédérer les gens que l'appel à réflexion sur un projet. C'est une manière plus directe de marquer le coup d'envoi de la concertation et de donner le goût aux gens d'une participation active aux débats. En s'investissant dans une fête, le collectif souhaite également démontrer sa capacité à se structurer et à proposer un événement rassembleur et de bonne qualité. En montrant leur force de cohésion, les membres du collectif cherchent à faire la preuve qu'ils sont des interlocuteurs sérieux et crédibles. Ils veulent ainsi rappeler leur poids et leur force aux institutions. Car cette fête a aussi pour but d'interpeller les élus, les mettre face à leurs engagements concernant la concertation et leur faire reconnaître une certaine compétence à ses administrés. De plus, si le collectif insiste pour organiser la fête sur la dalle de couverture, c'est aussi parce qu'il vise à amorcer la reconquête de ce lieu avant même la fin des aménagements. Convaincu qu'une intervention d'aménageurs et de paysagistes ne fait pas tout sur un territoire si profondément traumatisé, le collectif pense la réappropriation par étapes avec comme première étape l'occupation humaine. La revalorisation du lieu doit passer avant tout par le fait de donner l'envie aux gens de s'y arrêter, de s'y rencontrer de manière conviviale. C'est dans ce sens que le collectif avait réfléchi avec le précédent élu responsable du projet à l'installation d'un chapiteau géré par les associations du collectif avec l'idée que les habitants proposent des animations sur la dalle, dans l'attente du démarrage des travaux (jardin et bâtiment intercommunal), mais cette initiative n'a pas (encore) été reprise par la nouvelle équipe municipale.

Ce qui est ressorti du bilan des deux fêtes (surtout celle de 2008) concerne avant tout la force des liens créés entre les associations participantes. La préparation de la fête a permis, plus que les réunions autour du projet d'aménagement, de faire naître des échanges fructueux avec des envies de collaboration. Déjà au niveau local par la rencontre entre des associations centrées sur le cadre de vie et d'autres plus culturelles, mais aussi à l'échelle intercommunale où des associations partageant le même secteur d'activité tels que la musique ou le théâtre de rue ont émis le désir de travailler à l'avenir sur des projets communs. Il y a aussi l'association Mieux se déplacer (MDB) siégeant à Paris qui a ouvert une antenne à Vanves. Fort de la constitution de ces nouvelles connivences, le collectif ressent la nécessité, après l'expérience de cette deuxième fête, de redéfinir ses objectifs en insistant plus sur l'intégration « *d'une mouvance plus humaine, plus culturelle de partage des associations sur leurs activités mêmes* »³²⁴, sans pour autant abandonner la visée urbanistique. En cela il est intéressant de remarquer comment la focalisation sur l'aménagement d'un lieu jugé stratégique pour la cohésion sociale a

³²⁴ Jean-Pierre Coulomb, coordinateur du collectif MPV, entretien du 18 juin 2008.

progressivement glissé sur la valorisation des liens eux-mêmes au-delà du lieu qui les a vu naître.

Un autre aspect qui est ressorti de la fête de 2008 est l'apport de la dimension culturelle sur la perception de lieux *a priori* hostiles. Les organisateurs de la fête ont remarqué que le spectacle de la troupe de théâtre, qui s'est déroulé dans le square limitrophe du périphérique, a révélé des qualités inattendues (sa manière d'être traversé par les derniers rayons du soleil, l'épaisseur de son végétal) d'un lieu ordinairement jugé « sordide » : « le lieu était très beau pendant le spectacle »³²⁵. Par le nombre et la diversité des gens qu'il a fait venir, ce spectacle est considéré comme un vrai succès d'autant qu'il apparaît que l'ensemble des éléments en présence (la présence des comédiens, leur installation dans le lieu, l'histoire racontée, l'occupation du public) a produit « un retournement éthique et sensible du lieu. »³²⁶. La metteuse en scène, habituée à explorer la dimension artistique de toute sorte d'espaces (cour d'immeuble, parking, gare...) mais aussi soucieuse d'en révéler leur dimension humaine en nourrissant ses spectacles des témoignages et des récits de leurs habitants croit en la force de l'artiste et des histoires qu'il convoque pour décaler le regard sur le lieu et se raccorder à une mémoire traumatique qui ne demande qu'à se libérer en trouvant des relais à son expression « *Le territoire du Périphérique est malade. Ce lieu est un péril urbain humain. Il faut se repositionner par rapport à ça. J'ai écouté la blessure des gens de la Porte de Vanves. Ils viennent d'un territoire extrêmement fragilisé. C'est comme si on reconstruisait sur un bidonville. Les gens de la Porte de Vanves ont cette blessure en eux. La réparer c'est essayé de raconter des histoires communes. Dans un lieu d'errance et de souffrance, il faut d'autant plus raconter le vivant. Toutefois, raconter des histoires, ce n'est pas forcément apaiser les gens mais les réunir.* »³²⁷. De son côté, la batucada a permis de mobiliser au-delà de la dalle et de créer par son passage le lien entre les trois communes. Pour l'édition 2009, il y a le désir d'aller plus loin dans cette « *déstabilisation de lieux* » et d'installer la fête non seulement sur la dalle mais aussi sur des lieux voisins de Malakoff, Paris, Vanves et Montrouge et ainsi inviter les gens à traverser plus naturellement les frontières de chaque commune.

L'autre répercussion que le collectif retient de la deuxième fête est celle d'avoir fait venir les élus de part et d'autre du périphérique. Les maires de Malakoff et de Vanves ainsi que le maire du 14^{ème} ont fait le déplacement³²⁸. La fête amène les élus à fouler le sol de ce morceau de territoire et à le considérer avec plus d'intérêt. Des conversations peuvent ainsi s'engager sur certains aménagements en prenant directement appui sur le terrain. Et, outre le passage des élus,

³²⁵ Réunion de débriefing de la fête du 31 mai 2008 du collectif MPV, 19 juin 2008.

³²⁶ *Idem.*

³²⁷ Marie-Do Fréval, comédienne, auteur, metteur en scène, entretien du 27 juin 2008.

³²⁸ Le maire du 15^{ème}, lui aussi invité par le collectif, ne s'est pas déplacé mais, contrairement à l'année précédente où aucun signe d'intérêt n'avait été exprimé de la part de cet arrondissement, le nouveau maire a pour cette édition fait prendre des informations auprès du coordonateur sur la teneur de la fête.

les organisateurs se satisfont d'avoir provoqué la rencontre d'un « *trio qui politiquement n'est pas habitué à se fréquenter* »³²⁹. Les signes de coopération effective³³⁰ entre les uns et les autres semblent encore timides. Les associations de la banlieue n'ont pas vu leurs représentants municipaux prendre place dans les moments clefs de la concertation, ni engager sur leur commune une réflexion en phase avec le réaménagement de la couverture du Périphérique comme le réclament certains administrés à propos, notamment, des entrées de ville et de l'ensemble des connexions. De leur côté, les élus parisiens du 14^{ème} arrondissement restent attachés à revendiquer la propriété de la dalle et profitent d'ailleurs de la fête pour le rappeler aux associations des autres communes : « *Vous êtes ici chez nous, soyez les bienvenus. C'est moi, maire du 14^{ème}, qui accueille les Vanvéens* ». C'est pourquoi, en mettant en avant une organisation transcommunale, le collectif a le sentiment de pousser les élus à fonctionner différemment et à travailler davantage à une vision d'ensemble. Revendiquant le rôle de locomotive, les associations impliquées se trouvent plus moteur que leurs élus qu'ils voient arrêtés par des frontières politiques et administratives. Elles estiment avoir aussi l'avantage de ne pas dépendre d'échéances électorales et d'être en quelque sorte les permanents du projet plus que les élus tributaires de leur mandature.

Enfin, les organisateurs réalisent que la préparation des fêtes permet de maintenir une dynamique au sein du collectif face au temps long du projet, aux lenteurs de certaines procédures, aux périodes de blocage mais aussi à l'absence de répondant des institutions sur les propositions formulées. La fête permet d'intégrer de nouvelles personnes, ce qui est propice à relancer les débats, à revisiter les propositions. Sa préparation implique de reprendre contact avec les élus, de leur rappeler les objectifs du collectif et de remettre certaines demandes sur le devant de la scène.

L'intercommunalité comme reconquête humaine et durable d'un territoire meurtri

Le mode de coopération mis en œuvre par le collectif entre les trois villes (Malakoff, Paris, Vanves) lui apparaît plus à même de redonner du sens et de la pérennité à un projet d'ensemble que les intercommunalités auxquelles ils voient se rattacher leur propre ville³³¹. Celles-ci reposent selon eux essentiellement sur des rapprochements d'intérêts politiques et financiers qui

³²⁹ Malakoff est dirigé par une maire communiste, le 14^{ème} arrondissement de Paris par un maire socialiste et la ville de Vanves par un maire de droite (UMP).

³³⁰ Le 5 juin 2003, le maire de Vanves a, en effet, signé avec le maire de Paris un protocole de coopération. A côté de ça, les contacts à l'échelle plus locale, c'est-à-dire avec le maire du 14^{ème} arrondissement, sont plutôt inexistantes.

³³¹ La ville de Vanves fait partie de la communauté d'agglomération Arc de Seine créée en janvier 2003 avec les villes d'Issy-les-Moulineaux, Chaville, Meudon et Ville d'Avray. La ville de Malakoff appartient quant à elle à la communauté d'agglomération Sud-de-Seine créée en janvier 2005 qui réunit Bagneux, Clamart, Fontenay-aux-Roses.

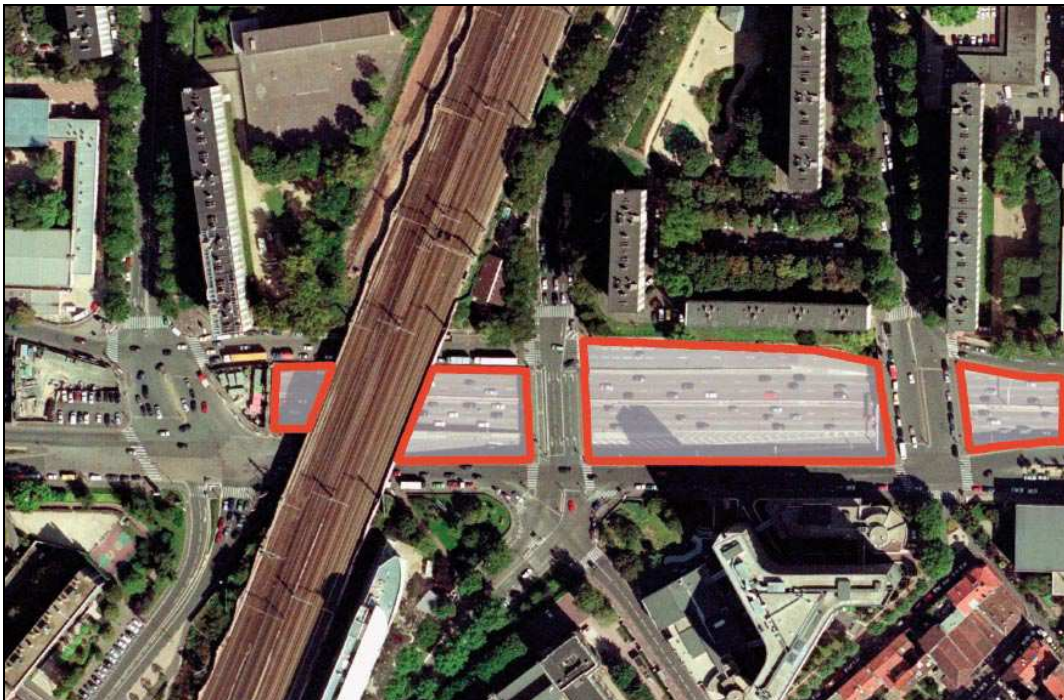
laissent peu de place à la parole et aux préoccupations des habitants. Il existe, à leur sens, un déficit démocratique réel lorsque les décisions sont prises par les intercommunalités. De plus, ces regroupements de villes ne sont selon eux pas à même de créer une véritable synergie entre les habitants, encore moins la construction d'une identité commune, dans la mesure où ces connexions abstraites ont peu de prise sur le réel de ceux qui y vivent. Elles ne leur parlent pas dans les liens qu'ils ont tissés ni dans leurs pratiques comme l'exprime cet habitant de Malakoff, membre d'une association de MPV : « *On nous impose une agglomération de quatre villes mais on n'a rien à se dire. Alors que dans le collectif, il y a un lien humain* ». Ils pensent également que ces intercommunalités détournent les élus d'autres types de collaboration tant elles absorbent leur attention et leurs moyens.

Pour le collectif, il s'agit donc de défendre un autre type d'intercommunalité, une intercommunalité qui s'appuie sur des fondements historiques, des pratiques existantes ainsi que sur des ressources locales prêtes à se mutualiser. Dans leurs propositions d'aménagement et dans leurs actions, les associations interrogent la dimension historique et sont sensibles à faire entendre l'histoire commune des villes de Paris, Malakoff, Vanves et Montrouge, particulièrement à partir de la mémoire des habitants et de la mémoire ouvrière des lieux. Nous l'avons vu s'exprimer à travers le souhait de redéfinir les entrées de ville dans leur appellation et dans leur consistance historique avec la reconstruction de la Tour de Malakoff. Il est aussi question de retrouver les lieux d'échanges entre parisiens, malakoffiots et vanvéens qui existaient avant la construction du Périphérique tels que des centres de loisir ou des équipements sportifs. Si cette intercommunalité leur semble aller de soi, c'est aussi parce qu'elle s'appuie sur des pratiques existantes qui ne demandent qu'à être améliorées. Les habitants circulent déjà entre les trois villes, ont des repères, des habitudes plus ou moins marquées sur l'étendue des trois communes comme le démontre ces propos recueillis lors de la deuxième fête « *Je vis à Vanves, me rends souvent à Paris et vais au marché de Malakoff. Si on l'aménage bien, cet endroit pourrait presque devenir un nouveau quartier en soi* ». Reste donc à rendre ces pratiques plus fluides grâce à l'amélioration d'un réseau de circulations douces mais aussi à amener dans les mentalités une revalorisation du lien Paris-Banlieue. Pour les associations des trois communes, c'est en travaillant ensemble à la reconnexion qu'elles voient le moyen de sortir d'un mépris de la capitale envers la banlieue et de participer dans les esprits à l'attraction des communes limitrophes. Enfin, l'intercommunalité prend tout son sens lorsqu'elle est synonyme de synergie entre les forces en présence et qu'elle permet d'envisager la composition d'une nouvelle dynamique à plus grande échelle. C'est ce que les associations de part et d'autre du Périphérique ont le sentiment de pouvoir construire grâce au partage de leurs valeurs et de leurs centres d'intérêts. La mutualisation de leurs compétences ainsi que le dépassement des limites locales leur paraissent plus adaptés pour travailler à d'autres manières d'aménager, de

bâtir, d'habiter, de circuler, de consommer et ainsi être plus forts face à un modèle économique qui ne leur convient pas. La présence et le succès des AMAP dans chacune de leur ville a, par exemple, conduit les associations à engager une réflexion approfondie sur la place des terres agricoles en région Ile-de-France, sur les relations entre agriculteurs de la grande périphérie et les consommateurs de Paris et de la banlieue. Ce qui les a fait participer à l'enquête d'utilité publique du schéma directeur.

Conclusion

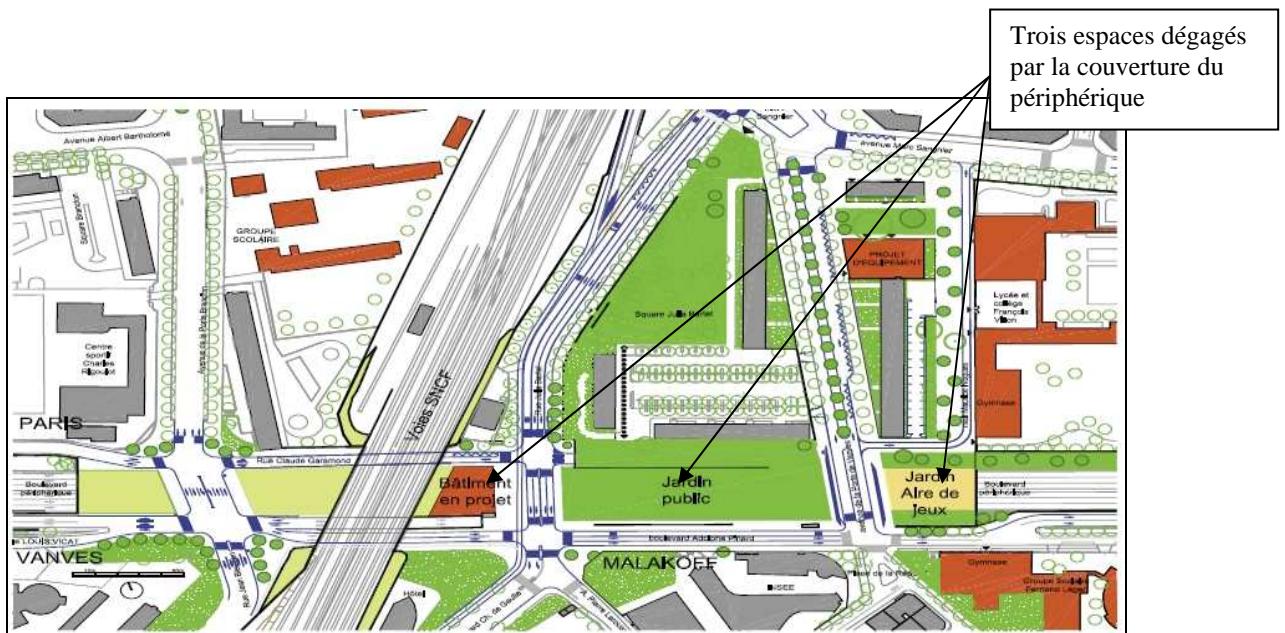
On le voit par ce dernier exemple, le travail réalisé au sein du collectif amène les associations à passer dans leur réflexion du local au global. Leur construction d'une échelle métropolitaine est portée, avant tout, par le déploiement de dispositifs éprouvés au niveau local. Le milieu local est, en effet, un passage obligé perçu comme une sorte de palier d'intégration des dynamiques déjà constituées. Le rattachement au territoire représente la donnée de base pour fédérer et avancer vers la construction de nouvelles identités, vers de nouvelles formes d'intégration telles que l'intercommunalité. Ainsi dès le départ, la couverture du Périphérique est apparue pour le coordonateur du collectif comme le symbole par excellence d'une re-composition possible des liens entre parisiens et habitants des communes limitrophes. Le territoire est donc considéré comme une force d'impulsion à exploiter. C'est pourquoi les actions menées par le collectif sont autant de moyens d'entrer en connaissance avec l'environnement physique et humain et de créer la synergie.



Le tronçon du périphérique entre la Porte Brançon et la Porte de Vanves avant que ne démarre le chantier en 2006.



Les travaux de construction de la couverture démarrés en juin 2006 et achevés en janvier 2008.
PARIMAGE – Photo : DR.

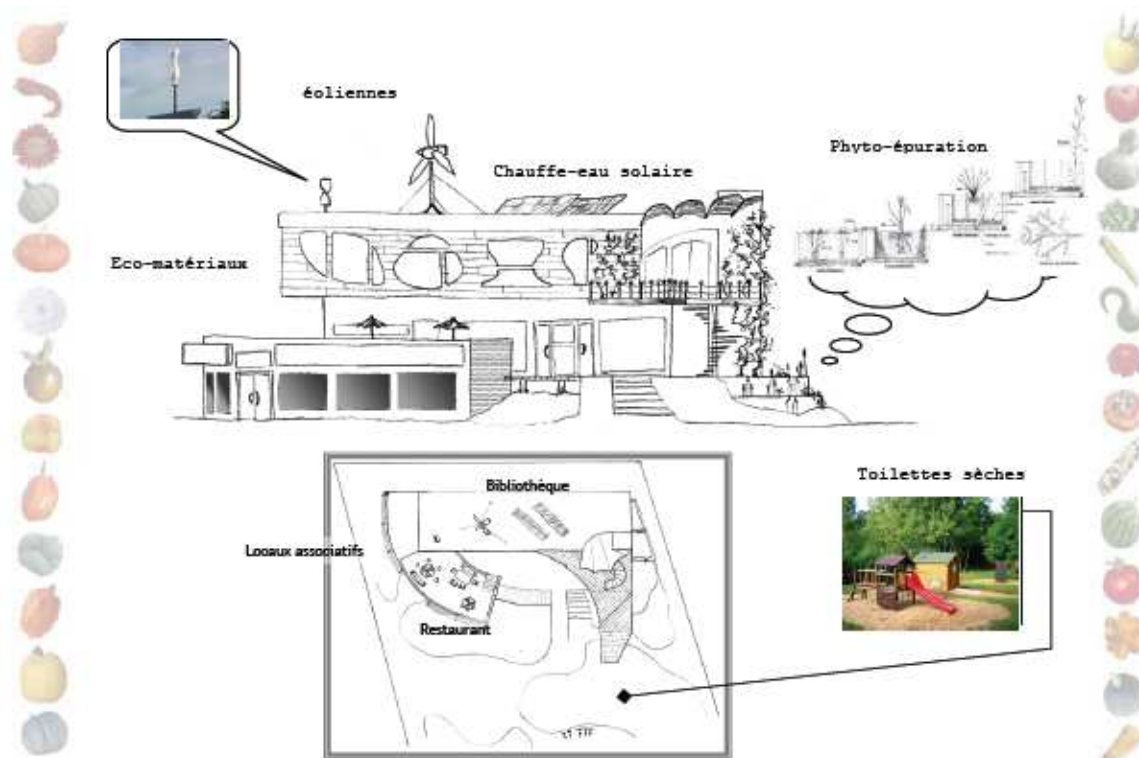


Les éléments du Plan local d'Urbanisme (PLU).



Collectif MPV
Hall 19 – 3 avenue Georges Lafenestre
75014 PARIS

Logo du collectif MPV



« Une maison durable et solidaire » : Restaurant associatif, bibliothèque et salles associatives. Ici et ailleurs, avant ou après, mais surtout pour tous et dès à présent.
Projet du collectif MPV, édition du 30 mai 2005.

Fête des 3 communes
Le Samedi 31 Mai 2008
De 12h à 23h

11h30 départ de la BATUCADA (Malakoff)

14h30 arrivée de la Batucada sur la Dalle Est
15h30 à 18h30 rencontre avec les associations

17h30 course de caisse à savon (stade Jules Noël)

12h à 14h pique-nique sur la Dalle Est du périph. (stands repas et vous pouvez apporter vos paniers)

20h30 à 21h30 «Coeurs de Vaches» par la Compagnie Catherine Hubeau (square Maurice NOGUES)

21h30 à 23h concerts sur la place Maurice Nogues «El Nuevo Cojunto» et «KomboClanDestino»

22h projection du film «Billy Elliot» Centre M. Nogues

Avec le concours de :

Collectif Malakoff Paris Vanves, Copagnie Catherine HUBEAU, Artisans du Monde (Paris 14), Art Evolution (Vanves), Les jardins partagés du 14, Vanves en mouvement, Les Mariniers (Paris), Gatos Negros (Paris 14), El Nuevo Cojunto (Vanves), Francis Tournois, Monts 14, ID Vanves, Malakoff Environnement, IRIS (Inter Réseau Européen des Initiatives Ethique et Solidaire), Aux coeurs dévoués (Paris 14), Musi 14, Les jardins numériques (Paris 14), La Vigie (Malakoff), Vanves en roue libre (Vanves), Jeunesse Feu Vert (Paris 14), Le Panier Vanvéen (Vanves), Musiques Tagentes (Malakoff), Les AMAP d'île de France, Le Moulin (Paris 14), Centres Sociaux Didot-Broussais et Maurice Nogues (Paris 14), Amicale des locataires Georges Lafenestre (Paris 14), Equipe de Développement Local, LaRuche (Vanves), Urbanisme et Démocratie, La Gare Expérimentale (Paris 14)

MAIRIE DE PARIS
Ville de Malakoff
MAIRIE DU 14^e ARRONDISSEMENT DE PARIS
VANVES

Affiche réalisée par le collectif MPV pour la fête des 3 communes en 2008.



Fête des 3 communes 31 mai 2008. A gauche, le bâtiment de l'INSEE sur la commune de Malakoff. A droite, les barres de logement du quartier de la Porte de Vanves, Paris 14^{ème}
Photo V. Lebois.



Fête des 3 communes 31 mai 2008. Les stands des associations et les barres de logement du quartier de la Porte de Vanves, Paris 14^{ème}
Photo V. Lebois.



Le spectacle *Cœurs de Vaches* de la troupe de théâtre de Marie-Do Fréval dans le square Maurice Noguès, Paris 14^{ème} - Fête des 3 communes 31 mai 2008.
Photos Marie-Do Fréval.

Conclusion

La première partie de notre travail nous a amenées à analyser la rencontre de l'échelle métropolitaine et de l'échelle locale à travers la réalisation de deux grands projets urbains concernant des villes limitrophes de la capitale. Ces projets déploient une logique qui se structure autour de l'idée de re-connexions et qui vise, par une remise à niveau des territoires, à redonner une cohérence d'ensemble à l'entité métropolitaine. Les fractures identifiées sont surtout analysées en termes de coupures urbaines. Apparaissent plus secondaires la manière dont la population locale se représente et structure son territoire ou la manière dont cette population vit l'existence de frontières plus immatérielles, plus tributaires de la dimension sociale. De plus, la démarche de réparation qui obnubile ces grands projets tend à négliger la part de ressources, de potentiels recelée par les lieux concernés. C'est pourquoi, la possibilité de pouvoir interpeller ce mode de lecture, d'appréhension du territoire par d'autres types d'expertises davantage liés à ceux qui habitent, circulent, travaillent sur ce territoire, peut permettre un meilleur ajustement aux enjeux locaux. Elle permet, comme on l'a vu avec Nanterre, de modérer le rôle réparateur des espaces publics et de recentrer le projet sur l'habitat et sur ses modes d'insertions plurielles. Il s'agit alors d'étudier plus finement ce que cet habitat apporte ou soustrait comme accessibilité, qu'elle soit liée au confort domestique, à la qualité du cadre de vie, à la proximité des services mais aussi au coût de la vie. Moins héroïque, plus douce la démarche centrée sur la sphère domestique et ses modes d'articulation apparaît plus à même de travailler à l'habitabilité des territoires et surtout à maintenir des lieux porteurs de mémoire vivante et d'identités. La confrontation de deux logiques de projets (métropolitaine et locale) permet ainsi d'ouvrir le spectre des réponses à donner pour accompagner la transformation globale du territoire et pas uniquement sa mutation physique. D'autre part, il existe des logiques moins institutionnelles, comme celle du collectif d'associations et d'habitants créé en vue de l'aménagement de la couverture du Périphérique au sud de Paris, qui travaille à sa manière à la construction d'une échelle métropolitaine. Sa démarche repose sur la mise en relation de dynamiques et compétences locales qui ne demandent qu'à se mutualiser pour traiter plus globalement des questions de circulation, d'habitation, de modes de consommation. Si leur objet de mobilisation est au départ centré sur la formulation de propositions d'aménagement, il est intéressant de voir qu'au fil des échanges, ce sont les liens tissés entre les personnes qui deviennent l'objet de fédération du collectif. Ce sont ces nouvelles formes de connivence qui donnent véritablement corps à l'intercommunalité pour laquelle ce collectif prétend s'être réuni au départ. Ce sont aussi les actions sur lesquelles débouchent ces collaborations qui leur permettent de se confronter plus directement avec le terrain. Comme exemple la fête qu'a décidé d'organiser le collectif sur la dalle du Périphérique en attendant la

fin des travaux. Cet évènement joue le rôle d'étape intermédiaire de ré-appropriation d'un lieu jusque là jugé hostile. En le montrant sous un autre jour, notamment grâce à la dimension conviviale et culturelle, il amorce une reconquête du lieu et amène la population à le réinvestir. Au final, ce type d'action apparaît au collectif plus efficace pour approfondir une connaissance du lieu et engager une reconstruction identitaire par ceux qui sont le plus à même de lui redonner du sens.

Trois projets urbains à grande échelle en région parisienne : pratiques de projet et doctrines d'aménagement

Albert Lévy

Introduction : problématique, méthode d'approche et terrains d'étude

Problématique : le projet urbain en région parisienne

Méthode d'approche : une nouvelle modalité de fabrication de la ville, l'urbanisme transactionnel

Terrains d'étude : trois projets urbains à grande échelle en région parisienne

Le projet « Seine-Arche » et la question de la « ville durable »

Contexte, système d'acteurs et processus de projet

« Seine-Arche » : une ville durable (?)

Analyse d'une doctrine d'aménagement émergente : la « ville durable »

Le projet de la Plaine Saint-Denis et la question du paysage

Contexte, système d'acteurs et processus du projet

Le Plan Hippodamos : quel paysage urbain ?

Analyse d'une doctrine nouvelle d'aménagement : le paysagisme

Le Projet « Paris Nord-Est » et la question de l'urbanisme des réseaux

Contexte, système d'acteurs et processus de projet

Le projet Paris Nord-Est : un nouvel urbanisme de réseaux (?)

Analyse d'une doctrine urbanistique contemporaine : l'urbanisme des réseaux

Conclusion



Vue des territoires à l'ouest de l'agglomération dense : Paris, La Défense et Nanterre.
Document EPASA.

Introduction : problématique, méthode d'approche et terrains d'étude

Problématique : le projet urbain en région parisienne

Comment se fabrique le projet urbain à grande échelle en région parisienne ? Les projets de renouvellement urbain se multiplient dans la région au centre comme en périphérie : comment se déroule cet aménagement, et quelle préfiguration du Grand Paris et de la métropole se profile derrière ces diverses opérations ? Comment évoluent le *système d'acteurs* et la *pratique*, quelles sont les *idées* et les *doctrines* urbanistiques nouvelles mobilisées et appliquées ? En un mot : comment évolue l'urbanisme en Ile-de-France ? Telles sont les grandes questions posées à notre recherche. Pour y répondre, nous proposons une méthode d'approche avec quelques hypothèses de départ, à vérifier, et un terrain d'étude constitué de trois grands projets urbains franciliens actuels.

Méthode d'approche : une nouvelle modalité de fabrication de la ville, l'urbanisme transactionnel

La méthode d'analyse s'appuie sur quatre hypothèses dégagées des précédents travaux effectués sur l'évolution de l'urbanisme aujourd'hui et sur la transformation du contexte de production de l'urbain, formulées en 4 points, qui définissent ce que nous avons appelé l'*urbanisme transactionnel*³³² qui combine dans sa pratique, coopérations et conflits entre acteurs du projet.

1/ Sur l'évolution des grands récits urbanistiques.

Nous vivons la fin des grands récits de l'urbanisme moderne (analysés par Françoise Choay³³³), et l'apparition de nouveaux micro-récits propres à chaque architecte, ou mouvements d'architecture (exemples : « ville générique » pour Rem Koolhaas ; « ville de l'âge trois » pour Christian de Porzamparc ; « *new urbanism* » chez Peter Katz..., « urbanisme des réseaux » pour Gabriel Dupuy³³⁴ ; le mouvement postmoderne est aussi éclaté en une série de courants particuliers³³⁵). Le développement durable et sa traduction urbaine, la « ville durable »³³⁶, n'est-il pas cependant en train de constituer un nouveau grand récit sur la ville, une nouvelle utopie urbaine³³⁷ ?

³³² A. Lévy, « Quel urbanisme face aux mutations de la société postindustrielle ? », *Esprit*, 11, 2006.

³³³ F. Choay, *Urbanisme utopies et réalités*, Paris, Le Seuil, 1965.

³³⁴ G. Dupuy, *L'Urbanisme des réseaux, Théories et méthodes*, Paris, A. Colin, 1991.

³³⁵ N. Ellin, *Postmodern urbanism*, Cambridge (Mass), Blackwell Publishers, 1996.

³³⁶ N. Mathieu, Y. Guermond (eds), *La ville durable, du politique au scientifique*, Versailles, INRA éditions, 2005.

³³⁷ A. Magnaghi, *Le projet local*, Spirmont, Mardaga, 2003 ; F. Choay, L'utopie et le statut anthropologique de l'espace édifié, *Esprit*, oct. 2005 ; A. M. Ducroux (éd), *les nouveaux utopistes du développement durable*, Paris, Autrement, 216, 2003

2/ Sur une nouvelle culture de projet.

On parle de projet négocié, non imposé, moins global et plus local, exigeant, de ce fait, des recompositions spatiales et des reconstructions de territoire de projet à plus grande échelle (intercommunalité, communauté de communes, communauté d'agglomération). On parle de co-conception, co-construction, co-décision, d'urbanisme concourant, à propos de cette nouvelle pratique de projet³³⁸, mobilisant un grand nombre d'acteurs et de multiples savoirs. C'est un projet qui se veut plus ouvert, plus souple et flexible, évolutif dans le temps et adaptable aux circonstances, opposé à la rigidité du plan et à la planification spatiale de l'époque précédente.

3/ Sur la transformation du système d'acteurs.

Un nouveau système d'acteurs, plus complexe et plus diversifié, est né, lié aux différentes phases du projet, et surtout aux différentes fonctions de l'aménagement³³⁹ (stratégie/ portage politique/ pilotage technique/ réalisation), entraînant une modification du système de décision moins hiérarchique et moins vertical, impliquant de nouvelles formes de partenariat privé/public ou public/public, coalitions variables d'acteurs selon les projets et leurs phases..., donc un processus plus collectif et itératif de programmation et de conception³⁴⁰.

3/ Sur l'essor du débat public.

Le débat public est introduit dans l'aménagement sous des formes diverses et variées (CNDP, Conseils de quartier, Assises pour la ville, Forum citoyen, Commission de concertation, Atelier de projet urbain...), avec des degrés et des niveaux variables de participation³⁴¹ (information, consultation, concertation, co-décision), soulevant des problèmes de représentativité (dans les instances de débat), et d'intérêt général, notamment à travers le phénomène « NIMBY » (*not in my back yard*) qui pose souvent de difficiles problèmes d'arbitrage entre intérêt particulier et intérêt général. La démocratie locale soulève, d'une manière générale, la question des relations entre démocratie représentative (élus) et démocratie participative (citoyens), et la place des experts (dont les architectes et urbanistes...) dans le débat.

C'est ce nouveau contexte qui qualifie ce que nous avons appelé l'*urbanisme transactionnel*, un urbanisme de négociation qui s'effectue par compromis, concessions, transactions soit

³³⁸ F. Ascher, *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, La Tour d'Aigues, L'Aube, 2001.

³³⁹ Y. Janvier, Un système de production en mutation, in A. Masbouni (éd), *Fabriquer la ville, Outils et méthodes : les aménageurs proposent*, Paris, La documentation française, 2001

³⁴⁰ R. Prost (éd), *Projets architecturaux et urbains, Mutation des savoirs dans la phase amont*, PUCA, 2003 ; Ph. Alluin, *Ingénierie de conception et ingénierie de production*, PUCA, 1998 ; N. Arab, La coproduction des opérations urbaines, *Espaces et Sociétés*, 105-106, 2001

³⁴¹ CURAPP, CRAPS, *La démocratie locale, participation, représentation et espace public*, Paris, PUF, 1999 ; *Territoires*, n 374-375, janv. Fev. 1997 ; A Lévy La démocratie locale en France : obstacles et enjeux, *Espaces et Sociétés*, 112, 2003

polémiques (rapports de force, conflits), soit *contractuelles* (débat dans le cadre de structures pré-établies, coopérations). C'est un urbanisme également procédural qui, avec l'esprit gestionnaire³⁴² de l'époque, se réduit souvent à une pure logique de gestion (économique), avec risque de désubstantialisation de l'urbanisme (perte de sens et de finalité). Cependant, on se demandera si le discours de la « ville durable », par exemple, n'est pas une tentative pour 'resubstantialiser' l'urbanisme.

Un nouveau système de décision en urbanisme fondé sur la coopération et la concurrence entre acteurs est donc apparu, en même temps que le développement d'une pratique contractuelle dans l'élaboration des projets (contrat de ville, contrat d'agglomération, contrat Etat/Région...) : on parle de « démocratie contractuelle » pour qualifier ce nouveau régime de droit, où l'Etat est devenu un acteur comme les autres. Assiste-on au déclin de la loi et de la règle générale ? Cette 'démocratie contractuelle' s'effectue à coups de compromis, de consensus, de transactions : la fabrication de la ville se déroule maintenant selon un processus généralisé de régulation contractuelle. De ce fait, la capacité à gouverner les villes, à élaborer des projets, devient plus difficile : le système d'acteurs ouvert et changeant est instable, et la négociation, posée comme principe de projet, entraîne affrontements et conflits, retardant et compliquant son élaboration.

Le projet, quelque soit ses échelles (quartier, ville, intercommunalité), est rarement défini totalement à priori, mais résulte d'un processus : on parle d'approche procédurale, de conception constructiviste... C'est cette nouvelle légitimité procédurale, combinée à la démarche partenariale, qui caractériserait donc le projet urbain aujourd'hui. Mais des doctrines et des idées urbaines nouvelles sont aussi mobilisées : quelles doctrines et avec quel impact ? Cette démarche partenariale donne lieu à la formation de coalitions d'acteurs privés et publics qui peuvent évoluer durant le projet, et changer dans le temps, en fonction de ses phases : les coalitions sont donc instables, mouvantes, et variables de projet en projet.

Dans une logique de marché libéral total, comme en Angleterre, le projet urbain se transforme en un urbanisme d'opportunité, marqué alors par une grande instabilité : les coalitions évoluant selon les opérations. Le rôle de l'Etat, et de l'Etablissement public, dans une telle logique libérale, est réduit à celui d'un simple facilitateur de coopérations, laissant aux acteurs le soin de définir le contenu du projet, sa programmation... Quelle est sa traduction en France ?

Selon Gilles Pinson, dans un tel contexte d'affaiblissement de l'Etat, ce n'est plus la coalition qui fait le projet mais plutôt le projet qui fait la coalition, le rôle du politique consiste alors simplement à stabiliser la coalition. Le projet urbain permet, selon lui, de générer de l'action

³⁴² A. Oghien, *L'esprit gestionnaire, Une analyse de l'air du temps*, Paris, Editions EHESS, 1995.

collective dans un contexte pluralisé où les acteurs sont à la fois réticents à se soumettre à une volonté politique, imposée de l'extérieur, et où les ressources sont également dispersées³⁴³.

Ce sont ces hypothèses générales qui constituent notre 'grille d'analyse', notre fil conducteur, que l'on se propose de vérifier sur trois projets urbains en cours de réalisation dans la région parisienne : *Plaine Saint-Denis*, *Paris Nord-est*, *Seine-Arche*, pour voir de quelle manière elles se retrouvent et se vérifient, et sous quelles modalités. Pour faciliter l'étude, nous regrouperons ces hypothèses en deux grandes questions à traiter :

- sur la transformation du système d'acteurs et des pratiques : quel urbanisme transactionnel ?
- sur la mutation des idées et des idéologies urbanistiques : quelles nouvelles doctrines ?

Terrains d'étude : trois projets urbains à grande échelle en région parisienne

Les terrains d'étude choisis pour répondre à ces questions, et vérifier ces hypothèses, comprendront trois grands projets urbains actuels : *Seine Arche* à Nanterre (320 ha), *Plaine Saint-Denis* (750 ha) et *Paris Nord-Est* (200 ha) situé sur le périphérique entre le XVIII^e et le XIX^e arrondissements et la Plaine.

Ce dernier projet permettra de voir plus particulièrement, comment le territoire de la Plaine sera articulé à celui de Paris, et de quelle manière l'articulation morphologique et fonctionnelle entre ces deux territoires a été pensée, comment la continuité a été envisagée et la couture urbaine réalisée ? Comment, en un mot, l'urbanisme de réseaux a été résolu ? Quelle stratégie commune de développement, quel partenariat et quelle coopération intercommunale ont été également mis en place pour y parvenir dans ce cas ?

L'étude du projet *Seine-Arche*, sur le territoire de Nanterre, permettra de le comparer à celui de la Plaine, pour en dégager les convergences et divergences, déceler les éléments de similitude et de différences dans les démarches et les méthodes de ces deux projets, ainsi que dans les idées et les doctrines appliquées, afin de mieux les identifier. On se demandera aussi comment la question du Grand Paris³⁴⁴ a été esquissée et imaginée, à travers ces trois projets.

Dans les deux tableaux comparatifs qui suivent on présente les objectifs, les programmes et les acteurs des différents projets qui nous intéressent, parmi d'autres projets en cours dans la région.

³⁴³ Sur toutes ces questions voir l'ouvrage collectif, *Stabilité et Instabilité dans les processus de décision urbaine*, PUCA, 2008.

³⁴⁴ Ph. Panerai, *Paris, métropole*, Paris, Editions de la Villette, 2008.

Comparaison de quelques grands projets de renouvellement urbain en Ile-de-France et dans Paris : objectifs et programmes

Territoire	Projet urbain	Surface	Vocation	Type de projet	Objectifs chiffrés	Programme prévu	icone
*Plaine commune	Plaine St-Denis (1991-2020)	750 ha	Quartiers urbains tertiaires/activités	Reconversion Economique et urbaine	Pas	Bureaux : >600 000m ² Log.-activités-équipements : >200 000 m ²	Stade de France
Saint-Ouen	Les Docks (2007-2020)	100 ha	Quartier urbain mixte Activités/habitat	Reconversion intensification urbaine	Pas	Bureaux+activité 300000 m ² Equip.commerce 62 000 m ² Log : 29 2000 m ² = 708000 m ² + Parc : 12 ha	?
*Nanterre	Seine Arche (2000-2015)	320 ha (Seine Arche 120 hec)	Quartiers urbains à activités diverses	Reconquête couture urbaine	Pas	Bureaux 210 000 m ² Logement 292000m ² Activité- équip. : 101000 m ² = 610000m ² +parc 14,5 ha	Les Terrasses
Boulogne	Seguin Rives de Seine (1995-2015)	74 ha	Quartier urbain mixte	Renouvellement urbain	13 000 hab 10 000 emp	Bureaux 24 7000 m ² Logement 42 0000 m ² Activité- équip. : 17 5000 m ² = 84 2000 m ²	?
*Paris	Paris Nord-Est (2004-2020)	200 ha	Espace urbain mixte	Reconquête urbaine couture urbaine	8300 hab 31700 emp	Bureaux activités- équip. 60% , 770 000 m ² Logement 40%, 325 000 m ² = 1 100 000 m ²	?

Comparaison de quelques grands projets de renouvellement urbain en Ile-de-France et Paris : les acteurs

Territoire	Projet urbain	Surface	Initiative	Pilotage	Autres acteurs publics	Aménagement opérationnel
*Plaine commune	Plaine St-Denis (1991-2020)	750 ha	Villes de St-Denis et Aubervilliers	Plaine Commune (depuis1999)	Etat + Région + autres (SNCF, RATP, Université)	Ste d'économie mixte :SEM Plaine Développement + développeurs privés En définition
Saint-Ouen	Les Docks (2007-2020)	100 ha	Ville de Saint-Ouen	Ville de Saint-Ouen	Conseil Genl 93, Etat, Région, Ville de Clichy	Etablissement public d'aménagement EPA Seine Arche
*Nanterre	Seine Arche (2000-2015)	320 ha	Etat	Ville + Etat	Région + autres (SNCF)	SAEM Seguin Rives de Seine + développeurs privés (Renault, DBS)
Boulogne	Seguin Rives de Seine (1995-2015)	74 ha	Etat	Ville de Boulogne	Conseil Gen. 92, Etat, Région, Intercommunalité	SEMAVIP et autres
*Paris	Paris Nord-Est (2004-2020)	200 ha	Ville de Paris	Ville de Paris	Région +autres (SNCF)	

(source : *Les Cahiers de l'IAURIF* n°146, mars 2007)

Le projet « Seine-Arche » et la question de la « ville durable »

Contexte, système d'acteurs et processus de projet

Seine-Arche est une des plus importantes opérations d'aménagement de la métropole francilienne. Située à l'Ouest de Paris, dans la commune de Nanterre, sur 124 hectares, entre la Seine et la Défense, et à cheval sur le prestigieux axe historique, elle va donner lieu à la réalisation de 640 000 m² de logements, bureaux, commerces, équipements, et services divers, dans les quinze années à venir. Mais, avec cette opération de renouvellement urbain d'intérêt national, l'EPA Seine-Arche a surtout voulu réaliser un projet ambitieux d'aménagement durable, conciliant, dès la conception et tout au long du projet, des objectifs d'ordre environnemental, social et économique, en cherchant à suivre fidèlement les préconisations du développement durable. Ces exigences environnementales nouvelles imposent, en effet, dès l'amont du projet, et tout au long de sa réalisation, des modes de penser et de faire totalement inédits par rapport aux pratiques habituelles de l'aménagement. C'est aussi la première fois dans la Région IDF que sont expérimentés à cette échelle, et avec une certaine ampleur, les idées et les principes de la « ville durable ».

L'aménagement de Nanterre illustre deux grandes périodes de l'urbanisme : les idées urbaines de la charte d'Athènes entre 1945-1975, et depuis 2001, à travers le projet Seine-Arche, la doctrine nouvelle de la « ville durable ». Entre ces deux périodes Nanterre a dû mener un long combat politique pour gagner son autonomie, défendre son identité et imposer sa volonté sur son territoire, autonomie aujourd'hui remise en cause, à nouveau, par l'Etat.

A l'origine, petit bourg rural au cours du Haut Moyen Age, où Sainte Geneviève, patronne de Paris, aurait vécu, Nanterre deviendra vers 1900 une ville industrielle de la banlieue parisienne. L'industrialisation fut d'abord favorisée par le fleuve (papeterie, biscuiterie Heudebert...), puis le chemin de fer (gare de triage la Folie...), l'automobile et la mécanique (usines Simca, Solex, Citroën...). La démographie de la ville passa rapidement de 4000 habitants en 1876 à 15 000 en 1900, et à 43 000 en 1931, avec 60% d'ouvriers : ville industrielle communiste, elle appartient à la fameuse « Ceinture rouge ». En 1968, elle atteint un pic démographique de 90 000 habitants et 95 000 en 1975. La ville fut une terre d'immigration pour la population rurale française (les Bretons), mais aussi étrangère (Portugais et Maghrébins) qui s'y installèrent dès 1945 dans des bidonvilles, restés célèbres, qui ne furent résorbés qu'en 1972. Face à cet afflux de population, Nanterre dû affronter une grave pénurie de logements et s'est lancé dans une politique de construction de grands ensembles (Marcellin-Berthelot ; Provinces Françaises en 1956-57 ; Les Paquerettes en 1959 ; Champs-aux-Melles ; Anatole France ; Rathelot, années 70...), parallèlement à un développement pavillonnaire autour du vieux centre. L'évolution métropolitaine donnera lieu ensuite à la réalisation de grands équipements collectifs : l'université en 1964-68 (20 000 étudiants), la nouvelle Préfecture des Hauts-de-Seine en 1968 - Nanterre devint chef-lieu des Hauts-de-Seine en 1965 -, et divers réseaux de transport (RER, autoroutes...); une nouvelle mairie de facture moderne est construite en 1973. La crise de désindustrialisation, qui a frappé la région parisienne durant cette période va aussi atteindre Nanterre. Aujourd'hui, avec 87 000 habitants, 85 000 postes de travail, et 35 000 étudiants, Nanterre est une commune relativement aisée et privilégiée de la banlieue parisienne.

Toutes ces cités, inspirées du modèle de la charte d'Athènes, construites au coup par coup, isolées les unes des autres, plus tous les réseaux de transport implantés successivement selon leur logique propre qui vont découper le territoire en tout sens, contribuent à disloquer et à fragmenter la ville : la commune restera longtemps marquée et meurtrie par le tracé des réseaux. Elle a subi un siècle d'urbanisme autoritaire mené par un Etat jacobin, centralisateur, qui lui a imposé ses infrastructures de transport, et par l'Epad (Etablissement public d'aménagement de la Défense créé en 1958) qui a voulu aussi orienté et forcé son développement (construction des

tours Aillaud en 1970 et de bureaux) en fonction de ses besoins : le territoire nanterrien a été transformé en un espace de desserte pour le quartier d'affaires et pour l'Ouest parisien. Avec la décentralisation des années 80, le municipalisme va se réveiller, trouvant des nouvelles marges de manœuvre et d'intervention pour agir, qui aboutira, au final, au projet Seine-Arche. Pour Nanterre, les mots d'ordre de l'époque étaient : « *territoire en réparation* », « *cicatriser les plaies* », « *déjouer la tyrannie de l'axe* », « *résistance à l'Etat* »... Cette longue lutte peut se résumer en quatre temps³⁴⁵.

-1^{er} temps (1989-1991). L'Etat veut créer à Nanterre une grande opération d'intérêt national articulée sur l'axe historique (600 000 m² de bureaux dont 360 000 m² dans le secteur de la Défense, 1,2 M m² de logements, dont 60 à 80 % sociaux et intermédiaires...), et l'Epad, à travers ses études (« *De la Seine à la Seine* »), veut aussi faire main basse sur le territoire et réclame un droit de préemption sur ses terrains, mais ils se heurtent à une vive résistance de la Ville qui défend son espace et son identité : elle refuse de devenir une Défense *bis* et oppose à la logique de l'axe est/ouest une logique de liaisons transversales. Elle rejette surtout toute tentative de modification de la composition sociale de la commune pour conserver son électorat traditionnel. Elle oppose un contre-projet : « *Nous voulons une ville authentique et pas une excroissance de Paris* » précise le maire de Nanterre Jacqueline Fraysse, qui fait alors appel à l'expertise d'architectes (Paul Chemetov, Jean Nouvel, Antoine Grumbach) pour amener des idées nouvelles. En 1990, l'Epad lance, à son tour, une consultation internationale sur le grand axe, qui sera gagnée par l'équipe Chemetov Huidobro (qui travaille pour les deux camps ?).

-2^{ème} temps (1992-1997). Les propositions des architectes sont repoussées par la population. De son côté, l'Epad demande aux équipes lauréates de la précédente consultation de travailler en commun, sous la direction de Chemetov : leurs travaux déboucheront sur l'aménagement d'un axe vert vers la Seine et un plan-guide en 1992, « *support d'expression du projet urbain* » (en 1999, Chemetov en réalisera seulement la jetée qui prolonge dans le vide l'esplanade de la Grande Arche). Profitant du krach immobilier de 1991-92 et des difficultés de l'Epad, la Ville va rejeter le plan-guide et demander l'enfouissement de l'A14, et une partie de l'A86, afin de limiter les effets ravageurs des infrastructures sur sa forme urbaine. Le débat se focalise aussi sur les questions de densité : Nanterre veut « *une ville desserrée opposée au modèle de la ville compacte, une ville verte encore accueillante à une culture populaire... C'est cette vision de la ville qu'elle va désormais opposer au projet de l'Epad en se donnant deux types de moyens : une opinion mobilisée et une argumentation technique* » (Roncayolo, p. 89). Mouvement associatif, conseils de quartier, commission extramunicipale, tous les moyens seront mobilisés par la Ville pour contrer le projet de l'Epad, et en 1990, est mis en place un Service d'études urbaines, sorte d'atelier de projet urbain (dirigé par Sylvie Kandel) qui, de l'étude de la ZAC Rouget-de-Lisle, passe à une réflexion globale sur la ville. Quant à l'Epad, il commande à nouveau en 1995 à l'agence Roland Castro l'étude d'un autre projet urbain entre l'Arche et la préfecture (avec un programme de 9000 logements...) provoquant, une fois de plus, un rejet catégorique de la Ville qui voit dans le projet Castro, trop dense, « *une froide excroissance de Paris* ». La commission extramunicipale d'aménagement créée en 1995 formule un contreprojet en 4 points : création d'un Parc en bordure de Seine, désenclavement de l'université, aménagement de deux axes perpendiculaires et d'un réseau viaire de liaisons douces et de transports en commun. En 1996-97 sont tenues les premières *Assises pour la ville*, afin de discuter et de débattre des orientations générales.

-3^{ème} temps (1997-2000). Un conflit au sein de la majorité municipale oppose PS et PC : le PS était plutôt favorable au projet de ville dense de l'Epad. La situation est bloquée, Nanterre sollicite alors l'intervention du ministre de l'Équipement de l'époque, Jean-Claude Gayssot, qui désigne en 1998 le préfet Gilles Ricono comme médiateur pour chercher un consensus. Une solution médiane est élaborée entre le programme de l'Epad et celui de Nanterre : une ZAC de

³⁴⁵ M. Roncayolo, *Territoires en partage, Nanterre, Seine Arche : en recherche d'identité(s)*, Parenthèses, 2006.

100 hect, avec réduction des m² à construire sous condition de céder plus aux bureaux et aux équipements qu'aux logements, et surtout de donner plus au logement social (40%), création d'un nouvel établissement public d'aménagement où les partenaires seraient co-responsables, le maire de Nanterre assurant la présidence, enfin partage des risques financiers (l'Etat s'engageant à verser une subvention d'équilibre (250 M F) en prenant aussi en charge la déviation de la RN 314...). La Ville, et surtout l'Epad, émettent des réserves vis-à-vis de ce compromis. De nouvelles négociations sont alors engagées impliquant tous les acteurs, les ministères concernés, le Département, la Région, la Ville, pour régler le problème des risques financiers. Finalement le protocole d'accord est trouvé et signé le 9/05/2000 donnant une entière satisfaction à la Ville et à ses demandes : plafonnement des m² à construire, 40% de logement social, inscription des engagements de l'Etat (financement direct de tout ce qui a trait à la libération du foncier, contribution à 50% du déficit de l'opération), et création d'un nouvel établissement public d'aménagement (EPASA), symboliquement appelé Seine-Arche, pour bien souligner le renversement de la situation et le nouveau rapport établi (de la Seine à l'Arche et non de l'Arche à la Seine).

-4^{ème} temps (2000-2008). Le travail de résistance de la Ville a payé : « *La résistance d'il y a quelques années s'est transformée en une vraie force de propositions, en une alternative crédible à un modèle de développement actionnée par le rouleau compresseur libéral que l'on a cherché à imposer aux Nanterriens* » écrit M Laubier (Premier Adjoint au maire de Nanterre) ; G. Perreau-Bezouille (autre adjoint à la mairie de Nanterre) écrit à son tour : « *Alors que l'Etat et l'Epad ont voulu simplement prolonger l'axe historique et produire ainsi une rupture en plus, il a fallu nous en mêler avec fermeté, résister à tout projet imposé d'en haut, co-construire dans la pluralité et imposer la création d'un nouvel établissement public* »³⁴⁶.

Les conditions sont maintenant réunies par la Ville pour réaliser son projet urbain, avec une opération d'intérêt national et une double ambition : réparer le site, révéler ses potentialités et faire une ville durable. Un concours de « marché de définition » est lancé en 2002 : trois équipes sont retenues autour de Christian Devillers, Bruno Fortier, et l'agence Treuttel-Garcias-Treuttel (TGT). En novembre 2002 le jury choisit, à l'unanimité, le projet de l'agence TGT intitulé *Les Terrasses* : 17 terrasses épousant la morphologie du sol descendant jusqu'à la Seine sur 3,5 Km, soit 80% des 120 ha du projet occupés par des espaces publics et des espaces verts. Ancrés dans le sol, ces 17 terrasses forment un grand escalier qui monte de la Seine vers la Défense, en offrant un seul et long linéaire de façade plein sud, elles se déclinent en 4 bandes : promenade piétonne en bas d'immeubles, parterre de jardins, rue plantée, piste cyclable et voie de circulation motorisée... L'axe est repris, mais « *légèrement courbé pour ne pas s'imposer au paysage ni donner l'impression de relayer directement le pouvoir* », explique l'équipe lauréate. Jacqueline Fraysse, maire de Nanterre, y voit « *le geste simple et concret pacifiant le grand axe et le réconciliant avec l'histoire de Nanterre* ». Pour Maurice Callen, directeur de l'Epa Seine-Arche ces terrasses seront « *un équipement public de rayonnement métropolitain* ».

On le voit, l'aménagement de Nanterre représente un bon cas de cet urbanisme, que nous avons proposé d'appeler *transactionnel*, qui qualifie la pratique de l'urbanisme aujourd'hui : un urbanisme de négociation mobilisant une multiplicité d'acteurs, mais aussi de conflits et de polémiques entre ces acteurs, qui procède et avance par transactions et compromis, comme la médiation du préfet Ricono entre Nanterre et l'Epad l'a montré. Ce conflit n'est pas terminé et de nouvelles transactions sont à prévoir pour la redéfinition du projet qui pourrait mettre en cause sa nature et ses finalités.

Le projet Seine-Arche (2000-2015) a un double objectif : a/ réparer la ville déstructurée et fragmentée par la construction de grands ensembles et l'implantation brutale par l'Etat d'infrastructures de transport viaires et ferroviaires qui ont transformé le territoire de Nanterre

³⁴⁶ M. Roncayolo, *op.cit.*

en couloir de passage pour la banlieue ouest. On a parlé de «*cicatriser les plaies*», «*réparer un territoire meurtri* »... : «*Ce territoire a été dévasté pour faire passer l'A 14 et A 86, et leur couverture n'est toujours pas réalisée : depuis 40 ans, c'est une balafre dans le cœur de Nanterre..., c'est cela, le droit à la réparation !* » (Patrick Jarry maire de Nanterre) ; b/ mener un projet d'aménagement durable ambitieux, mais sans en faire, paradoxalement, une ville dense et compacte, conforme au modèle urbain de durabilité, car ce que veut plutôt Nanterre c'est «*une ville desserrée opposée au modèle de ville compacte, une ville verte encore accueillante à la culture populaire...*»³⁴⁷.

« Seine-Arche » : une ville durable (?)

Avec l'aide de son établissement public, l'Epad, la ville a élaboré ses principaux objectifs d'aménagement durable : a) réaliser une ville pour bien vivre ensemble, b) une ville faiblement émettrice en carbone, c) une ville économe en ressource, accueillante pour la biodiversité. Pour sa réalisation, elle a mis au point une méthode : une charte du développement durable qui fixe les ambitions et les priorités, un système de management certifié ISO 14001 qui définit et le programme d'action et le contrôle de son application, enfin des cahiers de prescriptions qui établissent les normes à respecter par les maîtres d'oeuvre pour les constructions et pour la fabrication des espaces publics.

Le projet durable « Seine-Arche »

Le parti d'aménagement durable de Seine-Arche a donc été le fruit d'une éco-conception, mise en œuvre dans le projet de TGT, *Les Terrasses*, il se décline en cinq grands points.

1/*Des espaces publics et des espaces verts abondants* : plus de 90 ha, soit 75% de la superficie de la ZAC dédiée aux espaces publics aménagés, dont 40 ha. pour les espaces verts, avec 30.000 arbres et arbustes plantés d'ici 2015.

2/*Une action sur la mobilité* : renforcement des transports en commun par création d'un tramway (Gennevilliers-Rueil) et de la future gare multimodale Nanterre-Université ainsi que deux autres accès à la gare Nanterre-Préfecture, extension des modes de déplacement doux avec 12km de pistes cyclables et 30 km de trottoirs piétons, création a minima de places de stationnement, cohabitation des différents modes de transport avec partage de la voirie.

3/*Une politique d'habitat diversifiée* : réaliser une mixité sociale importante, 40% des logements sont réservés au social, avec une gamme assez étendue, un plafonnement des charges foncières, une réduction de la facture énergétique (par une construction HQE), ainsi que les équipements nécessaires (crèche, école, collège, poste, mairie annexe).

4/*Une dynamique de création d'emplois* : entre 2007-2009, 1200 postes sont déjà créés.

5/*Une action globale sur l'environnement* visant à réduire l'impact du projet par diverses mesures.

- Economies d'énergie et baisse des émissions de carbone : pour les logements une certification CERQUAL est exigée, de même pour le tertiaire une certification CSTB est imposé (15% d'économie sont attendus par rapport à la réglementation 2007) ; 85% des logements seront équipés en énergie renouvelable. Le bilan carbone à l'horizon 2015 (baisser de 10% les émissions) fera de Seine-Arche la première opération d'évaluation de ce type en France. Engagement de la ville dans le Plan Climat Territorial.

- Economies d'eau par récupération de l'eau de pluie pour l'arrosage des jardins ; réduction de la consommation d'eau potable de 30% dans les nouveaux immeubles.

- Le tri des déchets et leur valorisation (recyclage) facilités.

- Chantiers à faibles nuisances (protection contre le bruit, contre les pollutions, les déchets...)

³⁴⁷ M. Roncayolo *Territoires en partage, Nanterre, Seine Arche : en recherche d'identité(s)*, Marseille, Parenthèses, 2007.

Toutes ces mesures sont traduites dans les Cahiers de prescriptions environnementales qui s'imposent aux maîtres d'oeuvre. De plus, deux opérations pilotes sont mises en place :

- le Parc du Chemin de l'Ile en bordure de la Seine, une expérience de biodiversité et modèle de gestion différenciée des milieux naturels ;
- l'écoquartier Hoche (4 ha., 600 logements) avec une chaufferie bois qui devrait assurer 80% de l'énergie nécessaire faisant baisser de moitié la consommation, ainsi que l'arrosage et le lavage des parties communes effectués à 100% par les eaux de pluie et les eaux récupérées...

« *Inventons un autre mode de développement* », « *être un modèle de développement urbain et social durable* » (Patrick Jarry maire de Nanterre) ; « *être un aménageur responsable* », « *nous agissons à la fois pour la planète et pour le bien-être des habitants de Nanterre* » (Michel Callen, directeur de l'EPASA), la prise de conscience par les responsables, et sa traduction dans le projet Seine Arche, sont donc assez claires : derrière ce discours et ces actions, ce serait une nouvelle façon de concevoir, construire, faire évoluer et gérer la ville, qui se profile.

Un certain nombre de problèmes reste cependant posé, dont l'extra-territorialité de la grande masse des salariés de Nanterre et de l'université. Ville communiste, deuxième pôle économique des Hauts de Seine après la Défense, 86.000 habitants, 80.000 emplois, 1/10 seulement sont nanterriens, avec un taux de chômage de 14% (supérieure à la moyenne nationale), Nanterre a de sérieux problèmes d'insertion économique de ses habitants : quel peut être, dans ces conditions, l'avenir économique de Nanterre et son identité future ? De même, l'université avec 35.000 étudiants et 2000 enseignants et chercheurs est une véritable enclave dans la ville, sans aucune relation : les projets envisagés parviendront-ils à intégrer le campus dans son contexte, faire de Nanterre une ville universitaire authentique ?

D'autres questions se posent également à propos de ce projet urbain : ce grand espace vert en gradins, avec ses 17 terrasses descendant vers la Seine et son long linéaire de façade, coté Sud, sur trois kilomètres, suffira-t-il à donner une unité à l'urbanisation fragmentée de la ville, à lui assurer une meilleure cohérence formelle ? Parviendra-t-il à créer les nécessaires relations transversales pour relier les différents quartiers entre eux et former une entité urbaine moins éclatée ? Sur le plan bio-climatique, les effets du vent ont-ils été bien contrôlés dans ce long corridor de 3 km ?

Ces espaces publics sont-ils destinés au loisir et au divertissement uniquement ? *Quid* de leur fonction symbolique et du rôle fédérateur de l'espace public ? Que veut faire Nanterre de son passé industriel et de sa mémoire ouvrière ? La fin proposée pour l'axe historique, courbé, sans aucun 'point' d'accrochage pour l'arrêter, le signaler et le rappeler symboliquement – réaction contre l'emprise de la capitale - est-elle, pour autant, satisfaisante ?

Comment les deux grandes ZAC du projet, Seine-Arche et Rouget-de-l'Isle qui l'enveloppe, seront-elles reliées ? De même, que deviendra la friche ferroviaire des Groues ?

Enfin, on peut se demander quelle sera sa place, dans la perspective du Grand Paris ? Ces replis territoriaux et la formation de ces petites 'baronnies' autour de la capitale³⁴⁸ : ne préfigurent-ils pas une organisation polycentrique de la future métropole parisienne ?

« *Seine-Arche* » et la démocratie locale

Dans le discours de la « ville durable », la démocratisation des procédures de décision et la participation des habitants à l'aménagement de leur espace sont posées comme une condition nécessaire et comme une clé indispensable à sa réussite, mais elle se heurte souvent, pour sa réalisation, au contexte politique et institutionnel local, voire national, qui contrarie aussi son déroulement³⁴⁹. A Seine-Arche, c'est le contexte politique francilien, et plus particulièrement les rapports de Nanterre avec la Défense, donc avec l'Etat, qui sont concernés, ils ont donné

³⁴⁸ Voir également sur ce sujet la position de Plaine commune, in « Réinventer la ville, La Plaine-Saint-Denis », *Projet*, hors-série, 2008.

³⁴⁹ A. Lévy, La démocratie locale en France : obstacles et enjeux, *Espaces et Sociétés*, Villes et démocratie, n°112, 2003.

lieu, on l'a vu, à plus de vingt années de lutte (1980-2000) entre Nanterre et son voisin³⁵⁰, lutte qui ne semble pas encore terminée.

De l'avis des habitants, la démocratie participative à Nanterre n'en est encore qu'à ses préliminaires, au stade informatif, malgré la mise en place de différents dispositifs de concertation par la Mairie (les premiers conseils de quartier datent de 1977) : Assises pour la ville, commission extra-municipale d'aménagement, Agora ou maison des initiatives citoyennes, Comité local de démocratie participative, instances de démocratie de proximité... D'une manière générale, et malgré ces divers dispositifs, les associations locales³⁵¹ se plaignent de n'être informées qu'une fois les décisions prises ou uniquement consultées sur des questions secondaires ou mineures, les choix importants se font ailleurs, sans elles. Elles ont pourtant participé, dès le début, aux études du projet Seine-Arche en intervenant dans la commission extra-municipale, dans des conseils municipaux extraordinaires, au sein du comité de pilotage qui a abouti au choix du projet de TGT, *Les Terrasses*, ainsi que dans des réunions de suivie de l'avancement de l'opération.

Actuellement, la commune, après avoir lutté pendant plus de vingt ans pour gagner son autonomie et avoir le droit de pouvoir choisir son aménagement et son propre établissement de pilotage (l'EPA Seine-Arche)³⁵², voit son indépendance remise en cause, une nouvelle fois, par l'ingérence de l'Etat qui veut imposer par la force une fusion entre l'EPAD et l'EPASA, avec un directeur unique, ainsi qu'un changement dans la programmation prévue des bureaux, en doublant leur surface, contrariant la densité initiale du projet : le conflit³⁵³ entre l'Etat et l'EPAD semble à nouveau ouvert, et la Mairie sait que, dans cette nouvelle épreuve, elle peut disposer de l'appui des associations d'habitants fortement mobilisées pour la cause de l'indépendance communale.

Le président de l'Epap, Devidjian, qui est aussi président du conseil général des Hauts-de-Seine, a une visée précise sur Nanterre : élargir le périmètre de la Défense sur la commune limitrophe de Nanterre, la seule à disposer encore de réserves foncières. Il a pour cela l'appui du président Sarkozy lui-même (ex-président de l'Epap, qui a fait nommer, par le ministre Borloo, Philippe Chaix comme directeur du futur établissement EPASA+EPAD). Devidjian critique le projet Seine Arche et les élus de Nanterre : « *Ce n'est pas qu'ils soient communistes qui me pose problème, c'est leur vision archéo de l'aménagement urbain qui me gêne ! Des cubes de sept étages mis bout à bout ... c'est assez pauvre sur le plan conceptuel... les communistes font du logement social parce qu'ils ont peur de perdre les élections* »³⁵⁴. Réagissant à ces attaques le maire de Nanterre a répondu : « *Il y a deux poids deux mesures, le conseil général finance les balayeuses de l'Epap, mais délaisse l'entretien des tours de HLM de Nanterre* ». Pour Devidjian le développement de la Défense « *offre à ces élus les moyens de gagner plus de taxes professionnelle. Ils continueront de faire des conneries avec cet argent s'ils le veulent... mais ils n'auront plus besoin de faire de la mendicité. D'ailleurs, Nanterre est déjà riche* ». Tel est le nouvel état d'esprit et le nouveau rapport de force entre les protagonistes. Le projet de fusion

³⁵⁰ M. Roncayolo *Territoires en partage, Nanterre, Seine Arche : en recherche d'identité(s)*, Parenthèses, 2007, raconte l'histoire de cette longue lutte d'indépendance de la commune. Avec la décentralisation des années 80, le municipalisme va se réveiller, trouvant enfin des marges de manœuvre pour agir. Les mots d'ordre de l'époque étaient : « réparer le territoire », « cicatriser les plaies », « déjouer la tyrannie de l'axe », « résistance à l'Etat »... Il faudra finalement la médiation du préfet Ricono en 1998 pour aboutir à un compromis entre Nanterre et l'EPAD.

³⁵¹ On peut citer quelques associations locales parmi les plus actives : ABERPA, ADIRG, Croix Sens Durable, Mieux Vivre au Petit Nanterre, Naturellement Nanterre, Unis Vers Cités...

³⁵² M. Roncayolo, *op.cit.*

³⁵³ Nous avons proposé d'appeler 'urbanisme transactionnel', l'évolution récente de la pratique urbanistique qui procède par transaction contractuelle (négociation et coopération) ou polémique (conflit et rapport de force) entre acteurs, pour aboutir à des compromis pratiques sur des projets, « Quel urbanisme face aux mutations de la société post-industrielle ? L'exemple de la ZAC Paris Rive Gauche », *Esprit*, 11, Novembre 2006.

³⁵⁴ *Le Monde*, 7 Janvier 2009

EPASA +EPAD est une déclaration de guerre pour Patrick Jarry. Face au clan UMP de Courbevoie, Puteaux et du conseil général, les élus de Nanterre sont minoritaires et risquent de perdre la maîtrise de leur urbanisme : la démocratie locale est menacée et l'autonomie communale chèrement gagnée remise en cause, la décentralisation est en question. L'avenir du projet urbain durable Seine-Arche est-il assuré ?

C'est la première fois dans la région parisienne que sont expérimentés à cette échelle, et avec cette ampleur, les idées et les principes de la « ville durable ». On voudrait interroger ici ce discours qui la sous-tend, questionner ses origines, ses causes, les enjeux de cette doctrine d'urbanisme émergente, en la resituant dans l'histoire des idées urbanistiques³⁵⁵, en mettant en évidence quelques paradoxes et apories qu'elle véhicule, et en proposant quelques pistes de réflexion au débat.

Analyse d'une doctrine d'aménagement émergente : la « ville durable »

L'émergence du développement durable et de la « ville durable » : généalogie d'un discours

Ecoquartier, écotransport, écomobilité, écopolis, écocité, écoconstruction, éco-urbanisme, écomaire, écoconception..., ville écologique, ville verte, ville-nature..., architecture HQE (Haute Qualité Environnementale), architecture bioclimatique, architecture durable,..., on assiste, depuis quelques années, à une floraison d'expressions et de termes construits autour de l'écologie et à l'extension d'un discours sur les nouveaux rapports de l'architecture et de la ville à la nature et à l'environnement qui, chaque jour, monte un peu plus en puissance. Réchauffement climatique du aux GES (gaz à effet de serre), raréfaction et épuisement des ressources naturelles, biodiversité en péril, fonte des glaciers et de la banquise, montée des eaux, explosion démographique et urbaine, artificialisation des terres agricoles, crise alimentaire..., la litanie des menaces et des catastrophes qui pèsent sur la planète a donné naissance à une réflexion pour un autre développement, le développement durable, qui a exigé et induit une approche autre de l'architecture et une vision inédite de la ville et de son futur : la « ville durable »³⁵⁶.

Depuis le rapport Brundtland³⁵⁷ (1987), Kyoto (1992), Rio (Agenda 21, 1994), Aalborg (1994), Lisbonne (1996), Hanovre (2000), Aalborg + 10 (2004), Montréal (2005)..., la reconnaissance quasi universelle de ces périls, et la problématique de la « durabilité » qui en découle, semble largement acquise. Si la charte sur la « ville durable », dite *charte d'Aalborg*³⁵⁸ (1994),

³⁵⁵ Dans la perspective tracée par F. Choay, *Urbanisme, utopies et réalités*, Paris, Le Seuil, 1966.

³⁵⁶ N. Mathieu, Y. Guermont (éds), *La ville durable, du politique au scientifique*, Cemagref-Cirad-Ifremer-INRA 2005. C. Chalon, D. Clerc, G. Magnin, H. Vouillot, *Pour un nouvel urbanisme. La ville au cœur du développement durable*, éditions Yves Michel, 2008. A. Cluzet, *Ville libérale, ville durable*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 2007.

³⁵⁷ Rapport Brundtland, *Notre avenir à tous*, Commission mondiale sur l'environnement et le développement, Les Publications du Québec, éditions du Fleuve, 1988 (*Our common future*, The Brundtland Report CNUED, Oxford University Press, 1987)

³⁵⁸ *Charte des villes européennes pour la durabilité*, Conférence européenne pour la ville durable tenu à Aalborg en mai 1994. Elle comprend trois parties : 1/ Déclaration commune : les villes pour la durabilité ; 2/ Campagne des villes européenne pour la durabilité ; 3/ Participation au processus local de l'action 21 : plans locaux et actions en faveur de la durabilité.

concerne l'Europe, le discours et les préoccupations du développement durable, son impact sur la ville et l'architecture, dépassent largement le vieux continent pour devenir planétaires. Hégémonique, ce discours est partout : pas un projet qui, aujourd'hui, n'y échappe, il est devenu une référence constante et obligée pour toutes les opérations d'urbanisme. Médiatiquement omniprésent, il se répand partout, à partir du même scénario catastrophe³⁵⁹. Nous sommes entrés, et pour longtemps, dans l'ère du risque, technologique, environnemental, sanitaire..., avec une dramatisation croissante des enjeux orchestrée par les médias, les conférences internationales et autres colloques onusiens qui répètent inlassablement : l'avenir de la planète est en jeu, le danger est à nos portes, il est urgent d'agir...

La réalité de ces faits inquiétants ne peut être niée, ils sont accélérées et amplifiées par la mondialisation des échanges, la mégapolisation des villes et leurs impacts sur l'environnement : le réchauffement climatique par les gaz à effets de serre a des conséquences dangereuses et incalculables pour la planète ; la dégradation de la biodiversité et les atteintes à l'écosystème - dont l'homme fait partie - ont des implications irréversibles, et, en bonne partie, inconnues ; le gaspillage et l'exploitation intensive des ressources naturelles nous rappelle que nous vivons dans un « monde fini », et, qu'à ce rythme d'extraction, l'épuisement des ressources est pour bientôt. Et cela, dans un contexte où la démographie mondiale est en pleine explosion : les citadins seront 5 milliards en 2030, et cette croissance se fera à 95% dans les pays pauvres qui connaîtront un exode rural sans précédent, les villes du Sud ressembleront alors à d'immenses bidonvilles³⁶⁰. Les principaux enjeux du développement durable se jouent là aussi, comme dans les mégalopoles en pleine expansion des grands pays émergents (Chine, Inde, Brésil...). Mais, d'une façon générale, pour les pays en développement les questions écologiques restent souvent un luxe inaccessible. A ce rythme d'exploitation des ressources, et avec cette logique économique de production et de consommation³⁶¹, la capacité des générations futures à pouvoir répondre à leurs besoins, à pouvoir prendre en charge leur avenir, est compromise : tel est le message principal délivré. Il faut donc transformer complètement notre mode vie, changer notre façon de produire et de consommer, et, pour cela, revoir totalement notre manière de concevoir les villes, en reconsidérant l'urbanisme dans toutes ses dimensions, spatiale, environnementale, économique, sociale.

³⁵⁹ Avec son film, *La vérité qui dérange* (*An inconvenient truth*), 2006, Al Gore recevra le prix Nobel de la Paix en 2007, partagé avec R. Pachauri, président du GIEC (groupe d'experts de l'Onu sur l'environnement), pour avoir sonné l'alarme sur le réchauffement climatique. Dans son rapport publié en 2006, N. Stern estimait à 5500 milliards d'euros l'impact du réchauffement de 4° d'ici 2050. Le PNUD a calculé, qu'à ce jour, 1 milliard de personnes ont été victimes des catastrophes climatiques, et il faudrait investir 59 milliards d'euros par an pour pouvoir les prévenir. En Chine 2/3 des villes manquent structurellement d'eau et 60% des cours d'eau sont pollués. La déforestation massive en Amazonie menace gravement l'écosystème mondial...

³⁶⁰ 14 des 18 villes de plus de 8 millions d'habitants se trouvent dans les pays en développement.

³⁶¹ Voir sur cette question, R. Passet, *L'Economie et le vivant*, Economica, 1996 ; *L'Illusion néo-libérale*, Flammarion, 2001.

On a parlé de « tournant urbanistique »³⁶² pour qualifier cette nouvelle donne dans laquelle l'étendue, la forme, les fonctions et l'usage des villes doivent être complètement révisés. Si l'urgence et l'importance de ces problèmes ne sont plus à mettre en doute, il reste cependant à questionner cette doctrine émergente et sa rapide diffusion planétaire qui se présente comme une solution universelle, ouvrir un débat autour de ses postulats, ses présupposés, son contenu, ses objectifs, ses méthodes³⁶³, examiner et discuter les paradoxes qu'elle comporte.

L'expérimentation des écoquartiers

Ce discours alarmiste sur l'avenir de l'humanité semble installé pour longtemps dans notre paysage quotidien. Sa consécration politique en France, le Grenelle de l'Environnement³⁶⁴, est le début d'un processus dont on ne voit pas très bien où il va déboucher, à quoi ressemblera cette « ville durable » harmonieuse qui devrait réconcilier non seulement l'homme avec la nature, mais aussi l'homme avec l'homme, tant les bouleversements prévus dans les comportements quotidiens sont énormes, les changements attendus dans les habitudes et les modes de vie considérables, alors que les politiques et les actions menées restent souvent contradictoires et hésitantes : résoudre et réguler à la fois des problèmes sociaux, économiques et environnementaux, à l'échelle locale et à l'échelle globale, une croissance mais sans carbone et sans pollution, un développement mais sans hypothéquer l'avenir des générations futures. La « ville durable » serait-elle une nouvelle utopie urbaine³⁶⁵ ? Ses contours restent, en effet, encore flous et son contenu incertain, et nous ne disposons aujourd'hui, en Europe, que de quelques expériences d'écoquartiers qui esquissent une idée de solutions futures : *Bedzet* à Londres, *Vauban* à Freiburg, *Kronsberg* à Hanovre, *Ammersfort* aux Pays-Pas, *Vesterbro* à Copenhague, *Bo01* à Malmö, *Hammerby Sjöstad* à Stockholm³⁶⁶... ; et de quelques villes qui, par leurs politiques environnementales, tentent de s'en rapprocher comme Manchester, Barcelone, Hanovre... Rien de démonstratif ni de décisif sur ce plan. En France, à part la

³⁶² J. Chevalier, Quel contenu aux politiques de développement durables des villes aux Etats-Unis ?, in J.-P. Maréchal et B. Quenault (dir.) *Le développement durable, une perspective pour le XXI^e siècle*, Rennes, PUR, 2005.

³⁶³ Voir, par exemple, *Les Annales de la recherche urbaine*, La ville dans la transition énergétique, n°103, septembre 2007 ; E. Störmer, U. Schubert, *Sustainable development in Europe, Concepts, evaluation and applications*, Cheltenham UK/Northampton, MA, USA, Edward Elgar 2007. Les auteurs posent la question de savoir sur quelle théorie évaluer, à quel moment évaluer, avec quels outils et indicateurs ?

³⁶⁴ Le Ministère de L'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement (MEDDAT), vient de lancer en octobre 2008 un concours pour les villes durables consistant en trois volets : les écoquartiers, les écocités, et les transports collectifs, afin de mettre en valeur des opérations exemplaires, valoriser et diffuser les bonnes pratiques.

³⁶⁵ A. M. Ducroux (ed), *Les nouveaux utopistes du développement durable*, Paris, éd. Autrement, n° 216, 2003 ; *Utopie(s), Urbanisme*, n°336, 2004 ; F. Choay, L'utopie et le statut anthropologique de l'espace édifié, *Esprit*, 10, Oct. 2005.

³⁶⁶ Pour la présentation de ces différents cas lire, *Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France*, Grands Projets Urbains en Europe. Conduire le changement dans les métropoles, n° 146, Mars 2007.

réalisation de certains écoquartiers dans certaines villes³⁶⁷, Seine-Arche à Nanterre est sans doute une des premières opérations de ce type avec une certaine ampleur, qui mérite d'être regardée et suivie de près. Comment ont été déclinés et interprétés ici les principes de la « ville durable » ? Quelle ville durable a été conçue à Nanterre, entre la Seine et la Grande Arche de la Défense?

La « ville durable » : un nouveau grand récit urbanistique ?

Les grands récits urbanistiques, progressistes et culturalistes, de l'ère industrielle³⁶⁸, qui devaient répondre aux maux de l'industrialisation et du machinisme, aux dysfonctionnements de la ville et aux atteintes à la nature, sont actuellement dépassés, ils ne sont plus que des curiosités historiques : la transformation de la société post-industrielle, la métropolisation accélérée, l'extension de la mondialisation, la révolution informatique et les nouvelles technologies de la communication, les mutations socio-économiques, tous ces événements ont entraîné leur déclassement et leur dépassement. On observe, à leur place, une prolifération de micro-récits particuliers caractéristiques à chaque architecte, ou groupe d'architectes (« ville générique » pour Rem Koolhaas, « ville de l'âge trois » pour Christian de Porzamparc, « urbanisme des réseaux » de Gabriel Dupuy, « New Urbanism » chez Peter Katz et son mouvement aux USA³⁶⁹...), ces micro-discours sont produits pour servir de légitimation et de promotion à une architecture ou à un urbanisme particulier, ou à des prises de position opposées dans le champ de l'architecture et de l'urbain, reflétant la lutte entre professionnels pour la conquête du marché et pour la reconnaissance sociale. Cet éclatement et cette fin des grands récits d'émancipation de la modernité décrits par Jean-François Lyotard³⁷⁰, dont les récits urbanistiques font partie, caractérisent la postmodernité dans laquelle nous sommes entrés. Ils résultent, pour une bonne part, de la perte de foi dans la toute puissance de la science et dans le progrès technique censés apporter le bonheur à l'humanité : la fin des idéologies, la fin des utopies seraient ainsi la marque des temps nouveaux. Deux paradoxes peuvent être cependant relevés à propos de cette doctrine urbanistique émergente.

a) Premier paradoxe : il semblerait, avec la « ville durable », que nous soyons, encore une fois, face à la naissance d'un autre grand récit sur la ville, un récit à prétention universelle, faisant un

³⁶⁷ On peut citer comme exemples en France : Paris, Lyon, en matière de transport et d'économie d'énergie, Chalon-sur-Saône et son programme de réduction de gaz à effet de serre, Besançon pour la prévention de la pollution de l'eau, Perpignan qui veut devenir la première ville française à énergie positive ; des écoquartiers sont construits à Angers, Auxerre, Grenoble, Lyon, Narbonne, Rennes... L'écologie est devenue un thème central pour les élus locaux, mais sur les 300 « agendas locaux 21 », la moitié seulement ont mis en place une démarche sérieuse. Seine-Arche à Nanterre tente une démarche plus large.

³⁶⁸ F. Choay, *op.cit.*.

³⁶⁹ N. Ellin, *Postmodern urbanism*, Cambridge (Mass), Blackwell Publishers, 1996. R. Koolhaas, *Mutations*, Actar, 2001. P. Katz, *The new urbanism, Toward an architecture of community*, New York, Mc Graw Hill, 1994.

³⁷⁰ J. F. Lyotard, *La condition postmoderne*, Paris, Minuit, 1979.

large écho autour de lui. Ce n'est plus cependant à un récit d'émancipation (sociale), un récit optimiste glorifiant le développement de la science et de la technique auquel nous aurions affaire, mais plutôt à un récit de survivance, de sauvegarde (de la vie, de la planète), fondamentalement pessimiste, un discours de défiance vis-à-vis du progrès. La « ville durable » serait-elle donc un nouveau grand récit sur l'urbanisme ? Serions-nous, une fois de plus, face à un nouveau grand récit sur la ville idéale ?

b) Second paradoxe : ses auteurs ne sont plus des architectes, des urbanistes, comme dans la période précédente (cf. le rôle fondamental des CIAM - Congrès Internationaux d'Architecture Moderne - entre 1928-1956, dans l'élaboration et la diffusion du discours urbain progressiste), mais surtout des experts scientifiques, des politiques, des organismes internationaux (onusiens, européens, OCDE, et diverses ONG), des associations écologistes³⁷¹ nationales et internationales..., les praticiens de l'architecture et de l'urbanisme, mal préparés à affronter ces questions nouvelles, semblent avoir perdu l'initiative, et, à quelques exceptions près, suivent, avec peine, le mouvement, en cherchant à s'y adapter ³⁷².

Ce nouveau grand récit sur la « ville durable » s'oppose radicalement à celui de la période précédente, les « Trente glorieuses » : la charte d'Aalborg (1994) se veut, en effet, une anti-charte d'Athènes (1933) ³⁷³. Mais elle reste toujours structurée, comme cette dernière, en trois parties : (1) une lecture critique et catastrophique de la ville contemporaine et son évolution dangereuse ; (2) une mise en cause des concepts et outils urbains employés inadéquats et dépassés, responsables de la situation ; (3) une prise en compte de la nouvelle réalité urbaine, en matière d'environnement surtout, et à l'échelle planétaire, avec un appel urgent au changement et à l'action. Cette mise en cause des vieux concepts porte sur différents points comme, par exemple, l'étalement urbain, le gaspillage et l'artificialisation des sols, le zoning et la ségrégation fonctionnelle et sociale, l'excessive consommation d'énergie fossile, le système de décision/conception autoritaire, la pratique de la table rase... Ce discours sur la « ville durable », véhiculé par la charte d'Aalborg, fixe les grandes orientations générales, en conformité avec l'*agenda 21*³⁷⁴ qui se décline en 4 grands thèmes : dimensions sociales et économiques de la durabilité ; conservation et gestion des ressources naturelles ; renforcement des groupes de population, organisation et associations ; moyens d'exécution (science et technique, institution

³⁷¹ S. Ollitrot, *Militer pour la planète, Sociologie des écologistes*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2008.

³⁷² En France, les écoles d'architecture ont du mal à mettre en place un enseignement sur cette question ; le CSTB (Centre Scientifique et Technique du Bâtiment) cherche, de son côté, à travers des séminaires de formation et des conférences, à sensibiliser et à orienter le milieu professionnel ; l'ANR (Agence Nationale de la Recherche), vient de lancer un vaste programme de recherche sur le développement durable et la ville durable. Il en va de même pour le MEDDAT et son programme de recherche, Politique territoriales et développement durable, portant sur deux axes : Inégalités écologiques et vulnérabilités territoriales, Formations supérieures et développement durable des territoires.

³⁷³ Le Corbusier, *La Chartes d'Athènes*, Paris, Minuit, 1957, reprend les conclusions du CIAM réuni à Athènes en 1933.

³⁷⁴ Plan d'action pour le XXIème siècle adopté par 173 chefs d'Etat lors du Sommet de la Terre de Rio en 1992.

et coopération), chaque ville élaborant ensuite son propre *agenda 21 local*. Par distinction avec l'urbanisme progressiste, il ne propose, et c'est son originalité, aucun modèle spatial type à reproduire, tout en restant, surtout, centré sur des problématiques environnementales, malgré l'affichage, au départ, de préoccupations sociales et économiques. La nature, « *facteur limitant* », devient la contrainte majeure à prendre en compte dans tout projet urbain durable, dictant les principaux objectifs à atteindre : réduire la consommation d'énergie fossile pour faire baisser le CO2 et développer les énergies renouvelables ; sauvegarder la qualité de l'eau et économiser son usage (en recyclant les eaux pluviales) ; favoriser la biodiversité et étendre les espaces naturels, les espaces verts ; préserver la qualité des sols, des terres et favoriser l'agriculture bio et la sylviculture ; améliorer la qualité de l'air et lutter contre les pollutions ; limiter la production de déchets et accroître leur recyclage (chauffage)... On le voit, tous ces objectifs auxquels s'attaque prioritairement la « ville durable », concernent d'abord des phénomènes environnementaux d'ordre naturel et physique. Mais deux conceptions différentes de la nature, portées par ces deux doctrines, vont s'opposer.

« Ville durable » vs charte d'Athènes

Les préoccupations de la charte d'Athènes (1933) visaient également la nature, son objectif prioritaire et son moyen d'action principal : « *Le premier devoir de l'urbanisme est de se mettre en accord avec les besoins fondamentaux des hommes. La santé de chacun dépend, en grande partie, de sa soumission aux 'conditions de nature'... Le soleil, la verdure, l'espace sont les trois premiers matériaux de l'urbanisme.* » L'importance prise par ces trois éléments dans l'aménagement est bien connue, les intentions de cet urbanisme étaient essentiellement hygiénistes, et on a parlé d'un d'hygiénisme à son propos. Les formes urbaines, qui en découlaient, devaient donc répondre, en premier lieu, à l'impératif (hygiéniste) de santé : éclater l'îlot, abandonner l'alignement sur rue, éliminer la parcelle, supprimer la rue-corridor, construire en hauteur, orienter héliothermiquement les édifices, espacer le bâti pour laisser entrer l'air, la lumière, le soleil, la végétation, tels étaient les moyens spatiaux à utiliser pour satisfaire cette exigence et combattre les microbes et les épidémies. Les excès, auxquels cette pensée (urbaine) pasteurienne a conduit, sont connus, et ont été critiqués : destruction des vieux tissus urbains insalubres par des opérations de rénovation massive des centre-villes historiques, conception de grands ensembles rationalistes et autres cité-dortoirs, en périphérie....

Outre l'hygiénisme, c'était aussi le fonctionnalisme qui définissait cette doctrine urbaine : la ville pensée à travers quatre fonctions principales (habiter, travailler, circuler, se récréer), avec l'application d'un zoning fonctionnel strict, dont on subit, aujourd'hui encore, dans les banlieues, les effets néfastes. Bien avant le Mouvement moderne, un biologiste écossais, Patrick Geddes (1854-1932), qui s'intéressa de près à l'urbanisme, avait pourtant, par ses travaux (*City*

development, 1904, et *Cities in evolution*, 1915), attiré l'attention des professionnels sur l'importance du facteur nature et géographique à prendre en considération dans toute planification, ainsi que sur la dimension historique à retenir pour établir une continuité avec tout nouveau projet, préconisant le recours à une enquête globale et préalable qu'il avait systématisé (*regional survey*), à partir d'une approche complexe et systémique de l'urbain : « *C'est en réintégrant notre ville dans un courant vital que nous découvrirons comment la faire sortir de ses maux paléotechniques* »³⁷⁵. L'apport de ces premiers urbanistes, précurseurs et pionniers de l'écologie urbaine, qui proposaient une alternative à l'urbanisme progressiste, reste encore à étudier et à approfondir.

La critique de cette vision urbaine réductrice, hygiéniste et fonctionnaliste, véhiculant le discours de la modernité, aujourd'hui largement disqualifié, donnera lieu, dans un premier temps, à la recherche de doctrines alternatives plus attentives à la ville existante, à son histoire, à sa morphologie et à son paysage, conduisant à une réflexion sur la forme urbaine et sur le « projet urbain », dont l'élaboration du POS de Paris de 1977 constitue un bon exemple ; le postmodernisme architectural, et ses solutions historicistes (voir, par exemple, en Ile-de-France, Val d'Europe autour du Parc Disney), s'est aussi affirmé comme une alternative polémique au Mouvement moderne. Dans un second temps, avec la crise environnementale et la conscience écologique émergente³⁷⁶, porteuse d'une autre acception de la nature, à présent perçue comme menacée et finie, la critique va générer un nouveau discours, le développement durable (*sustainable development*), dont l'acte de naissance fut le rapport Brundtland (1987). Ce nouveau discours voudrait combiner et coordonner trois aspects distincts, l'*économique* (équité et viabilité), le *social* (solidarité et justice), et l'*environnemental* (préservation et santé) - auxquels on ajoutera en France, un quatrième, le *culturel* (identité et patrimoine) -, sa traduction urbaine, la « ville durable », reste cependant problématique.

Mais si théoriquement, le développement durable s'est donné pour objet l'interaction de ces trois dimensions, en pratique, l'environnement, on l'a dit, va monopoliser l'action : l'écosystème (biodiversité) en danger, le milieu naturel (air, sol, eau, faune, flore...) menacé, les énergies fossiles (non renouvelables) bientôt épuisées, la nature finie, constituent les thèmes principaux qui vont focaliser les projets. Une vision étroitement écologiste de la ville (comme équilibre naturel) domine un certain discours sur la « ville durable ». Ces nouvelles contraintes

³⁷⁵ P. Geddes, *Cities in evolution*, London, Williams and Norgate, 1915.

³⁷⁶ Deux dates sont à retenir dans cette généalogie : 1968, fondation du club de Rome qui publia en 1972 le rapport *Les limites de la croissance* pronostiquant une chute brutale de la population mondiale et du niveau de vie ; 1972, le sommet de Stockholm sur l'environnement de l'ONU qui mit en garde contre les effets néfastes de l'industrialisation sur la planète, et créa deux programmes d'action, le PNUE et le PNUD. Rappelons qu'en France H. Laborit a publié son livre *L'Homme et la ville* (Flammarion) en 1971, qui est un des premiers manifestes en faveur de l'écologie urbaine.

et ces exigences de durabilité pénètrent, selon des dosages variables, dans toutes les opérations urbaines : rares sont, aujourd'hui, les projets urbains qui y échappent. Face à une pression environnementale croissante, il est indispensable d'apporter des solutions nouvelles pour répondre aux besoins humains en limitant l'impact physique sur la biosphère. D'une époque à l'autre, de la charte d'Athènes à la « ville durable », les rapports de la ville à la nature vont être aussi radicalement opposés.

Contrairement à la charte d'Athènes, et à l'universalité de son modèle formel, le discours urbain durable se veut, en premier lieu, global, situé au plan des principes généraux, ne proposant aucun modèle type à reproduire, ni aucune formule spatiale à copier, laissant à l'initiative locale le soin de trouver *sa* solution, *son* modèle formel, la forme la mieux adaptée à *ses* caractéristiques et à *ses* besoins : chaque ville traduisant, à sa manière, par adaptation particulière, les objectifs généraux de l'agenda 21 (fin des énergies fossiles, eau, conservation de la nature et utilisation durable de l'espace, habitat durable, commerces et industries durables, démocratie et éducation) pour fabriquer son agenda 21 local. La charte d'Athènes, version progressiste de l'urbanisme moderne, comme les autres modèles urbains de l'ère industrielle, culturaliste (cité-jardin), ou naturaliste, comme la 'ville-nature étalée' de F. L. Wright (*Broadacre city*), tous ces modèles de l'ère industrielle avaient une préoccupation commune : rétablir la nature dans la ville, créer des relations nouvelles avec la nature détruite par le machinisme et l'industrialisation, mais dans une perspective optimiste du futur et dans une optique productiviste, avec une foi (aveugle) dans le progrès et la science, la nature n'étant pas encore perçue comme finie et les ressources limitées. Avec le développement durable les perspectives changent totalement et le concept de nature se transforme : c'est sa finitude qui le caractérise à présent. Il s'agit, en conséquence, de protéger l'environnement menacé en diminuant l'*empreinte écologique* de l'urbanisation, de l'artificialisation galopante des sols, de parvenir à une autarcie énergétique : la ville doit être « neutre », sans impact négatif, ou avec des impacts remboursés, vis-à-vis de son environnement local et global.

Les mesures de la durabilité

Au total, on peut dire que deux grandes séries d'action, deux types de mesures, spatiales et non spatiales, ont été proposées pour la réalisation de ces objectifs de durabilité.

a) Des *mesures non spatiales* : agir par exemple sur la consommation énergétique (éclairage, chauffage, matériaux, transport...) en réduisant les énergies fossiles, en les substituant par des énergies propres (sans émission de CO₂) et renouvelables, en adoptant le *facteur 4* (division de la consommation énergétique par quatre) ; économiser la consommation d'eau en recyclant les eaux usagées et pluviales ; trier les déchets et limiter leur volume en les reconvertissant

(chauffage) ; protéger la biodiversité et l'écosystème (faune et flore) en danger. D'une manière générale, il s'agit de diminuer et/ou de recycler les rejets et émissions issus des activités industrielles et domestiques, en traitant la ville comme un (éco)système, en analysant et en corrigeant son métabolisme³⁷⁷ (entrée et sortie de matières et d'énergies) : on parle de *ville des cycles courts* à propos du fonctionnement de ces écopolis.

b) Des *mesures spatiales* : lutter contre l'étalement urbain lié à la périurbanisation en cherchant une *densité* urbaine plus forte et contrôlée, combattre ses conséquences, la *mobilité* urbaine excessive, en limitant les flux et en diversifiant les modes de transport, en renforçant les transports publics et les modes de déplacement doux. On parle de *ville compacte* ou *ville des courtes distances* pour qualifier cette nouvelle forme urbaine à concevoir, où une architecture durable (HQE) devra également trouver sa place.

Toutes ces actions peuvent être, en effet, mesurées, quantifiées, transformées en indicateurs de contrôle et de gestion entraînant une transformation de l'urbanisme.

Vers un urbanisme normatif et scientifique ?

Tous ces objectifs de durabilité peuvent donc être chiffrés et matérialisés dans des indicateurs précis : l'urbanisme durable risque ainsi de devenir un urbanisme quantifiable, statistique, technique, normatif, le domaine des ingénieurs et des bureaux d'étude. Il y a, en effet, derrière le discours sur la « ville durable », une idéologie à connotation scientifique et techniciste qui donne lieu à un sentiment - une illusion - de maîtrise de la ville et de son fonctionnement, qui séduit bien des élus et des responsables locaux à la recherche de solutions urbaines toutes faites, à fins souvent électoralistes. Avec la mise en place de ces batteries d'indicateurs de performance et de suivi des opérations pour contrôler et évaluer la réduction de l'empreinte écologique, c'est aussi un nouvel urbanisme de gestion qui s'impose visant un management efficient, principalement axé sur ces aspects environnementaux : la « ville durable » devient ainsi, pour les collectivités locales, un moyen de gestion stratégique performant. Essentiellement déterminé par des critères écologiques et des indicateurs quantitatifs, un urbanisme technique et gestionnaire, au caractère scientifique et normatif, se profile donc derrière la doctrine de la « ville durable », investissant et envahissant la pratique urbanistique, avec danger de réduction des problèmes urbains à des aspects exclusivement environnementaux et physiques, aussi urgents et graves soient-ils, soulevant le problème du sens (finalité) et de la définition même de la ville.

De même que la charte d'Athènes comportait un volet social sur le logis et ses prolongements, on trouve aussi dans le discours de la « ville durable » des recommandations sur l'offre de

³⁷⁷ Le chauffage de l'écoquartier Hammarby Sjöstad à Stockholm, par exemple, fonctionne en recyclant les eaux usées et les déchets, dans le but de parvenir à une autonomie énergétique. S. Barles

logements sociaux, sur la mixité sociale, les équipements (culturels, sportifs...). On trouve également un discours, plus ou moins explicite, sur les valeurs éthiques, civiques (respect, équité), sur la nouvelle sociabilité attendue, sur les vertus de la vie associative (solidarité, entraide), sur la modification des rapports sociaux et les nouveaux rapports harmonieux avec la nature. Comme toute utopie urbaine, la « ville durable » comporte une part d'idéologie spatialiste : la croyance dans la transformation de la société et l'amélioration des rapports sociaux par une autre organisation de l'espace, par un autre rapport à la nature, par un développement sans atteinte à l'environnement, par une ville propre..., elle rejoint, sur ce point, les grands récits urbanistiques de la modernité et la tradition trattatiste et utopiste (« changer la ville, changer la vie ») étudiée par F. Choay³⁷⁸.

La « ville durable » : un discours en construction

Si la « ville durable » est la traduction spatiale du discours du développement durable, avec ses trois piliers constitutifs économique/social/environnemental, on ne voit pas très bien, cependant, la place faite à l'espace dans cette nouvelle pensée urbaine : c'est sa principale aporie. Il importe donc, en passant du développement durable à la « ville durable », d'inclure, d'une part, cette quatrième dimension, la spatialité, avec ses échelles (architecture, quartier, ville, métropole), aux trois précédentes, et de mener, d'autre part, une interrogation spécifique sur l'espace (qu'est-ce qu'un espace durable ?), et sur son rapport aux autres dimensions (quelles relations entretient-il avec l'économique, la social, l'environnemental ?). L'originalité du discours sur la durabilité a été l'introduction du facteur temps dans la réflexion sur le développement, il faudra donc, là aussi, que l'espace soit confronté à la temporalité (futur) et l'histoire (passé). Comment, dans cette optique, penser l'habitat, les espaces de travail, d'éducation, de loisir, les moyens de transport... ? Comment penser l'implantation, la distribution et la composition de ces espaces dans leur rapport au site et aux structures bâties pré-existantes ? La « ville durable », comme l'architecture durable³⁷⁹, reste encore à inventer et à construire dans son espace, sa forme, sa densité, sa mobilité (distance-temps), son fonctionnement, son esthétique.... Outre le modèle de ville compacte, d'autres modèles sont aussi apparus comme la ville-nature (*green city*), imbrication entre ville et campagne, avec végétation abondante (plantée), cours végétalisées, plans d'eau, canaux, des maisons mitoyennes à bas gabarit durables, des villas isolées durables... Les solutions oscillent donc

³⁷⁸ F. Choay, *La règle et le modèle, Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris, Le Seuil, 1980.

³⁷⁹ J. Ferrier (éd), *Architecture = Durable*, Editions du Pavillon de l'Arsenal, 2008, catalogue de l'exposition organisée au Pavillon de l'Arsenal sur ce thème.

entre ville compacte dense et ville-nature étalée maîtrisée, laissant une gamme de solutions médianes possibles à imaginer, d'habitats intermédiaires (R+3 groupé) à inventer³⁸⁰.

La « ville durable » et la question urbaine

La « ville durable » se pose, aujourd'hui, plus comme un horizon à atteindre que comme un modèle pré-établi et prédéfini à reproduire, dont les moyens pour y parvenir restent encore largement à déterminer et à préciser, ouvrant un vaste champ à la recherche et à l'innovation urbanistique. Mais dans cette réflexion, la question urbaine et sa dimension politique ne devraient pas être éludées : la problématique de la démocratie locale et de la participation des habitants à l'aménagement de leur territoire est une exigence constante et récurrente dans tous les textes sur la durabilité. On a vu plus haut quels sont les dispositifs participatifs que la ville de Nanterre a imaginé à Seine-Arche et les problèmes rencontrés par la démocratie locale.

Dans l'approche de la ville par la durabilité, on a vu que celle-ci pouvait être traitée soit à partir de ses flux de déplacement, en agissant sur la mobilité, sur la forme urbaine, pour limiter les mouvements (les transports individuels), soit à partir de ses flux de matières, en contrôlant son métabolisme, c'est-à-dire les entrées de ressources, de matières, d'énergies, d'un côté, et les sorties de déchets, rejets, polluants, de l'autre, sur le modèle de l'écologie industrielle, ou écologie territoriale³⁸¹, pour chercher ensuite la meilleure façon de l'optimiser en 'bouclant' le système (récupération et recyclage des rejets et autres émissions), afin d'en limiter l'impact sur l'environnement et sur la biosphère. Elle peut être aussi considérée comme un écosystème naturel dont la biodiversité (faune, flore, milieux naturels urbains...), menacée par l'industrialisation et l'urbanisation, doit être sauvegardée.

Mais, dans cette façon de penser le fonctionnement de la ville comme une pure activité métabolique, ou comme un simple écosystème naturel, statique par définition, n'oublie-t-on pas que la ville est surtout et d'abord un produit historique, dynamique et évolutif ? La question urbaine et sa complexité est posée à la « ville durable ».

³⁸⁰ Voir à ce propos l'action lancée par le PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture) depuis 2001 pour la recherche de nouvelles formes d'habitat durable, *Villa urbaine durable et habitat intermédiaire entre individuel et collectif* (www.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca)

³⁸¹ S. Erkman, *Vers une écologie industrielle*, Paris, éditions C.L. Mayer & la librairie FPH, 2004 ; S. Barles, Le métabolisme parisien aujourd'hui. Rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme, *Les Annales de la recherche urbaine*, La ville dans la transition énergétique, n°103, 2008 ; B. Duret *et alii*, *Ecologie territoriale. Une aide à la définition d'une politique énergétique*, *Les Annales... op.cit.*



Vue du territoire de Seine-Arche avant la réalisation des Terrasses.
Photo EPASA/Jean Pierre Salomon.



Images de synthèse des premiers secteurs des Terrasses et photographie sur chantier.
Documents TGT - EPASA.

Le projet de la Plaine Saint-Denis et la question du paysage

Contexte, système d'acteurs et processus du projet

Situé au nord de Paris, le territoire de *Plaine Commune* créée en 2000, connaît depuis 15 ans une mutation profonde et une véritable renaissance. Communauté d'agglomérations réunissant 8 villes qui représentent 334 000 habitants, 115 000 emplois, 13 000 entreprises, et 45 000 étudiants avec 2 universités, elle est devenue aujourd'hui un pôle urbain majeur au sein de la métropole parisienne. Le territoire de *Plaine Saint-Denis*, situé au Sud de *Plaine Commune* jouxte directement le Nord de Paris. Avec 800 000 m² de bureaux et plus de 900 000 m² attendus, c'est actuellement le 3^{ème} pôle tertiaire de l'IDF derrière Paris et La Défense. Depuis 2000, 5000 logements y ont été construits dont 35 % sociaux, et 7000 restent encore à réaliser. Ces quelques chiffres donnent une idée de la dynamique de ce territoire qui était encore crise il y a 20 ans.

Entre 1860 et 1960, Plaine Saint-Denis était la principale concentration industrielle de la région parisienne sur une étendue de plus de 700 hect, avec 50 000 salariés, principalement dans la métallurgie, la chimie, la production d'énergie (gazomètres), des entrepôts... En 1821 a été ouvert le canal Saint-Denis, et en 1874 le chemin de fer commence à desservir la Plaine... Elle a attiré une population de Bretons puis d'Espagnols (le nom du quartier Christino Garcia en conserve le souvenir), puis plus tard une immigration venant d'Afrique du Nord... Elle ne comptait plus en 1960 que 17 000 hab., avec 8000 logements dont plus de 5000 dégradés, comme toute la région parisienne, La Plaine a été frappée vers la fin des années 60 par la crise de désindustrialisation et s'est transformée en un territoire servant de la capitale, zone de dépôt, de stockage, de transport, de maintenance. En 1965, l'A1 vers Roissy et le Nord est percée en tranchée sur le tracé même de l'ancienne voie royale vers St-Denis, sectionnant le territoire, avec son énorme échangeur à la Chapelle, puis c'est au tour de l'A86 de contournement Est-Ouest de passer au Nord, en viaduc ; le réseau ferré venant de la gare du Nord traverse aussi le territoire en le découpant à l'Ouest de l'A1. Comme à Nanterre, un vaste entrelacs d'autoroutes, d'échangeurs, de rails, de canaux, constituant autant de barrières, ont contribué à enclaver le territoire, devenu depuis la crise, un vaste territoire de friches industrielles.

Les communes comprennent alors que c'est seulement par l'union, face à Paris et à l'Etat, qu'elles pourront relever le défi de la crise. Après une longue léthargie, un réveil s'opère : un syndicat intercommunal est créé en 1984 qui devient en 1985 syndicat mixte *Plaine Renaissance* groupant Aubervilliers, Saint-Denis, Saint-Ouen, et le Conseil Général.

Au début le syndicat recherchait une solution de co-pilotage avec l'Etat, mais ce dernier envisageait plutôt un établissement public du type Villes nouvelles ou la Défense, où les élus y seraient minoritaires et donc dessaisis de tout pouvoir sur leur territoire. Ils ont, pour cette raison, refusé tout net la proposition. Autre conflit avec l'Etat à propos de la révision des bases d'imposition locales : le secteur a été classé en U2 (1069/m²) au lieu de U3 (885/m²).

En 1990 une *charte intercommunale d'aménagement* est signée. C'est aussi la date de lancement du projet urbain *Hippodamos* (réunissant trois architectes Pierre Riboulet, Yves Lion, Christian Devillers, avec un paysagiste Michel Corajoud qui aura un rôle clé dans le projet) avec les objectifs suivants :

- 1/ mise en valeur de l'existant, à travers des horizons-paysages ;
- 2/ développement de l'espace public par un maillage et une trame végétale pour désenclaver la Plaine; 3 / logement et mixité fonctionnelle, mais avec une densité contrôlée (COS=1), les élus ne veulent pas d'une Défense *bis*.

Ce n'est pas un plan masse qui est demandé mais un document guide, un projet d'espace public.

La Plaine est reconnue comme pôle stratégique de développement dans le livre blanc de l'IDF. En 1991 est créée la SEM *Plaine Développement*, et entre 1991-1994 les consultations « Assises

pour la Plaine » furent organisées. C'est en 1993 que l'importante décision d'y installer le Stade de France est prise par l'Etat, il va jouer le rôle de levier du projet urbain, en même temps que l'ouverture de deux gares RER B et D ; un pont sur le canal, et surtout la couverture de l'A1 sont également décidés. Une SEM d'Etat est créé pour la réalisation du quartier du stade (450 logements, 84 000 m² de bureaux et commerce). En 1994, le SDRIF identifie la Plaine comme pôle stratégique de redéveloppement et comme site prioritaire.

En 2000, se constitue la communauté de communes de 5 villes *Plaine Commune* (Aubervilliers, Saint-Denis, Epinay, Pierrefitte, Villetaneuse) qui devient en 2001 *Communauté d'agglomération*, à laquelle viendront s'associer en 2003 deux autres villes (Ile Saint-Denis et Stains), et en 2005 une huitième ville, La Courneuve. Les dernières *Assises* pour la ville sont tenues en février 2003 et mai 2003. La dynamique lancée se poursuit, et en 2000 Patrick Braouzeck devient président de Plaine commune après P. Poulet.

Depuis 2007 un CTRU (Contrat territorial de rénovation urbaine) est engagé avec l'Etat : il concerne 100 000 habitants, 24 quartiers à rénover, 50 000 logements sociaux, 8000 logements privés, pour 1,4 milliards d'euros, sur 7 ans. De même tous les centres villes de la communauté sont en réhabilitation ; le pôle universitaire de Villetaneuse est en restructuration, et à Pleyel le projet de cité européenne du cinéma (projet Besson) est mis en chantier. 9 ZAC sont mises en place sur le territoire... L'enjeu est de transformer cet ex-territoire monofonctionnel en crise en une ville dotée de toutes les qualités, mais c'est une 'ville plurielle', une communauté d'agglomération (à la Plaine, elle concerne deux villes, Aubervilliers et Saint-Denis). Un SCOT approuvé en 2007 doit donner une plus grande cohérence au projet global pour qu'il ne soit pas qu'une simple juxtaposition de projets sectoriels particuliers, et trace le futur du territoire : projet Canal-Porte d'Aubervilliers, la Cité du Cinéma, projet urbain et universitaire de Villetaneuse, Archives nationales aux Tartres, rénovation urbaine de 24 quartiers soit 50 000 logements sociaux et 8000 privés.

On observe donc, depuis 1990, et l'adoption du projet *Hippodamos*, une lente maturation du projet, et une démarche associative de partenaires publics (intercommunalité) et privés, intégrant aussi la population (concertation et Assises) tout au long du processus, il illustre, là encore, d'une manière particulière, notre hypothèse sur l'*urbanisme transactionnel* défini comme une pratique combinant coopération et conflits entre acteurs pour aboutir à des solutions de compromis ou de consensus (partenariat public/public, public/privé dans le cadre d'opérations d'urbanisme, et concertation des habitants sous diverses modalités...). Nous en donnons un rapide aperçu.

Le système d'acteurs est à la fois complexe et original à la Plaine, il fonctionne avec une multiplicité d'institutions : 8 communes avec leur maire, une communauté d'agglomération Plaine Commune avec son président (Patrick Braouezec) et son conseil communautaire (58 personnes élus des 8 villes), un conseil général et son président (Claude Bortolone), une SEM Plaine commune Développement (directeur Jean-Claude Bordigoni), la Région IDF, la Ville de Paris (et la conférence métropolitaine), la SNCF, la RATP, l'Etat... ; un Conseil de développement a également été installé, comme instance de participation, mais avec un rôle purement consultatif. « Poil à gratter » du conseil communautaire (6 séances /an), il comprend 80 personnes au départ nommées pour 3 ans : 30 du monde associatif, 14 du monde économique, 14 du monde du travail, 14 des services public locaux, 8 personnes qualifiées... Mais, faute de candidatures, 53 sièges seulement ont pu être pourvus.

La participation des habitants a été aussi organisée, depuis 1986, avec les démarches de quartier (réunion autour d'un thème précis), puis avec les conseils de quartier depuis 2005 qui servent surtout de « boîtes aux lettres » pour faire remonter les doléances vers les élus. Leur vraie fonction est de formuler des sujets à débattre ensuite dans les démarches de quartier. En outre, une démarche de budget participatif a été aussi mise en place depuis 6 ans à Saint-Denis où le budget de l'agglomération est en débat parallèlement au budget communal. Mais le problème de la qualification pose des limites à l'intervention et à l'expertise des habitants. Le quartier de la

Plaine a, de plus, des difficultés spécifiques : géographique, d'une part, il est éclaté en sous-quartiers et peu peuplé, démographique, d'autre part, les nouveaux venus se sentent peu en phase avec les structures du quartier actuel, et son histoire. La multiplicité des instances de débat et les mutations du territoire expliquent aussi les difficultés de fonctionnement d'une véritable démocratie locale. M.-H. Bacqué en a fait la critique : la démocratie de proximité s'était fixée 3 objectifs. Sur la gestion de proximité à l'échelle du quartier, les habitants ne sont consultés sur des questions mineures ; sur la création du lien social, elle ne constate aucun élargissement réel de la participation ; sur une meilleure relation élus/citoyens, il y a certes une amélioration, mais elle est marginale. La participation reste donc sélective, limitée (à 5%), les précaires, les jeunes, les étrangers sont absents : la représentativité, d'une manière générale, fait problème, « *D'une certaine manière, la démarche participative ne permet d'affilier politiquement que les affiliés socio-économiques... Socialement sélective, purement consultative, très fortement cadrée par les élus, cette démocratie de proximité tend à réduire la démocratie à sa plus simple expression* »³⁸², conclut-elle.

Après ce rapide parcours du processus de projet et du jeu des acteurs qui rend compte de cet urbanisme transactionnel qui se développe, nous interrogerons maintenant le discours paysagiste³⁸³ qui sous-tend la composition urbaine de la Plaine, le plan *Hippodamos*, et notamment le concept d'« *horizon-paysage* » de M. Corajoud, central dans sa théorie, appliqué ici. Est-il pertinent pour la Plaine comme parti d'aménagement ? Que signifie le transfert de notions venant de la composition paysagère des jardins à la composition des paysages urbains ? S'agit-il du même paysage ? Cela pose la question de la définition du paysage urbain (voir là-dessus, par exemple, le débat engagé autour du POS de Paris de 1977 pour la défense du paysage parisien par l'Apur). Mais si le projet de forme urbaine *Hippodamos* porte la marque de M. Corajoud, le contenu du projet, son programme, relève de ce qu'on pourrait appeler un républicanisme urbanistique de gauche, un certain discours politique sur la ville : refus d'une Défense bis, développement des services publics, du logement social, des emplois pour les anciens habitants..., malgré les difficultés qui se posent et les contradictions qui en découlent³⁸⁴. Le projet final de la Plaine est aussi le résultat de la conjonction de toutes ces idées et idéologies urbaines.

Le Plan Hippodamos : quel paysage urbain ?

Rappelons que la réflexion sur le projet urbain, comme projet de forme urbaine, s'est structurée au départ autour de trois points :

- des espaces publics structurants ;
- la mise en valeur de l'existant et des « *horizons-paysages* » ;
- l'incitation à la mixité fonctionnelle et sociale des quartiers.

Une consultation eut lieu entre 1990-91 qui aboutit à la sélection de plusieurs équipes : Pierre Riboulet, Yves Lion, Reichen et Robert, Christain Devillers, et Michel Corajoud. Ils décidèrent de s'associer dans un GIE (Groupement d'Intérêt économique), *Hippodamos 93*. En 1992 le projet urbain de la Plaine est conçu à partir d'une analyse fine du lieu fixant les objectifs suivants :

³⁸² M.-H. Bacqué, *Démocratie de Proximité, Projet, Réinventer la Plaine Saint-Denis*, hors série, avril 2008.

³⁸³ *D'Architecture*, Paysagistes, un métier réinventé, Aout/sept 2007, n°166 ; A. Masbouni (éd), *Penser la ville par le paysage*, Paris, Ed de la Villette, 2002 ; Michel Corajoud, Paris, Hermann, Versailles, ed. ENSP, 2000

³⁸⁴ Sur cette question voir par exemple l'article de D. Behar, Les contradictions métropolitaines, *Projet Réinventer la ville La Plaine Saint-Denis*, hors-série, avril 2008.

- restructurer les infrastructures et réaliser le maillage pour désenclaver les quartiers de la Plaine,
- reconverter les friches industrielles, et encourager la multifonctionnalité,
- valoriser les espaces verts et le patrimoine historique, les aménagements paysagers, le canal,
- aménager des pôles urbains forts en s'appuyant sur l'existant...

C'est parce que ce cadre existait, que le projet était élaboré, que le Stade de France a pu être accueilli en 1994 (avec la couverture de l'A1, 2 gares RER, un pont sur le canal, un passage sous les voies ferrées ...). L'intervention de Corajoud sera décisive dans ce projet.

Le projet de la Plaine Saint-Denis et l'intervention de Michel Corajoud

Le projet de la Plaine Saint-Denis va être en effet une occasion donnée à Corajoud d'appliquer sa doctrine sur les « *horizons-paysage* ». Il dégagera son parti d'aménagement par une lecture géographique et paysagère du contexte urbain et du site qu'il décrit de la manière suivante (nous soulignons):

« *La Plaine Saint-Denis... toute l'histoire de l'installation et de l'activité des hommes sur ce territoire est fondée sur de la géographie... son nom le dit. Elle commence au 'Pas de la Chapelle', entre les Buttes Chaumont et Montmartre, le seuil qui ouvre sur la grande Plaine de France, et le point précis où le méandre de Gennevilliers, en se retournant, fut à l'origine de la ville de Saint-Denis. Ici, depuis longtemps convergent tous les grands axes de communication, et là..., confluent la Seine et le canal, son raccourci. Vaste plaine bornée sur l'horizon par la douce silhouette des Buttes d'Orgemont, de Montmorency et de la toute petite butte Pinson qui met en perspective celle d'Ecouen, plus lointaine. L'urbanisation de la Plaine fut, dans un premier temps, une entreprise facile...*

Il est temps... le notre... où l'accumulation des choses est telle que tous les horizons se ferment. La géographie est captée dans l'enchevêtrement des constructions et des ouvrages, ou repoussée au-delà des limites sensibles de la ville. Il n'ya plus de lointain, il n'ya plus de paysage ou du moins cette forme de paysage que crée le rapport intelligible entre le territoire comme support, comme substrat et les divers agencements ou constructions des hommes qui l'habitent.

Pour prévenir cet effet d'obstruction, on a depuis toujours composé les villes ; créée des systèmes d'interrelations capables de mettre en perspective les composantes urbaines, d'associer les divers lieux où s'exprime la vie publique, d'assurer les respirations, les points de vue, les axes qui, par effet d'enchaînement, maintiennent et démultiplient les horizons du site d'origine. On a anéanti l'horizon physique et culturel des relations de Saint-Denis à Paris en construisant le monstrueux échangeur de la Chapelle. On a dérobé le sol, le substrat des habitants de la Plaine en éventrant l'avenue Wilson. Le fait fut si grave et la violence telle qu'à l'occasion de l'implantation du Stade de France on a enfin pris la décision de compenser cette perte par le réaménagement de cet axe majeur.

Nous sommes persuadés que la renaissance de la Plaine se fera au prix d'une redécouverte du paysage. La prolifération d'objets, la contiguïté de l'étau des emprises devront faire place... place à la mise en perspective, aux interrelations, place aux espaces ouverts et publics. Place enfin, à ce que nous avons appelé les 'horizons-paysages'. Le projet urbain inaugure cette ambition par la manière dont s'organisent les études que l'on pourrait comparer à un projet sur le paysage. Elles sont très profondément soucieuses du contexte, elles s'adaptent quotidiennement aux circonstances, elles proposent et reformulent, sans cesse, les conditions spatiales qui traduisent le mieux les exigences sociales des collectivités qui les initient. »

(M. Corajoud, *Introduction au premier rapport d'Hippodamos*, 1993)

Sur la question des interrelations et sur la création d'un espace public de liaison, il précise encore dans un entretien récent : « *Dans l'étude du projet de Saint-Denis, nous avons tenté l'inverse. Nous pensions réorganiser cette ancienne plaine industrielle à partir du réseau des espaces publics et du paysage : les rues, les plantations des rues, les places, les jardins, le réseau des eaux pluviales, etc, seraient pensés en toute priorité pour créer suffisamment de liens et qu'ensuite les architecture privées s'expriment, dans le parcellaire, plus librement* » (Interview, *Face*, Genève, mars 2004).

Le projet urbain Hippodamos : les principes de composition

La Plaine au début des années 1990 était encore une grande friche industrielle sans aucun maillage viaire interne pour l'irriguer. Reconstituer un tissu urbain dans ce territoire, retisser une trame viaire, telle était la priorité de l'équipe *Hippodamos*, sous la direction de Michel Corajoud. Une première lecture du territoire va identifier 3 points forts, et 3 axes : l'avenue Wilson, axe Nord/Sud, autoroute ouverte en tranchée divisant la Plaine, à recouvrir, la Plaine de la Plaine, axe légèrement oblique Est/Ouest, espace central à définir, et le canal, « lieu fondateur du projet », axe oblique Ouest/Est avec ses rives à aménager. Notons que le périmètre n'est pas pris en compte dans ce premier diagnostic. La fabrication du tissu va se baser ensuite sur un certain nombre de principes :

- multiplier et diversifier les relations avec Paris ;
- concilier l'autoroute (A1 et A86) et la ville ;
- développer les relations de la Plaine avec les quartiers limitrophes ;
- accueillir un programme de 45 000 habitants et 60 000 emplois ;
- privilégier l'espace public et le paysage.

Le projet urbain va consister à reconstruire un maillage viaire dense avec un traitement paysager appuyé sur un certain nombre de 'thèmes traversants' le territoire : traversées vertes est/ouest et nord sud, espaces fertiles (par récupération des eaux pluviales...), réserves vertes (plantations partout où c'est possible), récupération du patrimoine industriel, squares dans chaque quartier. Le résultat est une trame viaire plus ou moins régulière formée par :

- 7 allées Est/Ouest reliant les entités paysagères identifiées du lieu : les voies ferrées, le canal, l'avenue Wilson, et une entité nouvelle à créer, la « Plaine de la Plaine ». Ces voies sont ordonnées par l'axe principal de l'avenue Wilson et par l'axe secondaire interne légèrement oblique de la Plaine de la Plaine.
- Relation Nord/Sud en reconstituant la continuité avec Paris, couverture de l'A1 et un aménagement paysager de la dalle soulignant l'axe (royal) vers Saint-Denis, création prévue d'un parc au Nord (Cornillon), aménagement de la porte d'Aubervilliers
- « La Plaine de la Plaine », comme espace central de coopération urbaine à créer.
- L'axe Nord/Sud des voies ferrées, à franchir par des ponts habités, et traitement paysager des abords des voies ferrées.
- Aménagement paysager des berges du canal en promenades, et ponts pour relier les deux rives.

Outre la création du réseau viaire d'espace public, Corajoud interviendra directement aussi dans l'aménagement de la couverture de l'A1 (jusqu'à la hauteur de l'A.86, l'ancienne route royale vers Saint-Denis, éventrée en 1960 par faire passer en tranchée l'Autoroute qui a coupé en deux la Plaine), en créant sur la dalle une série de jardins et de places de jeux, au dessin très géométrique, soulignant la direction de l'ancien axe royal.

Le projet urbain a surtout mis l'accent sur les relations transversales Est/Ouest pour relier les communes limitrophes (Saint-Ouen et Aubervilliers) au territoire de la Plaine, et pour rompre avec la logique radioconcentrique sur Paris, en connectant les villes de la première couronne entre elles. Un renouvellement du système des arbres en ligne à la haussmannienne le long des voies a été réalisé et un procédé de gestion des eaux pluviales a été mis en place. Corajoud s'est efforcé de mettre en valeur l'horizon, de dégager les vues, d'affirmer l'horizontalité du site, en ouvrant vers les horizons-paysages qui sont pour lui : le canal à l'Est, les voies ferrées à l'Ouest, l'avenue Wilson Nord/Sud...

Mais si un maillage de voies nouvelles irrigue à présent le territoire, évitant tout enclavement, des barrières visuelles subsistent : au Nord le viaduc de l'A 86, la mégastructure du Stade, au Sud l'échangeur de la Chapelle et son « plat de nouilles », l'énorme faisceau des réseaux ferrés à l'Ouest (à franchir par un bâtiment-pont) ; quant à l'avenue Wilson, artère centrale de la Plaine, après sa couverture, la requalification des abords reste à faire. La Plaine de la Plaine

comme centralité est aussi à construire, tandis qu'au Nord, autour du Stade, se met en place une nouvelle centralité à développer et consolider.

Le projet de la Plaine Saint-Denis soulève des questions spécifiques : comment mener à bien un projet urbain à cette échelle, avec une telle multiplicité d'acteurs et des niveaux de décision distincts ? Comment articuler les différentes échelles du projet, métropolitaine, intercommunale, locale ? Le projet parviendra-t-il à créer des centralités urbaines vivantes et dynamiques, spécifiques aux quartiers ?

La question de la mémoire ouvrière et sa traduction spatiale et symbolique dans le territoire reste entière : comment l'inscrire dans l'espace public de la Plaine ? Comment la rendre visible et tangible ? Comment transmettre le souvenir de ce monde ouvrier disparu ? La Plaine et Saint-Denis, peuvent-ils faire fi de ce passé ? Pas de réponse à ces questions dans la théorie paysagère de Corajoud et dans la définition de son espace public qui ne reste préoccupé que par le visuel, le « lointain », les horizons-paysages : pourtant refuser la table rase, comme il le fait, n'est-ce pas aussi prendre en compte cette dimension historique constitutive du territoire et son identité qui exige un effort d'invention et de conception, que les élus (de gauche) doivent aussi susciter et porter ? D'autre part, le paysage urbain ne réclame-t-il pas également, pour son contrôle, outre une trame viaire, une réglementation urbaine sur les gabarits, les prospects, l'architecture... ?

Comment enfin le projet urbain de la Plaine s'insère-t-il dans le projet du Grand Paris, quelle est sa place dans ce futur espace métropolitain en gestation ? On sait que Patrick Braouezec défend l'idée d'une polycentralité (« la marguerite ») : « *Il faut en finir avec la monocentralité parisienne. Je n'ai d'ailleurs aucun intérêt à défendre mon pré carré car, si ce scénario était retenu, compte tenu des rapports des forces politiques, on aurait une nouvelle présidence d'intercommunalité...* », rejoignant avec sa position celle de Nanterre.

On examinera maintenant cette 'doctrine paysagiste' appliquée ici, pour voir en quoi elle consiste, à travers quelques textes de son théoricien principal, Michel Corajoud.

Analyse d'une doctrine nouvelle d'aménagement : le paysagisme

Généalogie d'une doctrine : le paysagisme

Peut-on parler de paysagisme comme doctrine, et en quoi consiste-elle ? Il s'agit d'un discours nouveau, plus exactement un micro-discours sur l'urbanisme porté par un certain nombre de professionnels, les paysagistes, variable aussi selon les personnalités. C'est une doctrine valorisant le paysage, c'est-à-dire mettant surtout l'accent sur le visuel dans la production et la pratique de l'espace naturel ou bâti, et donc sur la perception, qui s'est propagé en France ces dernières années. En 30 ans, en effet, le paysagisme a été inventé comme un discours nouveau et comme une pratique nouvelle, étendant progressivement son champ d'action traditionnel, les espaces naturels, les parcs et jardins, vers l'espace urbain et la ville, en s'imposant comme une approche originale et nouvelle du projet urbain, face aux carences et aux déficiences, il faut le dire, des architectes-urbanistes dans ce domaine, dont les compétences et les savoir-faire traditionnels en matière de composition urbaine ont été négligés ou perdus³⁸⁵ (dans

³⁸⁵ A. Lévy, La composition urbaine : un savoir-faire urbanistique en crise, in Ph. Genestier (éd), *Vers un nouvel urbanisme. Faire la ville, comment ? Pour qui ?* Paris, La Documentation française, 1996

l'enseignement et la pratique de l'architecture). Les paysagistes se sont ainsi peu à peu emparés et saisis de cette commande en se substituant aux architectes-urbanistes, absents ou incompetents dans ce domaine de l'aménagement plastique (formel et visuel), végétal (jardin), de l'espace urbain, plus précisément de l'espace public, de l'espace ouvert. Nous proposons une rapide généalogie de ce mouvement et de ses principaux points de doctrine, avant d'examiner, plus particulièrement la pensée d'un de ses principaux fondateurs, Michel Courajoud.

Les années 1960-1970 ont été l'antichambre de la réinvention du métier de paysagiste. L'Ecole nationale supérieure du paysage (ENSP) fut créée en 1976, à partir de la section Paysage de l'Ecole nationale d'horticulture de Versailles de 1874. C'est entre 1970-74 que Michel Courajoud avec Jacques Simon vont à l'ENSP former les premières générations de paysagistes (Alexandre Chemetoff, Claire Courajoud, Gilles Vexelard, Michel Devignes...). Les années 1980-90 ont été d'abord les années parcs : réalisation des premiers grands parcs comme la Courneuve (300 ha.), le parc du Sausset (200 ha), les parcs urbains parisiens de la Villette (35 ha), Citroen, Bercy..., à Lyon les parcs du Gerland, des Hauteurs de Fourvière, de la Croix-Rousse... En 1982, premier signe important de reconnaissance de la profession, la Fédération Française du Paysage est créée. Les années 90 vont être l'âge d'or du paysagisme et de l'ascension fulgurante des paysagistes, selon Jacques Lucan, avec l'instauration du Grand Prix du Paysage³⁸⁶ (récompensant une œuvre), puis des Trophées du Paysage, Prix du Paysage, Nouveaux Albums des Paysagistes. En 1995, une nouvelle école du paysage et de la nature voit le jour à Blois.

Avec l'émergence du thème (urbanistique) de l'espace public au cours de années 90, les paysagistes, par leur sensibilité et leur expérience, vont être soudainement propulsés au devant de la scène comme spécialistes de l'aménagement et du traitement de l'espace ouvert, du vide urbain, en développant une approche nouvelle, sensible et visuel de l'embellissement urbain, avec des interventions remarquées à Lyon, Bordeaux..., en réaménageant les quais, les ports, les boulevards, les places publiques... Leurs compétences ne cessent de s'élargir au projet urbain, où certains d'entre eux se voient confier d'importants projets de renouvellement d'anciennes friches industrielles et portuaires, comme A. Chemetoff à l'Iles de Nantes (337 ha., 2001-2009). C'est enfin la consécration avec l'attribution des Grands Prix de l'Urbanisme : Alexandre Chemetoff (2000) et Michel Courajoud (2003), récompense significative de la mutation du métier de paysagiste et de l'extension de son terrain d'action. Ils deviennent les spécialistes des questions sensibles, des questions d'ambiance, des problèmes visuels et plastiques d'une manière générale, aménagement des espaces végétalisés, des espaces urbains,

³⁸⁶ 1990 J. Simon, 1992 M. Corajoud, 1994 A. Provost et J. Sgard, 1996 B. Lassus, 1998 G. Clement, 2000 I Auriscote...

ainsi que des questions écologiques liées à la biodiversité (cf. le travail de Gilles Clément), des problématiques que les architectes–urbanistes leur ont abandonnées.

Au-delà de leurs diversités, quelles sont les idées principales qui réunissent les paysagistes ? Ils cherchent tous à renouer avec les grands maîtres du passé comme Jean-Claude Nicolas Forestier (1861-1930), ou avec l'américain Frederick Law Olmsted (1822-1903), en érigeant le site comme principal élément de fondation du projet, en portant surtout leur attention au vide, à l'espace intermédiaire, à l'entre-deux, entre les choses, en s'intéressant à leur enchaînement, à leur articulation, à leur emboîtement..., toutes les propriétés qui font la qualité de l'espace urbain, à partir des notions de seuil, limite, interférence, influence... Par ces notions et en épousant la logique du site, ils ont régénéré la pensée urbaine. En 1995, dans un article qui a fait date, (« L'alternative du paysage », *Le Visiteur*), Sébastien Marot a été un des premiers auteurs à avoir compris cette évolution et à théoriser le déplacement du travail des paysagistes de la nature vers l'urbain, en soulignant la contribution du paysagisme au renouveau de la pensée urbaine. Marot oppose alors le suburbanisme, une pensée qui lie le projet à la réalité du site, au super-urbanisme ou supra-urbanisme une pensée qui repose sur une manipulation abstraite du programme. Cette thématique nouvelle, « *penser la ville par le paysage* », a été reprise par Ariella Masboungi³⁸⁷ dans son atelier de Projet urbain. Les espaces publics, les parcs urbains, les territoires à grande échelle, tels sont maintenant les principaux terrains de travail des paysagistes.

Alexandre Chemetoff adopte une position originale et encore plus radicale dans le champ professionnel paysagiste : il se définit à la fois comme paysagiste, architecte et urbaniste, et veut restaurer, dit-il, les liens étroits qui existaient autrefois entre le paysage, l'art du jardin, l'urbanisme et la construction. Commentant son travail à l'Île de Nantes, il donne les principes essentiels qui guident sa position doctrinale particulière, sa vision du paysagisme et de l'urbanisme qui est associée : on ne peut créer, selon lui, qu'avec ce qui est « *déjà là* », les contraintes et les contingences accumulées par le temps, car « *Il n'existe pas de lieu sans histoire. Tout se passe comme si le site contenait un récit...* »³⁸⁸. Cependant, il précise bien que ce qu'il « *revendique n'a rien à voir avec les paysagistes et le paysagisme, mais est profondément lié à la culture du paysage* », et propose une méthode : « *l'invention du projet à partir du site ou dans des aller et retour entre le site et le programme. La réalité, la mémoire des lieux comme leur transformation concrète étant mobilisées comme modes d'interpellation du programme* », une sorte de 'work in progress' qu'il suggère, où « *la qualité des lieux*

³⁸⁷ A. Masboungi (éd), *Penser la ville par le paysage*, Editions de la Villette, Paris, 2002.

³⁸⁸ « Au détour d'une conversation avec A. Chemetoff, » *d'a*, n°166, Aout/Septembre 2007

transformés stimule l'exigence de la recherche du programme, qui lui même doit être à la mesure, à la hauteur des lieux en quelque sorte». Il en décrit le processus : «La maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre, les responsables politiques se renvoient les questions, organisent dans un dialogue construit, concret, une sorte de surenchère pour créer un projet qui dépasse la notion de mise en œuvre d'un programme. Ce qui se joue, c'est l'invention du projet ».

C'est donc une définition quasi 'habermassienne' de l'espace public, comme espace de débat, qu'il adopte. La notion classique d'espace public comme espace physique s'en trouve élargie : « Sur l'Ile de Nantes, l'espace public n'est pas celui auquel vous faites allusion, c'est celui qui place le projet de la ville dans le débat », en précisant encore « Le projet que nous réalisons n'est pas un projet d'espace public mais un projet de ville. Ce que nous faisons c'est de nous servir de l'espace public comme moteur de la transformation, comme lieu générateur des modifications... ». En passant du projet urbain au projet de ville, l'ambition de A. Chemetoff est d'insérer même la planification stratégique et programmatique dans le discours paysagiste (tout en dessinant la ville). On est loin du discours paysagiste classique qu'un autre professionnel, de renom international, travaillant beaucoup aux Etats-Unis, Michel Devignes pourrait tenir, en empruntant ses idées au land art et à sa théorie de «nature intermédiaire », voisine du *landscape urbanism* (James Corner), et à qui on reproche parfois de concevoir ses projets pour être vus surtout du ciel.

Michel Corajoud : un micro-discours sur le paysagisme

Par ses écrits, ses prises de position, ses projets et son enseignement, Michel Corajoud³⁸⁹ est, sans doute, le théoricien le plus important du mouvement : c'est lui qui, à l'école de Versailles, avec Jacques Simon, a formé les premières générations de paysagistes qui deviendront célèbres. Dès le départ, Corajoud a tenu à dissocier l'enseignement du paysage de celui de l'architecture, en centrant sa pédagogie sur le projet et en explicitant une méthodologie. Il va rompre avec l'horticulture et avec une culture pittoresque de là nature qui rejette la ville, pour élaborer une doctrine du paysage où la notion d' « horizon » va occuper une place fondamentale. Homme de projet et praticien, l'élaboration doctrinale de Corajoud porte à la fois sur une vision du paysage et sur une méthode de conception, sur une démarche de projet : son micro-discours doctrinal comporte ces deux aspects.

a) Les principes doctrinaux : une vision du paysage

Deux notions, au moins, sont centrales pour lui : la notion d'*horizon* et la notion d'*interrelation*.

³⁸⁹ M. Corajoud, Hartman, Paris, Editions ENSP/Versailles, 2000 ; M. Corajoud, *Projets*, Pavillon de L'Arsenal, Paris, 2008 ; A. Masbounji (éd), *Grand Prix de l'urbanisme 2003, M. Corajoud*, Ministère de l'Equipement, DGUHC, 2003.

- La notion d'horizon ou d' « horizon-paysage »³⁹⁰

Corajoud part de l'idée qu'il n'y a pas de limites dans la notion d'horizon, l'horizon n'est jamais une fermeture, une fin : « *Il y a, dit-il, une porosité générale des limites* », l'horizon n'est donc pas pour lui ce qui « *ferme l'étendue du paysage* », il montre au contraire de quelle manière sa porosité se manifeste, par débordement, par absence de contour, par ouverture, par instabilité, par passage ...« *Les éléments d'un paysage sont toujours caractérisés par leur faculté de débordement* ».« *Dans un paysage l'unité des parties leur forme vaut moins que leur débordement. Il n'y a pas de contour franc, chaque surface, chaque forme vibre et s'ouvre sur le dehors*».

Opposant paysage et ville, il explique également que l'horizon n'est aussi jamais un fond : « *Je voudrais illustrer ce que je considère être une particularité consubstantielle du paysage, qui le différencie fondamentalement de la ville, des objets ou des corps. A l'inverse de ce que l'on pourrait croire, je ne pense pas que l'horizon est un fond sur lequel se détachent des plans successifs. Je pense au contraire que l'horizon est une puissance de cohésion et d'ouverture*». L'horizon est plutôt caractérisé par « *des frontières diffuses, des lignes de partage qui frangent, se dérobent pour parfois se confondre* ». Citant M. Serres, il définit l'horizon comme un « *confus distinct*», car, « *L'horizon est si peu stable qu'il est l'exact contraire d'une fermeture, il est une puissance d'ouverture de débordement...* »

C'est un lieu d'interrelation, de passage : « *L'horizon est la manière singulière dont un espace modèle son rapport avec ses espaces voisins. ...Parce qu'il est lacunaire, instable dans le temps, multiple et changeant dans l'imaginaire et la représentation, l'horizon est un passage, un lieu d'interrelation qui fait se chevaucher, coexister et s'enchaîner des paysages singuliers*».

Les nombreuses propriétés de l'horizon dont il faut alors tenir compte dans un travail de projet et qui caractérise son ouverture sont : la porosité des limites physiques, la perméabilité au regard, au mouvement, la variabilité temporelle de ses limites physiques, saisonnières, la variabilité historique, la variabilité de la perception des limites, des échelles, de la conscience de ces limites, ainsi que la variabilité des limites, juridiques, cadastrales, culturelles, affectives, symboliques ...

Ce constat le conduit à opposer le travail de l'architecte à celui du paysagiste : l'architecte qui conçoit un bâtiment ne prête pas toujours attention au fait qu'il peut fermer une perspective, boucher un horizon, alors que, pour le paysagiste, il y a toujours un au-delà des lieux sur

³⁹⁰ Conférence à l'ENS, Paris, 9.02.1998

lesquels il travaille, et qu'il importe de considérer dans le projet. Il consiste, par exemple, à « mettre en scène des lointains, mettre de l'infini dans l'emprise finie du jardin», en donnant des exemples : la « valeur paysagère » de villes comme Genève ou Annecy, dit Corajoud, c'est « qu'elles intègrent leurs lointains et elles sont en accord avec le grand paysage, avec leurs horizons...il y a toujours quelque chose à mettre en exergue...On peut toujours récupérer quelque chose ». On pourrait résumer toutes ces catégories :

horizon vs limite >>>>> horizon = frontière poreuse

horizon vs fond >>>>> horizon = débordement = lointain

horizon vs fin >>>>> horizon = passage = lieu d'interrelation

Opposant à nouvelle ville contemporaine, architecture, et approche paysagère, il écrit : « *Un des problèmes importants de la ville contemporaine me semble être son obstruction et de ce fait, sa désorientation. L'accumulation non réglée des constructions dans la ville actuelle est telle que tous les horizons se ferment. Il n'y a plus de lointains, plus de paysages* ». En conclusion, dit-il, « *L'organisation de la ville doit aujourd'hui faire attention à ménager des ouvertures, laisser des respirations, établir des points de vue, des axes qui, par effet d'enchaînement, maintiennent et valorisent les horizons-paysages* », car , dit-il, « *Il y a toujours un au-delà des lieux sur lesquels on travaille* ». On pourrait transcrire sa notion dans la formule suivante qui produit l'horizon-paysage :

horizon = ouverture =dégagement = lointain = au-delà = paysage..... >>>>> horizon-paysage

- Le rapport au contexte et la notion d'interrelation³⁹¹

Autre point de doctrine important pour Corajoud est relatif à la crise actuelle de la ville qui est celle de sa périphérie et de son aménagement : critiquant les promoteurs de la « *ville émergente qui défendent aujourd'hui l'idée que la modernité se caractériserait par le principe de l'accumulation simple* » et qui « *pensent que le principe de l'articulation et la relation entre les choses est une notion désuète* », il dénonce les architectures produites qui « *affirment leurs qualités par le célibat, par le fait qu'elles s'expriment seules...la question du contexte n'est, me semble-t-il, pas au centre des préoccupations de l'urbanisme* ». Repoussant aussi la pratique de la table rase, il prône le « *concert des choses* » et le rapport au site : « *ce que le projet apporte de nouveau sur le site doit nécessairement entrer dans le concert des choses* », « *l'art du projet de paysage, écrit-il, peut être comparé à celui de la conversation* ». C'est-à-dire opposition ici entre architecture et paysage :

³⁹¹ Conférence, *Colloque sur l'enseignement et la pratique des architectes-paysagistes*, Barcelone, 18.11.1995

Paysage/Contextualisation vs Architecture/ Décontextualisation

Toujours sur cette opposition, il écrit : « *Une autre caractéristique du paysage, qui conforte le mouvement de passage, est l'obliquité... Dans la ville dense, chaque architecture fait un bloc vertical de résistance qui fait césure* », opposant ainsi la verticalité de l'architecture à l'horizontalité du paysage par la formule : « *Faire surface est une notion qui fonde la pensée paysagère, alors que l'architecture cherche plutôt à faire face* ». Soit à nouveau l'opposition :

Architecture/verticalité vs Paysage/horizontalité

ou

Architecture/'faire face' vs Paysage/'faire surface'

- Il se prononce également sur la distinction tracé géométrique vs tracé pittoresque, en renouant avec la grande tradition française de l'art des Jardins qui va de Le Notre à Nicolas Forestier, en défendant le géométrique contre le pittoresque, et ce qu'il appelle son « *entreprise de surnaturalisation* », critiquant Haussmann et Alphand, dont les jardins « *oasis faites en pierres et carton peint où l'on sent l'architecture plus encore que le jardinier* » (citation de Vincent Fournel) ; selon lui, ces derniers « *ont participé activement à la perte progressive des savoirs qui ont toujours fondé la pensée paysagère, en sacrifiant à la pure idéologie et à l'esprit de système, le rapport obligé du paysagiste à la réalité concrète du monde* ». Malgré les tentatives de Forestier, la nouvelle idéologie des « espaces verts », dit-il, s'est répandue au début du XXème, et les jardins anglo-chinois, « *retranscription naïve de la nature...* », ont servi de modèles à de nombreux paysagistes. Faisant alors l'éloge du paysan et de son travail sur la campagne, il écrit : « *Nous nous sommes astreints, dans les années 70, à sortir de nouveau pour retrouver le monde tel qu'il est, pour regarder la campagne et réapprendre la géométrie* ».

b) La démarche de projet de paysage

Après l'exposé de ses principaux concepts doctrinaux, c'est aussi l'explicitation du processus de projet de paysage lui-même qu'il a tenté de formuler dans un texte, « *Les 9 conduites nécessaires pour une propédeutique pour un apprentissage du projet sur le paysage* »³⁹², où il présente, d'une manière didactique, et synthétique, les principes et conseils de conception du paysage à observer. On résume ces 9 points où les concepts de paysage ont été introduits (nous soulignons).

³⁹² M. Corajoud, in J-L. Brisson (éd), *Le jardinier, l'Artiste et l'Ingénieur*, Editions de l'Imprimeur, 2000.

1. « *Se mettre en état d'effervescence* » : s'informer sur tout, rapport sujet/objet

Premier questionnement, émulation cognitive, besoin d'être informé, formuler les premières hypothèses. Adopter les premières postures projectuelles et les hypothèses de travail ; cerner les injonctions du réel et les « contraintes » du site et du programme. Ne pas confondre avec la phase d'analyse. Bien distinguer les données qui sont « l'objet », du sujet qui conçoit le projet : « ce n'est que dans la médiation de l'objet par le sujet que le projet s'élabore », « *La démarche de projet n'est pas linéaire mais récurrente* », « *l'analyse et le projet ne sont pas, à mon avis, dissociables* ».

2. « *Explorer les limites, les outrepasser* » : porter attention aux horizons-paysages.

Connaissance large du site, pas de limites, pas d'horizons fermés, mais des frontières diffuses et poreuses : « *l'horizon est si peu sable qu'il est une puissance d'ouverture, de débordement..., manière singulière dont un espace modèle son rapport avec ses espaces voisins..., un passage, un lieu d'interrelation* ». Conséquence : distinction entre le « *designer qui fait l'épure de l'objet qu'il imagine, l'architecte celle de son bâtiment, et le paysagiste qui a beaucoup de mal... la présence des choses qu'il observe ou imagine ne peut être réduite ni s'exprimer par un contour... toutes les choses se distinguent et se confondent à la fois* »

3. « *Parcourir en tous sens* » : définir les interrelations, ne pas encore analyser, utiliser les sens

Parcourir le site, ses alentours, en tous sens, ne pas rompre avec l'identité du lieu, éviter les ruptures brutales. Observation, investigation, prise en compte d'un maximum de données en évitant deux écueils : (a) la fascination pour un point de vue privilégié (position d'ubiquité) ; (b) l'attitude trop analytique séparatrice et cloisonnante : chercher les interrelations. Lire à la fois les qualités qui s'affirment et fuir ces qualités trop singulières. « *Vous ne distinguez pas, vous entrevoyez* », « cette mise en sommeil relative de votre outil d'analyse privilégié rehaussera soudain votre sensibilité », utiliser votre odorat, faites varier la lumière... multipliez les regard et les perceptions.

4. « *Quitter pour revenir* » : rapport analyse/projet, mais attention à l'excès d'analyse.

Attention à l'excès d'analyse : « Plus vous analyserez les données du lieu et de la demande et moins vous serez capable d'agir », « *Le projet commence par une certaine forme de réduction du réel qui donne prise sur lui* », « *de multiples aller et retour seront nécessaires tout au long de la démarche pour associer intimement l'analyse et le projet* », « *faire un projet c'est aussi saisir des opportunités* », « *une connivence avec le site permet, en retour, d'informer le projet lui-même* »

5. « *Traverser les échelles* » : prendre en compte les diverses échelles à emboîter

« L'intime emboîtement de ses différentes échelles, telle est la caractéristique du paysage à retenir », la traversée des échelles consiste à maîtriser le détail, le proche et le

lointain en donnant comme exemple le parc de Versailles, «*exemple sublime de l'emboîtement des échelles* ». Cette traversée et cette maîtrise des échelles est ce qui est le plus difficile.

6. «*Anticiper*» : établir des relations au temps, au passé, au site, contre la table rase

Regarder le territoire d'une manière dynamique, dérouler les principaux temps, reconnaître les tendances les plus marquantes, les plus pertinentes. Ce qu'il propose, dit-il, n'est ni du passéisme ni du conservatisme : « *Le projet est un mélange de souvenirs et d'anticipations. Vous ne devez pas comprendre la recommandation qui vous est faite d'ancrer votre projet dans l'histoire et la géographie des lieux comme incitation au passéisme et à la conservation. Elle vous propose seulement de ne plus travailler sur la tabula rasa mais d'enchaîner vos nouvelles propositions à la mémoire du site* ».

7. «*Défendre l'espace ouvert*» : dégager, libérer les horizons (bis)

Préservation de l'espace ouvert, contre l'encombrement systématique de l'espace, défendre la porosité de l'horizon, contre la surcharge générale du paysage, le débarrasser de tout ce qui le gêne...

8. «*Ouvrir son projet en cours*» : expliciter le parti et les choix du projet, viser la négociation.

« *Tout l'intérêt du créateur se concentre donc, dans un premier temps, sur l'ouverture totale du temps de la conception, sur l'enchaînement des nombreuses et parfois minuscules décisions par lesquelles, dans l'espace, il transpose, pas à pas, la demande qui lui est faite, par des tâtonnements et des aller et retour incessants* ». Il faut, recommande-t-il, « *ouvrir toutes les fenêtres sur l'espace et le temps du projet, rendre cette pratique la plus transparente possible pour mieux comprendre ses sources, sa dynamique, ses modes de résolution, son histoire, abandonner la position un peu romantique de l'artiste isolé dans le secret de son atelier et vous expliquer très largement sur la genèse de vos projets* ». L'objectif, dit-il, c'est la négociation : « *C'est rendre accessible à tous l'enchaînement des décisions qui ont conduit à la mise en forme proposée* », pour donner aux autres « *les moyens d'une véritable critique et d'intervenir judicieusement* », car « *Dans la conduite et l'art du paysagiste, une attention particulière doit être portée à la négociation* ».

9. «*Rester le gardien de son projet*» : défendre et garder sa position, son parti

Dernier conseil : ouverture et négociation certes, mais « *attention à ne pas laisser le corps du projet lui-même être envahi, accaparé et finalement détourné par vos interlocuteurs... Vous devez donc rester les gardiens vigilants de vos projets* »

Ces neuf points, «*neufs conduites* », ne constituent pas vraiment une démarche de projet, un processus de conception, ils ne proposent pas une succession d'opérations à suivre, ni des

procédures de syntaxe et de synthèse qui caractérisent le projet, ce sont surtout des recommandations et des postures à suivre dans un travail de projet.

- Sciences sociales et projet

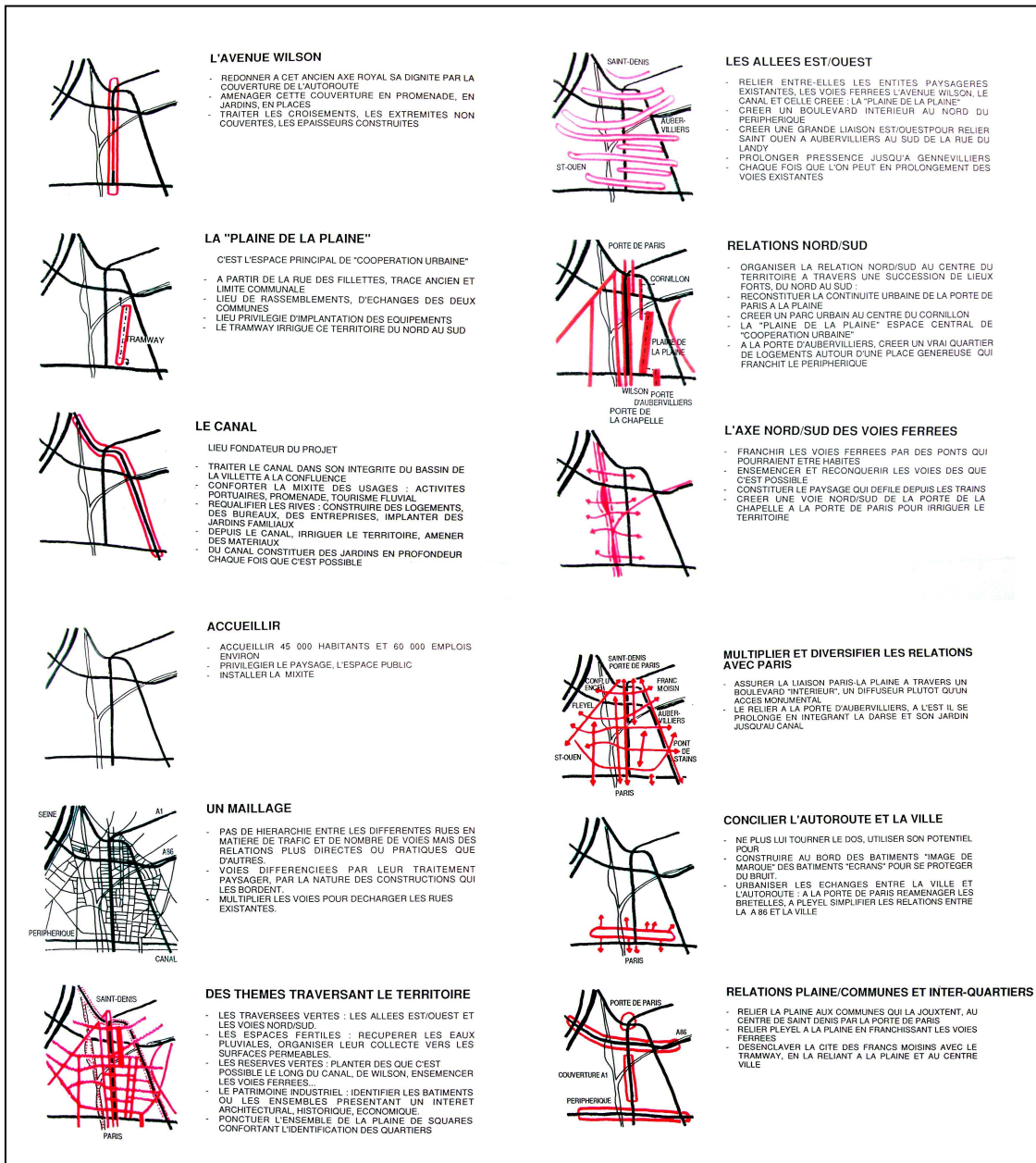
Sur les rapports entre les sciences humaines et sociales, voire les arts plastiques, avec le projet, il apporte une remarque intéressante et essentielle : d'une part, dit-il, elles ont tendance à s'instaurer en disciplines autonomes, et d'autre part, « les concepts mis en œuvre dans ces disciplines sont souvent peu ou pas spatialisés et de ce fait n'assurent pas le passage vers le projet ». Citant B. Huet il conclut: «'il y a incompatibilité de logiciel' », il faudrait, selon Corajoud, « inventer un décodeur ».

Ces considérations sur le projet paysagiste sont également valables pour le projet architectural et urbain en général, et ces remarques fondamentales sur la spatialisation mériteraient plus de temps pour en parler.

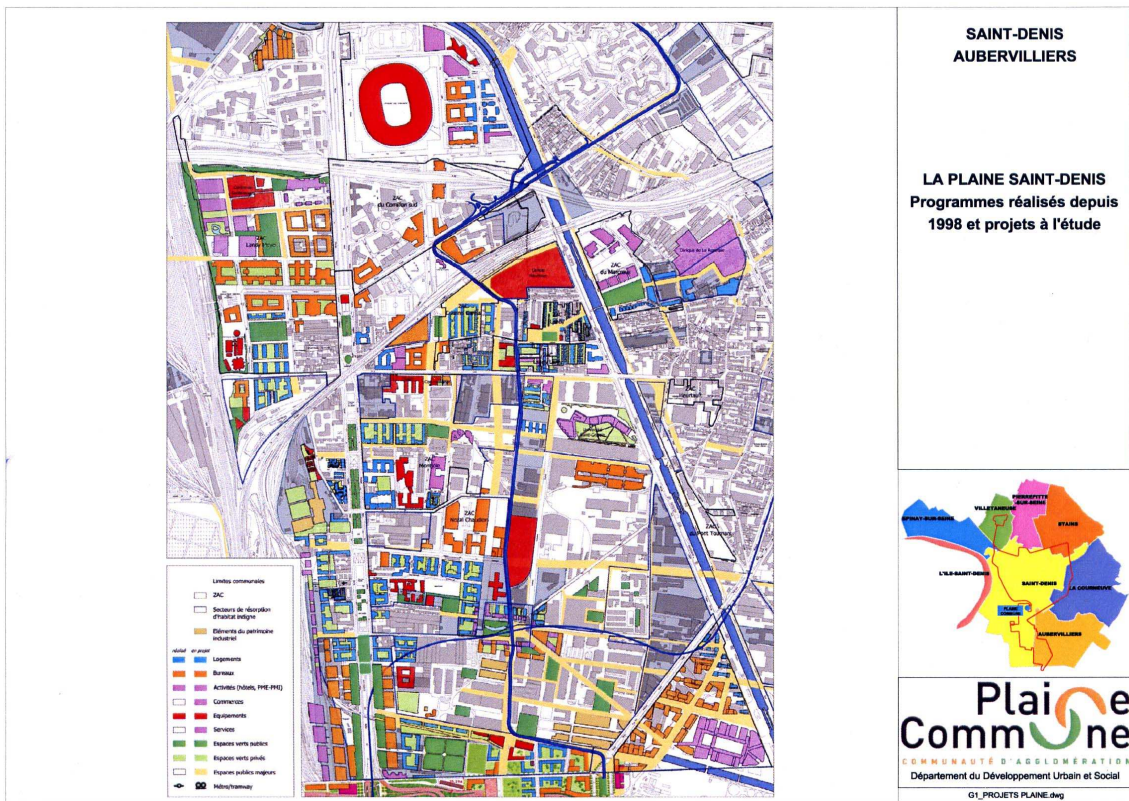
A coté de ces doctrines de professionnels, aménageurs de l'espace, on doit signaler également, on l'a vu, la présence d'idéologies urbaines portées par les élus, à connotations politiques, et qui ont, par les choix en matière de programmation, mais pas seulement, un impact certain sur le projet urbain : logement social, mixité, emplois, transports publics, crèches, écoles...., démocratie participative...On peut parler, par exemple, ici, d'un 'républicanisme urbanistique' dans l'engagement pour leur ville de certains responsables politiques, comme à Plaine Commune, ou à Seine-Arche, malgré les différences de formes produites. A coté des doctrines urbanistiques, il aurait donc lieu d'être plus attentif à ces positions idéologiques et aux discours urbains des élus qui déterminent leur projet de ville. Le projet urbain final résulte finalement de la conjonction de ces différentes pensées sur/pour la ville. C'est une piste de recherche ouverte pour des travaux ultérieurs.



Le secteur de Plaine Commune et photographie du secteur de la Plaine, entre la gare RER et le Stade. Documents Plaine Commune, 2004.



Les éléments fondateurs du projet urbain : « développer la Plaine à partir d'une pensée de l'espace public et produire un urbanisme de relations ».
Document Hyppodamos 93.



Le territoire de la Plaine Saint-Denis et les programmes réalisés depuis 1998. Photo de la couverture de l'autoroute A1.
Documents Plaine Commune.

Le Projet « Paris Nord-Est » et la question de l'urbanisme réseaux

Contexte, système d'acteurs et processus de projet

Le territoire de la couronne est aujourd'hui la plus importante réserve foncière de Paris où se concentrent toute sortes de réseaux de transport, d'édifices industriels et logistiques, il est devenu, de ce fait, avec le temps, le plus important territoire de projet de la capitale, et inscrit comme tel dans son PLU : Porte Pouchet, Porte de Clignancourt/ secteur des Poissonniers, Paris Nord/Est, Porte des lilas, de Montreuil, de Vincennes, d'Ivry, Plaisance/Vanves... constituent les principaux espaces d'intervention. Par sa position il est à l'articulation de plusieurs échelles, locale, métropolitaine, régionale, et c'est sur ce territoire intermédiaire que se joue aussi la relation de Paris avec ses voisines, les communes limitrophes, qui, aujourd'hui avec la question du Grand Paris, devient prioritaire.

Situé au Nord-Est de Paris entre la Porte de la Chapelle et la Porte de la Villette, sur deux arrondissements (18^e et 19^e), le projet Paris Nord-Est est inscrit dans le GPRU de Paris, avec actuellement 13 000 hab., 16 000 emplois, c'est un espace fortement enclavé et découpé par les infrastructures. Le projet a pour objectif la création de 25 000 emplois, des logements pour 100 000 hab., avec pour priorités : améliorer la qualité de vie, désenclaver l'espace, et créer de nouveaux pôles économiques. Il concerne la mutation d'un territoire de 200 ha., très fortement marqué par les infrastructures de transport (périphérique, Bd des Maréchaux, voies ferrées, canal) et par des activités logistiques (entrepôts Ney, Macdonald...), fractionné et dégradé, ce territoire décousu constitue surtout une forte coupure/barrière entre Paris et la Plaine Saint-Denis. Ce territoire de projet particulier nous intéresse par sa position intermédiaire, il est à la jonction de la Plaine Saint-Denis et de Paris, et soulève, de ce fait, des questions relatives à la *couture urbaine* (sur le plan morphologique), tant au niveau local que global (dans la perspective du Grand Paris), il pose aussi la question des modalités formelles et fonctionnelles de relation de la capitale avec sa banlieue voisine, et la manière également dont la dynamique de la Plaine (Stade, Icade, EMGP...) intervient en retour.

Interroger, à propos de ce projet, la notion de *coupure/couture* urbaine, connexe à la question des réseaux et à leurs effets, ainsi que ses modalités de réalisation, est aussi une question posée à la recherche. Elle est, nous semble-t-il, insuffisamment approfondie dans la plupart des projets de réhabilitation de la couronne parisienne alors qu'elle en constitue la problématique centrale. Ouvrir des pistes de réflexion sur cette question, en s'appuyant sur la morphologie urbaine du territoire, sur l'histoire du lieu concerné, proposer des méthodologies d'approche, nous semble également nécessaire pour nourrir le débat.

Le projet Paris Nord-Est affronte, en effet, les conséquences et les contraintes d'un urbanisme de réseaux, dont la coupure/barrière du périphérique situé au cœur de ce territoire, résulte d'une conception urbanistique de 'réseaux-tuyaux' caractéristique de années 60-70 qui a brutalement détruit les tissus existants, en séparant intérieur et extérieur de la capitale. Ce projet de requalification cherche à en corriger les erreurs et à limiter l'impact des réseaux sur le tissu urbain, à améliorer la liaison Paris/périphérie : il vise à réaliser un autre urbanisme de réseaux, plus attentif au contexte et à l'environnement. C'est cet autre urbanisme des réseaux que G. Dupuy a cherché à théoriser, et que nous exposerons plus loin, en explicitant sa position. Retrouve-t-on l'application de ses idées dans le projet Paris Nord-Est ? Avons-nous une réponse aux problèmes soulevés ?

Le périphérique parisien³⁹³ (1956-1973), infrastructure de 35 km de long insérant Paris, est l'autoroute la plus fréquentée d'Europe (1,1 millions de véhicules par jour) : c'est un pur produit de cet urbanisme des « réseaux-tuyaux », une infrastructure routière à grande échelle construite au cœur de la ville dense, qui, par sa logique de conception technique et monofonctionnelle, indifférente à son contexte, enferme Paris, en séparant la ville de son extérieur, la banlieue. Les conséquences sont connues : nuisances, pollutions, coupure du tissu, barrière infranchissable, paysage urbain chaotique..., comme toutes les infrastructures il est souvent jugé anti-urbain. De plus, avec le développement métropolitain de la capitale, cette coupure devient, de nos jours, de plus en plus anachronique et incohérente et demande à être dépassée.

Défis techniques, urbanistiques et environnementaux, enjeux de développement local et régional, l'intégration des grandes infrastructures autoroutières dans le tissu urbain soulève des questions que de nombreuses métropoles doivent affronter aujourd'hui : comment réduire les nuisances ? Comment requalifier les infrastructures qui fractionnent et fragmentent les tissus ? Quelles articulations nouvelles établir avec le contexte urbain ? Comment résoudre la coupure urbaine et l'effet de barrière produit ? Comment redynamiser le secteur déprécié ? Quels aménagements et quels nouveaux édifices y construire : immeubles-ponts, tours, constituent-ils des solutions valables et généralisables partout ? Barcelone, Montréal, Berne, Birmingham... sont souvent citées, par leurs réalisations, comme des exemples : quelle extrapolation peut-on faire de ces modèles ? Nous montrent-ils à quoi pourrait ressembler cet autre urbanisme des réseaux que G. Dupuy appelle de ses vœux, ce rapport neuf à l'infrastructure, à trouver, pour résoudre le divorce de l'infrastructure avec la ville ?

La Ville de Paris a pris conscience de ce problème. L'insertion du périphérique est devenue à présent une priorité dans sa stratégie urbanistique, un enjeu fondamental de sa politique et le développement des rapports entre ville et banlieue, entre centre et périphérie - notions aujourd'hui largement dépassées, à l'échelle de la métropole - est devenu une préoccupation majeure : le 'périf' n'est plus à la périphérie, mais est au centre même de l'agglomération. Etudes et projets urbains ont été lancés et se multiplient sur ce territoire : l'étude de l'agence TVK sur la *ville du périphérique*³⁹⁴ (mais selon nous, le périphérique, par la coupure qu'il entraîne et sa logique monofonctionnelle technique et strictement circulatoire, ne peut constituer une « ville », il en est plutôt un obstacle : un nouveau tissu est à imaginer et à construire où l'effet négatif du périphérique serait supprimé, TVK propose comme solutions diverses formes de couverture et de types de dalle qui restent aussi discutables). De même, l'Apur a réalisé une étude (1999) sur les autoroutes urbaines en France et à l'étranger, à partir des réponses apportées aux situations conflictuelles : projets de réparation, projets de renouveau, projets hybrides pour tenter de concilier infrastructure et contexte urbain...

Aujourd'hui de nombreux projets sont en cours d'étude, ou de réalisation, sur le périphérique pour réhabiliter la couronne : l'interface Masséna et Ivry/Seine Amont, les couvertures de la Porte des Lilas, de la Porte de Vanves, le parc des expositions avec la tour triangle (Herzog et Meuron), la cité internationale et la commune de Gentilly (projet de Reichen), l'aménagement des portes de Montreuil, de Vincennes, de Bercy-Charenton..., sans oublier le projet Paris Nord-Est, entre la porte de la Chapelle et la Porte de la Villette, qui nous intéresse. Ils ont tous pour objectif principal de corriger les effets néfastes de l'urbanisme des « réseaux-tuyaux » et la coupure engendrée : quel résultat et quel bilan peut-on faire de ces études et de ces projets en cours ? Quelle est la cohérence entre ces projets ? Quelle relation et quelle unité peut-on trouver entre ces diverses opérations ? Quel parti d'aménagement commun ? Comment affrontent-ils les rapports avec les communes voisines ? Quelle continuité

³⁹³ Pour une histoire du périmètre, J.L. Cohen, A. Lortie, *Des fortifs au périmètre*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard, 1991.

³⁹⁴ TOMATO architectes, *Paris, La ville du périphérique*, Paris, Le Moniteur, 2003

territoriale se dégage de ces interventions ? Nous présenterons le projet Paris Nord-Est avant d'examiner la doctrine de l'urbanisme des réseaux théorisée par Gabriel Dupuy qui le sous-tend implicitement.

Le projet Paris Nord-Est : un nouvel urbanisme de réseaux (?)

Le territoire du projet s'étend entre la Porte de la Chapelle et la porte de la Villette sur deux arrondissements, le XVIII^e et le XIX^e, sur plus de 200 ha. C'est le plus vaste secteur d'aménagement de la capitale. Deux communes voisines, au Nord du périphérique, se sont jointes au projet, Aubervilliers et Saint-Denis : c'est la toute première fois que Paris et des communes limitrophes réalisent un projet urbain en commun.

Outre le périphérique Est-Ouest et son énorme échangeur à la Chapelle et l'A1, le territoire est traversé par de multiples autres réseaux ferroviaires et hydrauliques : au Sud-Est les faisceaux de voies ferrées de la gare de l'Est avec leurs dépôts, à l'Ouest ceux de la gare du Nord, à l'Est également le canal Saint-Denis, et deux méga-édifices industriels au Sud des Maréchaux, les entrepôts Ney et Macdonald. Le résultat de la conception sectorielle de ces réseaux qui s'enchevêtrent, c'est un espace enclavé, découpé en tout sens, fractionné et en conséquence déprécié, où les problèmes sociaux rejoignent les problèmes spatiaux. C'est à ce grand territoire que la Ville de Paris s'est attaquée. Bref récapitulatif chronologique.

2002 : ouverture de la concertation et approbation des objectifs. Convention de mandat d'études avec la SEMAVIP. Définition des modalités de concertation. Parallèlement la Ville de Paris et la Région IDF ont lancé une étude sur l'insertion urbaine du périmètre : l'équipe retenue est l'agence TVK.

2003 : engagement des marchés de définition pour choisir le projet urbain : Dusapin&Leclercq et agence TER, agences Devillers, Tania Conko, Chemin Faisant sont les participants.

2004 : choix du projet urbain et installation du comité de concertation : désignation du lauréat Dusapin&Leclercq et agence TER coordinateur du projet

2005 : création de la ZAC Claude Bernard et approbation du projet de territoire qui regroupe l'ensemble des actions programmées.

2006 : achèvement des études sur l'entrepôt Macdonald et dossier de réalisation de la ZAC . Claude Bernard.

2007-2008 : achèvement des études sur les portes Aubervilliers et la Villette.

2007-2008 : lancement du projet de la gare des Mines (friches ferroviaires de 22 ha)...

Le projet Dusapin & Leclercq,

Le diagnostic établi par l'agence *Dusapin & Leclercq* et l'agence paysagiste TER, est basé sur une lecture du lieu essentiellement en termes de réseaux et de flux qui les conduit à voir, dans ce territoire lacéré de réseaux, une « *ville du déplacement* »³⁹⁵, à contrebalancer, d'une part, par des espaces de 'séjour' (rapport séjour/mouvement), et d'autre part, à voir aussi une ville dominée surtout par les mouvements rapides (trains et autos), au détriment des mouvements lents (piétons, vélos...), qu'il faudra rééquilibrer dans ce sens. François Leclercq insiste bien sur l'antagonisme entre réseaux (mouvement) et maillage (séjour) dans ce territoire :

« *Toute l'ambiguïté du site est dans la confrontation entre le statique, le résidentiel, l'installé et le dynamisme des réseaux qui ont, au fur et à mesure du temps, inventé une ville particulière.* »

Sur ce territoire, le projet doit rester ouvert pour que « *Là, plus qu'ailleurs, le projet est avant tout, un éclairage récusant le définitif, une ouverture pour que d'autres, tous les acteurs de la ville en mouvement, s'y engouffrent* »³⁹⁶.

³⁹⁵ F. Leclercq, in Dusapin & Leclercq, architectes, agence TER, *Paris Nord-Est*, Paris, Jean-Michel Place, 2004.

³⁹⁶ *Ibid.*

Les solutions dégagées dans le projet s'articulent alors autour de différents parcours nouveaux à créer pour améliorer et diversifier les flux, briser les barrières avec la banlieue, en corrigeant la logique de « réseaux-tuyaux » qui a sévi jusque là : 3 parcours linéaires Est/ouest et 6 parcours transversaux Nord/Sud, reliant Paris avec ses communes voisines, ont été ainsi définis, sur lesquels le projet va porter. Mais en mettant surtout l'accent sur les parcours, n'est-ce pas encore et toujours les flux, donc les réseaux, qui restent privilégiés ?

a) 3 parcours transversaux Est-Ouest qui facilitent les déplacements rapides et lents.

1- Le *périphérique*, couvert en partie, dévié et creusé en certains endroits, avec un rétrécissement de l'échangeur de la Chapelle (par suppression et réduction de certaines bretelles), il est de plus camouflé par une forêt linéaire et un traitement paysager : il s'agit d'atténuer son effet de barrière physique et visuelle.

2- Le *Boulevard des Maréchaux* sera requalifié avec, au Nord du logement et des jardins et au Sud une mise en scène des grands édifices logistiques (ex-entrepôts) transformés et reliés par un vaste parvis linéaire, où différentes circulations trouveront leur place, dont le tramway : il s'agit de restructurer et revaloriser l'espace public.

3- Une *promenade verte* Chapelle-Villette (jusqu'au canal Saint Denis) dédiée aux circulations douces, située dans le lit des anciennes voies ferrées, avec là aussi un traitement paysager prévu : il s'agit d'introduire plus d'espace vert planté pour relier et aérer le territoire.

b) 6 parcours transversaux Nord/Sud favorisant les relations entre Paris et les communes limitrophes :

1- *réaménagement de la Porte de la Chapelle* vers l'axe historique Paris /Saint-Denis (qui se poursuit vers l'A1 et sa couverture) ;

2- *couverture du périphérique* à la hauteur de la gare des Mines avec une dalle de 225m de long (le périmètre sera dévié et creusé en conséquence) et construction d'un bâtiment-pont avec une esplanade, permettant la jonction des trois villes (Paris, Saint-Denis, et Aubervilliers) ;

3- *réaménagement de la Porte d'Aubervilliers* et introduction de circulations douces ;

4- *liaison Eole/Aubervilliers* à travers la reconversion des entrepôts et construction d'une passerelle sur le périmètre (reliant plus au Sud le futur pôle multimodal Eole/Evangile) ;

5- *réaménagement des berges du canal Saint-Denis* en parc-promenade entre Paris et Aubervilliers ;

6- *réaménagement de la Porte de la Villette* et traitement paysager de l'entrée.

Ces diverses interventions sur les espaces de mouvements s'accompagnent aussi d'un programme général de construction de près d'1 million de m² dont : 40% pour le logement avec la moitié en social, 10% d'équipements, et 50% pour les activités de bureaux et de commerce.

Le système d'acteurs en place est complexe et pluriel, il comprend :

- les architectes coordinateurs : l'agence Dusapin & Leclercq + l'agence paysagiste TER ;

- les aménageurs : SEMAVIP, SNEF, CDC, ICADE... ;

- les partenaires : Ville de Paris, XVIII^e, XIX^e, Plaine Commune, Pantin, SNCF, RATP, STIF, RFF, Région IDF...

- des sociétés immobilières...

Les coalitions de projet évoluent selon les projets et les 9 sous-secteurs définis qui divisent le territoire à aménager et qui comprennent des programmes spécifiques. Un conflit s'est produit, par exemple, lorsque le XVIII^e arrondissement a voulu transférer son marché des 5 continents de Château-Rouge vers la Plaine qui a vivement réagi : « *Ce projet rappelle un peu trop les méthodes du passé, quand on rejetait aux portes de Paris toutes les nuisances* » (Bernard Vincent, maire adjoint Aubervilliers). Cette réaction est symptomatique du nouvel état d'esprit des élus de banlieue.

La concertation organisée par la ville de Paris est également présente et active depuis 2003 autour du projet de renouvellement. Le Comité de concertation mis en place s'est réuni plusieurs fois pour la présentation de l'état d'avancement : le 10 juillet 2007 préalablement à la réunion publique du 17.10. 07. Depuis trois réunions publiques ont eu lieu sur des thèmes

précis : en avril 2008 sur les espaces publics Eole/Macdonald, en mai 2008, sur l'avancement de la ZAC Claude Bernard, en juin 2008 sur le quartier Chapelle Internationale...

Là encore, par la multiplicité des acteurs et des intérêts différents, par la concertation des habitants, par les jeux d'acteurs qui s'opèrent c'est un *urbanisme transactionnel* qui est en oeuvre. Il faudrait analyser plus en détail les modalités et les procédures, voir aussi, par exemple, entre le projet initial Paris Nord Est et le projet final dans quelques années, les modifications qui interviendront, produites par la négociation et les diverses transactions entre les acteurs. A suivre.

Quelles sont les idées qui sont en amont de ce projet ? Nous avons affaire ici à un urbanisme des réseaux qui se veut différent et correcteur d'une pratique dépassée et disqualifiée : y-a-t-il dans ce projet une référence (plus ou moins) explicite à cette doctrine ?

Analyse d'une doctrine urbanistique contemporaine : l'urbanisme des réseaux

Emergence des réseaux et de l'urbanisme réticulaire

C'est un micro-récit urbanistique formalisé et théorisé en France par Gabriel Dupuy³⁹⁷ (1991), partagé par un certain nombre d'auteurs de professionnels et de chercheurs (voir les travaux du LATTs). Il exprime l'intérêt croissant aujourd'hui pour cette question et traduit l'importance grandissante prise par les réseaux dans le discours et la pratique urbanistiques, ainsi que l'urgence des réponses à apporter aux nombreux dysfonctionnements issus de la confrontation des infrastructures avec la forme urbaine.

L'explosion des réseaux techniques à partir du XIX^e siècle, les VRD (réseau et voies divers, réseaux d'assainissement, d'eau, d'égout ; réseaux énergétique, électricité, gaz ; réseaux de transport, viaire, ferroviaire, aérien ; réseaux de télécommunication, téléphone, télégraphe, poste, internet...), et leur impact sur le fonctionnement urbain, ont conduit à une transformation radicale de la ville et de sa structure, affirme Dupuy. Ils entraînent et exigent une révision complète de nos idées et de notre vision de l'urbanisme : les flux, leur vitesse, sont devenus dominants et constituent la caractéristique majeure de la ville contemporaine qu'ils configuent, et la *connectivité*, obtenue par l'extension des réseaux de toutes sortes est devenue, aujourd'hui, la principale propriété de l'urbanité. Ils rendent, de ce fait, l'urbanisme classique, fondé sur le maillage, la forme urbaine, le zoning, l'urbanisme *aérolaire* comme l'appelle Dupuy, statique par définition, caduc et dépassé : il doit être substitué par un urbanisme *réticulaire*, qui tient compte de cette nouvelle dynamique des flux qui organisent et déterminent la ville et son espace.

« Depuis plus d'un siècle, les réseaux de circulation, d'énergie et surtout de communication ont recomposé une ville où les nœuds comptent autant que les zones, les connexions autant ou plus

³⁹⁷ G. Dupuy, *L'Urbanisme des réseaux, Théories et méthodes*, Paris, A. Colin, 1991

que les frontières, le temps autant ou plus que l'espace. Cette nouvelle composition urbaine oriente les pratiques quotidiennes des citadins et donne un sens social global à la notion de réseau ». (p. 66). Il oppose deux démarches urbanistiques : « le morceau de ville peut relever de significations multiples : aménagement physique d'une place proche du centre traditionnel par un architecte talentueux : pure composition morphologique, excluant toute idée de réseau, de transaction, de connexion, voire même de mouvement ou de relation fonctionnelle, d'un côté ; de l'autre, réorganisation d'un espace périphérique dans le but de faciliter les mouvements, les connexions, les branchements aux grands réseaux de la production, de la voirie, de l'information, de donner un sens à cette nouvelle vie urbaine éclatée propre aux réseaux... » (p. 182). C'est un antagonisme auquel il faudra trouver une solution.

Trois grandes propriétés qualifient les réseaux, et l'urbanisme réticulaire qui en découle, selon Dupuy : *topologie, cinétique, et adaptativité*.

1. La *dimension topologique* traduit l'idéal ubiquitaire des réseaux, la connexion des espaces
2. la *dimension cinétique* est liée à la vitesse de circulation des réseaux, et à la nouvelle temporalité induite
3. La *dimension adaptative* découle des besoins des nouvelles liaisons qui naissent et qu'il faut satisfaire.

Urbanisme des réseaux vs urbanisme des « réseaux-tuyaux »

Pour légitimer son discours, Dupuy le resitue dans l'histoire de l'urbanisme en retrouvant une filiation généalogique entre sa théorie et les premiers urbanistes précurseurs qui ont pressenti cette mutation : Idelfonso Cerda (qui a insisté sur la viabilité universelle, avec son binôme séjour/mouvement), Soria y Mata et sa ville linéaire fondée sur le tramway, Frank Loyd Wright et sa *Broadacre city*, ville dispersée et reliée par des réseaux divers, Maurice-François Rouge, urbaniste oublié, jusqu'à... Virilio, théoricien postmoderne de la vitesse et de la catastrophe.

Mais, et cela est important, Dupuy met en garde, en même temps, contre une dérive dangereuse de l'urbanisme des réseaux, contre une conception étroite et technique des réseaux dominée par les ingénieurs, contre une approche sectorielle et purement fonctionnelle qu'il appelle 'réseaux-tuyaux' : « L'approche par les réseaux suppose à l'évidence une démarche originale et des outils dont l'urbanisme ne s'était pas doté jusqu'ici. L'emprunt direct des méthodes de l'ingénieur, conçues pour le dimensionnement des 'réseaux-tuyaux', serait une erreur. Il ne serait être question de corriger le contresens du maillage par le non-sens du tuyau » (p. 127). Contresens du maillage et non-sens du tuyau, tels sont les deux obstacles à éviter pour construire un urbanisme moderne, selon Dupuy.

Ces critiques ont été reprises par des auteurs comme Georges Amar³⁹⁸, Agnès Sander³⁹⁹, Jean Loup Gourdon⁴⁰⁰, Albert Levy⁴⁰¹... Pour y remédier Dupuy propose aussi quelques pistes de recherche en partant, en autres, de la sémiologie : « *Le sens des réseaux c'est aussi la possibilité de la connexion, de la mise en relation dans le temps court, voire dans l'instant. Les lieux de connexion devraient donc être particulièrement chargés de sens. C'est bien le cas des gares⁴⁰² et plus particulièrement des grands terminaux des réseaux de transport interurbain... Toutes les voies sont ouvertes pour rechercher l'expression d'une sémiotique des réseaux, pour donner les signes intelligibles de la connexion urbaine...* » (p.163). En concluant : « *Quid de la connexion urbaine ? On ne corrigera le contresens du maillage qu'en dotant l'urbanisme d'une sémiologie de réseau : selon quelle grammaire, quelle charte, quels principes ? Les recherches, les expériences actuelles sont prometteuses mais l'effort à consentir reste considérables* » (p.185). Des question que Dupuy pose ici à la recherche.

Tout en attirant l'attention sur l'importance des réseaux, incontournables de nos jours pour le fonctionnement urbain, Dupuy met donc en garde contre le danger d'un urbanisme de « réseaux-tuyaux », et on pourrait ajouter aussi de « points-tuyaux », leurs croisements ou nœuds de connexion (échangeurs) qui en découlent. Mais il ne se livre à aucune analyse véritable des conséquences et des impacts négatifs de cet urbanisme à corriger, en ne suggérant, tout au plus, que quelques pistes de recherche possibles pour corriger ses effets néfastes pour la ville, comme par exemple, on l'a dit, le recours à la sémiotique : sémiologie des signaux et lisibilité des parcours, sémiotique des réseaux, et des lieux-mouvement en particulier, renvoyant à une approche plus polysémique de l'espace... Il reste vague sur les modalités et les problématiques de cette recherche à approfondir : il invite surtout ici les chercheurs à entreprendre un travail sur ces questions fondamentales.

L'urbanisme de « réseaux –tuyaux » et sa critique

Le développement des infrastructures, qui matérialisent les réseaux, a en effet pris une dimension considérable dans les métropoles. Si elles sont devenues indispensables à leur fonctionnement, leur conception, opérée d'une manière autonome, sectorielle, et purement technique, a eu des conséquences dommageables pour l'espace urbain : nuisances, coupure,

³⁹⁸ G.Amar, Pour une nouvelle conception des réseaux en ville, *Quaderni*, 6, 1988 ; Pour une écologie urbaine des transports, *Les Annales de la recherche urbaine*, 59-60, 1993 ;

³⁹⁹ A. Sander, *Les Points de réseau comme formes urbaines, Morphogénèse et enjeux de conception*, Thèse, Institut d'urbanisme Paris XII/LATTS-ENPC

⁴⁰⁰ J. L. Gourdon, *La Rue*, Paris, L'Aube, 2001.

⁴⁰¹ A. Levy, Infrastructure viaire et forme urbaine, Genèse et développement d'un concept, *Espaces et Sociétés*, Infrastructures et formes urbaines, 96, 1999.

⁴⁰² Voir à ce propos notre article, A. Levy, La Renaissance des gares, *Médium*, 15, 2008.

enclavement, dégradation du paysage... Le projet Seine-Arche, par exemple, est aussi une opération de réparation d'un territoire meurtri par l'implantation anarchique d'infrastructures routières et ferroviaires. Parmi les nombreuses analyses critiques de l'urbanisme des réseaux-tuyaux, fondé rappelons-le surtout sur le principe de l'extra-territorialité (indifférence aux territoires traversés et identiques partout), il y a celle de M. Augé⁴⁰³ qui parle de « *non-lieux* » à leur propos, et à propos de ces espaces de mouvement en général qu'ils produisent, il les oppose aux « *lieux* » véritables, définis comme « *identitaires, relationnels et historiques* » : « *Ces non-lieux de la surmodernité, ni identitaires, ni relationnels, ni historiques sont aussi bien des installations nécessaires à la circulation accélérée des personnes et des biens (voies rapides, échangeurs, aéroports) que les moyens de transport eux-mêmes, ou les grands centres commerciaux, ou encore les camp de transit...* ».

Il s'agit ici de la question des infrastructures et de leur impact sur la forme urbaine, ainsi que des mégasstructures actuelles de transport⁴⁰⁴ que sont les nœuds d'échange (gare, port, aéroport...). Je pense, d'une part, que l'opposition entre urbanisme réticulaire et urbanisme aérotaire faite par Dupuy est excessive, ces deux urbanismes ne s'excluent pas, mais doivent être plutôt considérés comme complémentaires (ainsi que Cerda l'a théorisé dans son binôme *séjour/mouvement*, et l'a réalisé dans son plan de Barcelone, un plan de forme urbaine, une composition urbaine en damier, qui a su montrer son efficacité dans le temps). Cette opposition et séparation trop stricte des deux approches urbanistiques est aussi responsable, selon moi, de cet urbanisme des « réseaux-tuyaux » et de ses conséquences. Il faudrait penser une articulation et une complémentarité de ces deux approches. D'autre part, par rapport à la position de M. Augé qui qualifient de « non-lieux » les espaces de mouvement en général, I. Joseph⁴⁰⁵ a répondu à travers ses travaux, en montrant à quel type d'espace public nouveau nous avons affaire et les pratiques sociales relationnelles originales qui se manifestent dans ces nœuds de connexion que sont les gares, aéroports. J'ai aussi montré, sur le cas des gares, la mutation typologique, liée à la grande vitesse, qu'elles ont connue, et le nouveau complexe spatial, polysémique, polyfonctionnel et multimodal, qui en a résulté⁴⁰⁶ (dont le prototype précurseur se trouve au Japon).

Le problème qui se pose maintenant pour de nombreux projet urbains de ce type c'est de trouver une solution aux conséquences de cet urbanisme des « réseaux-tuyaux » qui a sévi durant les

⁴⁰³ M. Augé, *Non-lieux*, Paris, Seuil, 1992.

⁴⁰⁴ Voir là-dessus, *Les Mégasstructures du transport, Typologie architecturale et urbaine des grands équipements de la mobilité*, Certu, 2008.

⁴⁰⁵ I. Joseph, Ariane et l'opportuniste méthodique, *Les Annales de la recherche urbaine*, Gares en mouvements, 71, 1996.

⁴⁰⁶ *La Renaissance des gares, op.cit.*

« Trente glorieuses », comme ici, avec le périphérique : le projet Paris Nord-Est, qui tente d'apporter une réponse aux effets négatifs induits par cette infrastructure autoroutière à grande échelle, a-t-il trouvé ce rapport nouveau à l'infrastructure ? A-t-il répondu aux questions posées de Dupuy ? Telle est la problématique générale qu'affrontent ces projets de requalification des réseaux et des infrastructures à grande échelle qui les matérialisent et leurs impacts sur les territoires.

Ouvertures : questions de recherche

Le projet Paris Nord-Est soulève en effet une série de problèmes qu'il faudra vérifier avec sa réalisation dans le temps :

-Sommes nous face à un urbanisme de réseaux différent ? Une nouvelle articulation de la ville et des infrastructures a-t-elle été trouvée ? Le divorce entre infrastructure et forme urbaine a-t-il été résolu ?

-Quelle couture urbaine et quelle continuité morphologique ont-elles été établies entre Paris et la banlieue, selon quelles modalités et quelles procédés ? Ce projet est aussi, on l'a dit, l'occasion d'interroger la problématique de la *couture urbaine* et ses procédés de réalisation. C'est une lecture en termes de flux surtout, de réseaux, d'activités, une solution de type plan masse, noyé dans un traitement paysagé, qui est, semble-t-il, proposée dans le projet Dusapin & Leclercq / TER.

A ce type de démarche, nous opposons une lecture plus morphologique du site : comprendre la nature des tissus urbains existants, ou pré-existants et effacés, de part et d'autre du périmètre, avant que celui-ci n'ait été construit, en éliminant leurs traces, restituer par une lecture historique du lieu ces anciens tissus, en extraire les permanences, les traces et tracés qui ont perduré, pour essayer de rétablir à partir d'eux une *suture* des voies et des tissus qui ne soit pas que fonctionnelle, pour retrouver également des continuités plus morphologiques entre les trames viaires et parcellaires, perdues et/ou effacées par la brutale implantation des infrastructures⁴⁰⁷, permettrait de contribuer à une meilleure articulation des deux territoires, *intra-muros et extra-muros*, et de souligner l'identité du lieu. Mettre là aussi, en quelque sorte, en œuvre un urbanisme alternatif à la table rase, en accord avec les idées de Michel Corajoud exposées plus haut : c'est, on l'a compris une autre démarche qui est suggérée ici pour réaliser cette couture, et qui interroge la solution projetée sur ce territoire.

-Comment la notion de périphérique-frontière a-t-elle été interrogée dans ces projets et comment se pose, à cette occasion, les enjeux territoriaux de gouvernance entre communes riveraines ?

⁴⁰⁷ Pour plus de détail sur ces questions, nous renvoyons à notre approche A. Lévy, V. Spigai, *Le plan et l'architecture de la ville*, CLUVA, Venezia, 1989 ; ainsi que A. Lévy, *Le projet urbain, un itinéraire de chercheur*, in Y. Tsiomis, *Matières de ville*, Paris, Ed de la Villette, 2008.

Comment les communes limitrophes se sont-elles associées au projet : à quelle co-conception et quelle co-production de territoire commun avons-nous affaire ? Selon quelles modalités et quelles procédures : quelle gouvernance faut-il mettre en place pour ce projet ?

En élargissant le corpus d'étude à l'analyse de quelques autres projets de requalification localisés sur le périphérique, ainsi que sur des études réalisées sur le territoire du périphérique (Tomato, Apur...), on pourrait explorer ces questions et approfondir la problématique initiée par G. Dupuy, notamment la question de l'apport de la sémiotique à l'analyse et à la requalification des réseaux, dont l'approche théorique reste à être précisée et définie.

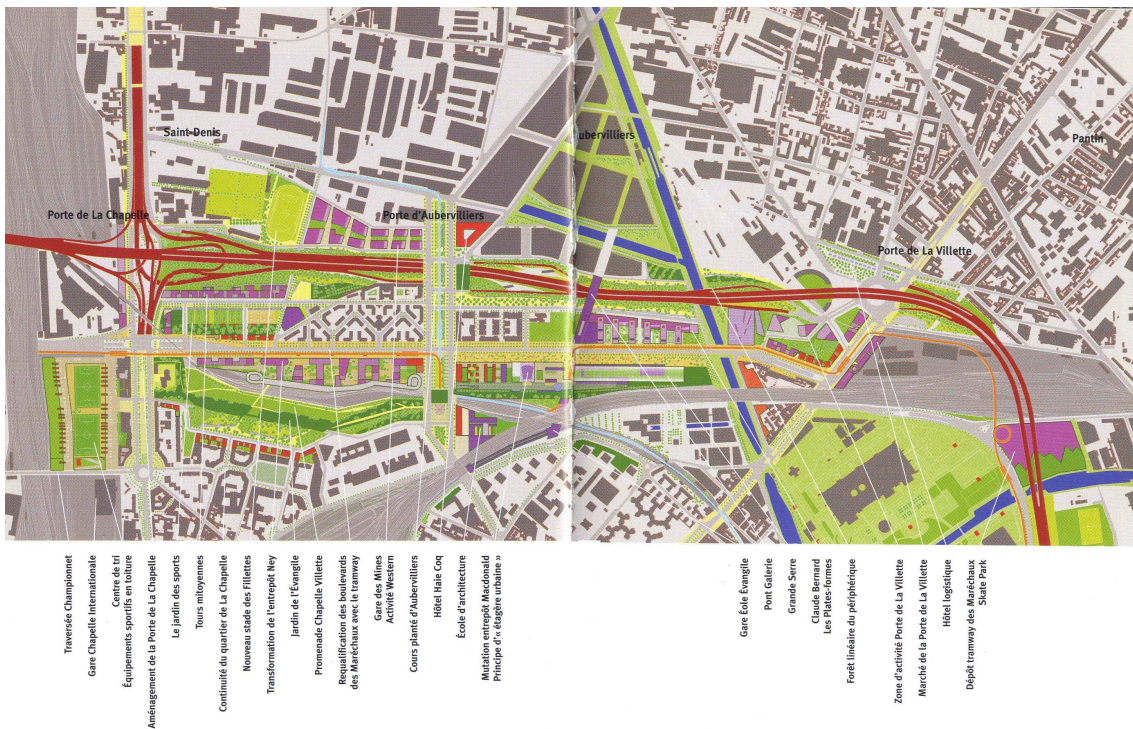
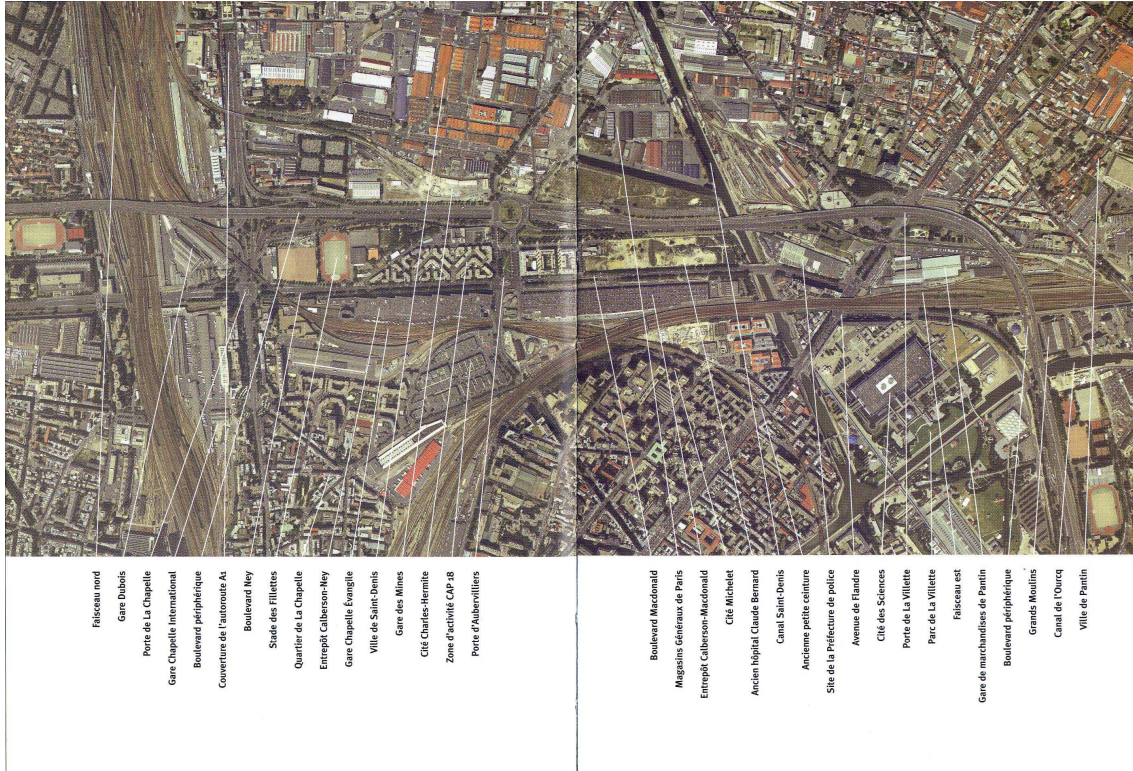
On pourrait également comparer l'expérience parisienne à d'autres expériences étrangères (Barcelone, Birmingham, Montréal...) pour dégager les convergences et divergences, et tirer les leçons à retenir de ces méthodes et de ces modèles d'intervention étrangers. Telles sont les nouvelles pistes de travail ouvertes pour poursuivre l'enquête et sa problématique.

Nous posons ici plus de questions que nous n'apportons de réponses à ces problèmes, mais il fallait aussi, devant ce projet complexe et difficile qui démarre, le projet Paris Nord-Est, s'interroger et cerner quelques (bonnes) questions à étudier et à approfondir, permettant d'explorer plus en avant la problématique des rapports ville/réseaux. Le sens d'une recherche n'est-il pas aussi de poser de telles questions ?



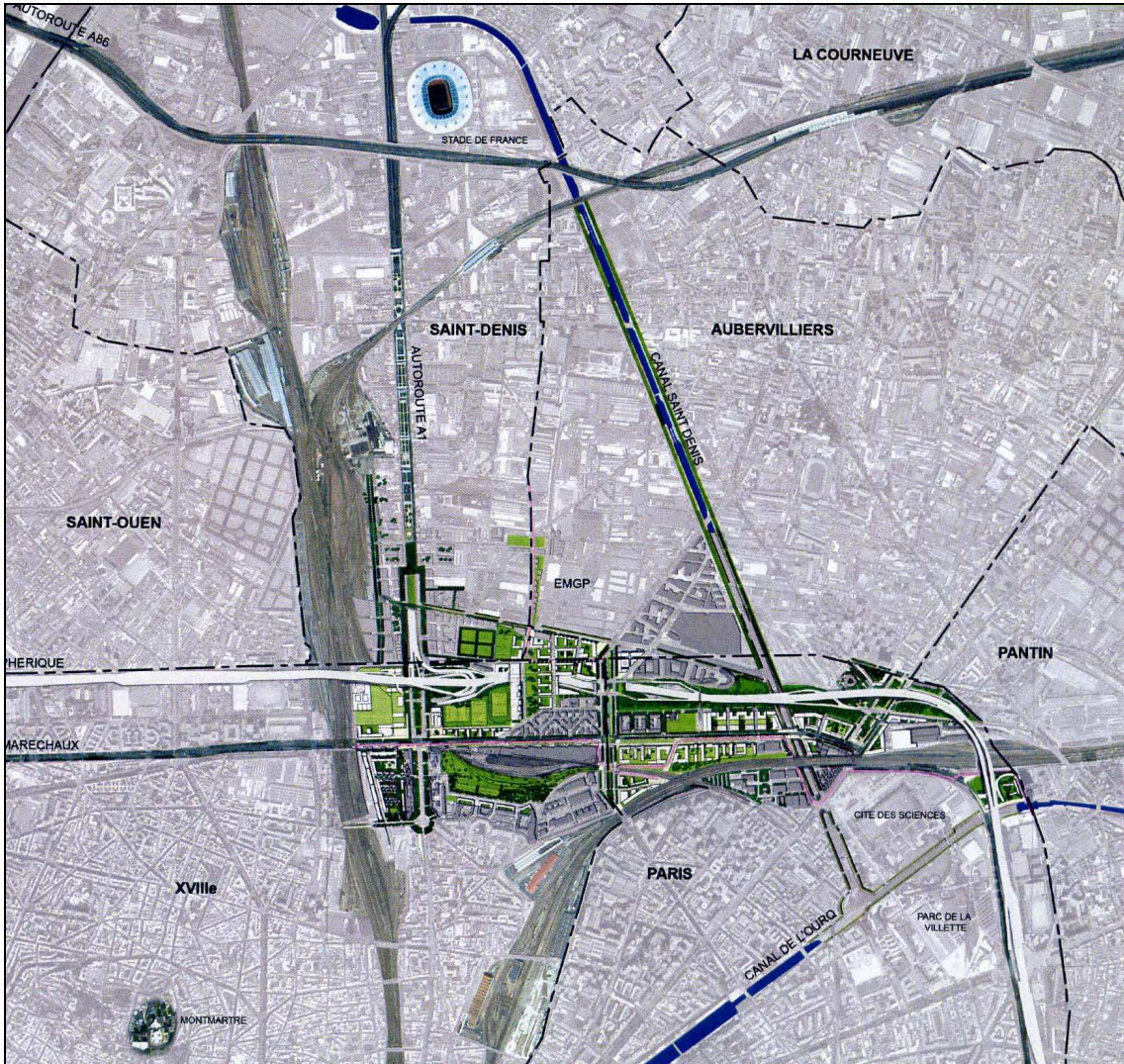
Photographie aérienne du secteur Paris Nord-Est.
Document Agence Dusapin/Leclercq.

III. La Plaine St-Denis et les territoires de l'agglomération dense
 3. Pratiques de projet et doctrines d'aménagement – A. Lévy

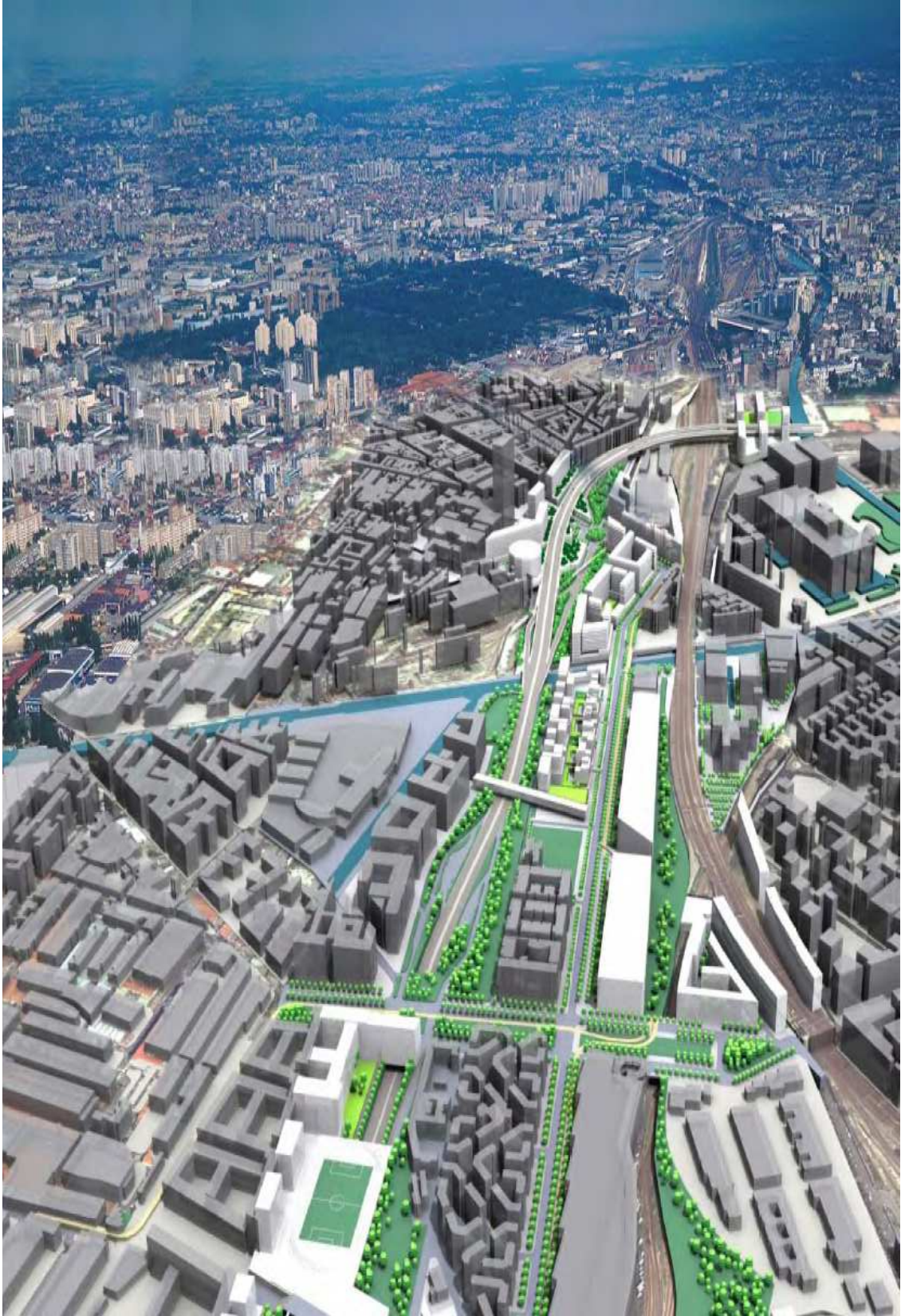


Seconde phase

Projet Paris Nord-Est : analyse des éléments du tissu existant et planimétrie présentée au concours.
 Documents Agence Dusapin/Leclercq.



Le projet Paris Nord-Est et le traitement des espaces habités par les infrastructures de transport.
Documents Agence Dusapin/Leclercq.



Projet Paris Nord-Est : maquette d'étude avec la couverture partielle du Périphérique dans le secteur de la gare des Mines, état novembre 2008.
Document Agence Dusapin/Leclercq.

Conclusion

Les doctrines d'urbanisme sont à entendre comme des théories normatives qui visent l'action, elles fixent un *devoir-être* à la ville, à l'architecture, et un *devoir-faire* à l'urbaniste ou à l'architecte, en proposant des règles de conduites, des méthodes à suivre, des solutions spatiales, des modèles à reproduire, des finalités à satisfaire..., en rapport avec une vision du monde, une conception sociale, politique, une représentation esthétique, plus ou moins élaborée. Elles sont indispensables à la pratique, si on veut échapper à un pur urbanisme de gestion, car elles contribuent à donner du sens à l'action et à sémantiser l'espace produit. Au-delà des pratiques actuelles de projet urbain, qui relèvent toutes de ce qu'on a appelé l'urbanisme transactionnel, on constate que les formes urbaines produites dans nos trois cas diffèrent fondamentalement en fonction des doctrines mobilisées.

Ces théories normatives, qui orientent les pratiques et conditionnent les formes, s'opposent aux théories cognitives qui renvoient aux diverses disciplines scientifiques et cherchent, avant tout, l'explication et la compréhension des faits urbains selon tel ou tel point de vue (cf. la recherche urbaine). Les doctrines urbanistiques comme théories normatives ont été critiquées pour leur caractère arbitraire, autoritaire, idéologique... (cf. les travaux de Françoise Choay). Leur fonctionnement a montré, en effet que, si elles ont souvent recherché un fondement et une légitimation plus ou moins directe et explicite dans les théories cognitives (économie, sociologie, biologie, écologie...), afin d'argumenter et justifier leur position, elles l'ont fait surtout de manière rhétorique.

Les doctrines, urbanistiques et architecturales, constituent un *champ culturel*, au sens de Bourdieu⁴⁰⁸, c'est-à-dire un *système de positions* où s'affrontent les professionnels pour la conquête du marché et la domination de la production : « *les champs de production culturelle proposent à ceux qui sont engagés un espace des possibles qui tend à orienter leur recherche en définissant l'univers des problèmes, des références, des repères intellectuels (souvent constitués par des noms de personnages phares), des concepts en -isme, bref, tout un système de coordonnées qu'il faut avoir en tête- ce qui ne veut pas dire à la conscience – pour être dans le jeu* » (p. 61). « *...où des professionnels de la production symbolique s'affrontent dans des luttes ayant pour enjeu l'imposition des principes légitimes de vision et de division du monde naturel et du monde social* » (p. 91).

⁴⁰⁸ P. Bourdieu, *Raisons pratiques, Sur la théorie de l'action*, Paris, Seuil, 1994

Ce champ urbanistique a été constitué, dans un premier temps, par un ensemble de positions (progressisme, culturalisme, naturalisme, technotopie...) qui traduisaient la diversité des idées urbanistiques et l'affrontement des professionnels : les doctrines urbaines de cette première génération, relatives à la ville de l'âge industriel, constituaient des sortes de macro-récits - en rapport avec les grands récits politiques d'émancipation de l'humanité, caractéristiques de la modernité – qui proposaient, à travers un espace et un aménagement nouveaux, une libération de la société des contraintes du machinisme, des conséquences du capitalisme, une adaptation aux nouvelles réalités techniques, économiques, aux transformations de la société, un rapport plus harmonieux à la nature (la fin de l'opposition ville/campagne)... Avec l'avènement de l'âge postindustriel et l'effondrement des grandes idéologies et utopies du XX^e siècle, ces doctrines urbanistiques ont aussi volé en éclats, elles sont devenues caduques et dépassées : la postmodernité (Jean-François Lyotard) a, là également, provoqué un éclatement des récits avec l'apparition d'une constellation de micro-récits particuliers, propres à tel architecte-urbaniste ou à tel groupe de professionnels.

Concernant les trois doctrines étudiées, on s'est demandé si la doctrine de la ville durable, par ses propriétés, n'était pas, cependant, un nouveau retour au grand récit (le développement durable), fondé sur l'écologie : les professionnels y font référence explicitement. Le paysagisme, par contre, est un micro-récit urbanistique particulier, basé sur une certaine représentation esthétique et géographique (site) de la ville et de sa forme à respecter, et il est ici explicitement convoqué par les professionnels du paysage. Quant à l'urbanisme des réseaux, autre micro-récit qui a pour référence le nouveau rôle des flux et de la technique dans la ville (génie urbain), l'importance des communications et de la connexion, la théorie des réseaux (résistive), le recours des praticiens y reste implicite

Le problème à résoudre, aujourd'hui, dans l'élaboration des doctrines urbanistiques qui sous-tendent les pratiques, afin de diminuer leur arbitraire et leur caractère idéologique, est de trouver une relation entre théories normatives et théories cognitives, entre savoir et savoir-faire, à la manière dont se construisent les rapports entre recherche fondamentale (recherche urbaine) et recherche appliquée ou finalisée (recherche urbanistique)⁴⁰⁹.

⁴⁰⁹ Sur ces questions, voir nos premières réflexions : Recherche urbaine et recherche urbanistique, *Métropolis*, 1995 ; Sortir du débat moderne/postmoderne. Pour la recherche d'un nouveau rapport théorie/pratique en urbanisme, *Villes en parallèle*, 1991 ; Le projet urbain, Un itinéraire de chercheur, In Y. Tsiomis, *Matières de ville, Projet urbain et enseignement*. Paris, La Villette, 2008.

Encarts :

« *Paris Métropoles en miroir* » : *la métropole comme objet scientifique*, par Juliette Pommier

Nouveaux pôles d'échanges et transformations urbaines. Les gares parisiennes et le territoire Nord de l'agglomération, Matteo Porrino

Communications municipales et circulation douce : l'exemple de la métropole newyorkaise, Caroline Maniaque

Centres, périphéries, populations, dans la littérature contemporaine, Jean-François Roullin

« *Petites pièces* », d'Evelyne Wicky

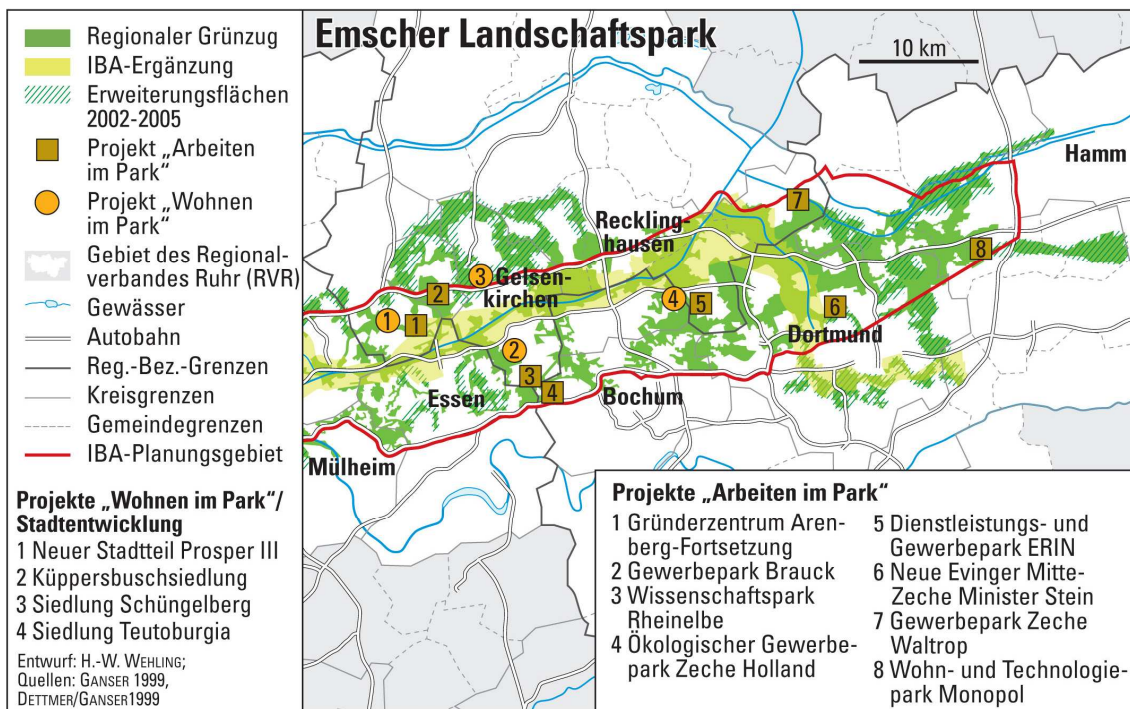


Abb. 1: Emscher Landschaftspark (östlicher Teil) sowie Projekte „Arbeiten im Park“ und „Wohnen im Park“ (Entwurf: H.-W. WEHLING; Quellen: GANSER 1999, DETTMER/GANSER 1999)

Les projets de reconversion des sites industriels et de revalorisation des sites naturels dans l'IBA Emscher Park.

Documents Frank / IBA Emscher Park

« *Paris Métropoles en miroir* » : la métropole entre conceptualisation et expérimentation, Juliette Pommier

L'existence même de l'atelier « Paris Métropoles en miroir » est fondée sur ce présupposé : la métropole constitue un objet de recherche. Défini et problématisé, l'objet scientifique résulte de la construction d'un point de vue et d'un questionnement, élaboré à l'intérieur d'une discipline. L'interdisciplinarité de l'atelier visait précisément le croisement des regards autour de cet objet partagé, la métropole. On a déjà vu l'intérêt de cette confrontation des points de vue en ce qui concerne la définition de la métropole dans sa globalité. Dans le cas des thématiques croisées de la dernière journée de l'atelier, la confrontation s'effectue à un autre niveau. Interrogeant la ville par le biais d'une question très cadrée, les intervenants offrent une relecture différente des problématiques urbaines globales.

Menée par Marie-Hélène Massot et Laurent Terral au laboratoire Vie Mobilité Transport, la recherche sur l'accessibilité de la région parisienne s'insère dans une approche économique de la ville : elle interroge le lien entre l'attractivité économique d'une métropole et son niveau d'accessibilité. Reprenant la question à la base, Laurent Terral interroge : « *Est-ce qu'une bonne accessibilité compte encore ? La question peut avoir l'air inopportune mais disons qu'on a pu avoir des raisons d'en douter, une des premières raisons étant le développement et la diffusion des technologies de l'information qui nous obligent désormais à distinguer plusieurs accessibilités. L'accessibilité physique, le contact face à face et l'accessibilité virtuelle. On a pu croire à un moment que l'accessibilité virtuelle atténuerait l'importance de la seconde, voire même pourrait l'effacer. Jusqu'à maintenant ce que nous montrent les études, c'est l'inverse : l'horizon des accessibilités virtuelles a élargi l'horizon des accessibilités physiques. Il y a donc plutôt un effet cumulatif des deux. Deuxième raison qui nous a poussé à poser cette question, c'est le progrès spectaculaire des vitesses de déplacements au cours des dernières décennies, qui a joué sur les niveaux d'accessibilité des territoires. Là aussi, on a pu penser que l'accessibilité jouerait moins au moment de choisir une localisation, étant donné que les vitesses nous rapprochaient tous les uns des autres.* »

Partant des critères de définition et d'évaluation de l'accessibilité locale et globale, cette recherche établit point par point les relations de la mobilité avec la productivité, la compétitivité économique, la localisation de l'emploi et du logement, la répartition des catégories socio-professionnelles, et finalement l'organisation urbaine. Malgré l'accélération des vitesses de déplacement qui modifie les distances et les temporalités, et malgré internet, l'accessibilité physique détermine encore la fluidité des échanges et des circulations, elle polarise encore l'espace urbain, augmentant la concurrence pour la centralité, la ségrégation spatiale et les écarts sociaux.

« *Tout le monde n'a pas la même chance d'accéder au travail aujourd'hui. Et ces effets de localisation sont amplifiés par les probabilités d'usage des modes de transports. Un cadre, étant données ses localisations d'emploi et de résidence, a accès en gros, à tout le réseau de transport public et à la voiture quand il en a besoin. Tandis que les ouvriers, leurs emplois et leurs lieux de résidence étant beaucoup plus dispersés, ont un accès moindre aux transports et doivent y passer plus de temps. Aujourd'hui pour beaucoup de ces personnes à revenus modestes, il n'y a que la voiture. On arrive à des disparités assez importantes sur l'accès au marché de l'emploi ouvrier. De plus, cet accès inégal des actifs aux modes de transports renforce l'inégalité sociale des territoires.* »

La comparaison entre Paris et Tokyo que propose Carola Hein pose spécifiquement la question du miroir : l'importation et la réinterprétation d'un modèle urbain, les échanges culturels qui l'entourent et le suivent. « *Nonetheless, when Japan started to open to the world, Japanese practitioners looked with great interest at Paris and carefully examined foreign examples. However, their cultural background influenced their selection of ideas. Japanese observers*

admired the transformation of Paris under Baron Haussmann, introduced its concepts into Japanese planning laws, partially tried, and quickly combined with traditional practices, creating a unique Japanese practice. »

A nouveau, l'examen d'une notion particulière structure une observation plus large de la métropole : l'interprétation et la déformation du modèle mène au cadre culturel dans lequel est conçu le projet de ville, et interroge finalement la définition de la ville elle-même. L'étude des projets urbains, de la planification d'ensemble et de sa structuration polycentrique ou centralisée, amène par le biais de la morphologie urbaine l'articulation au territoire, à la culture et à la société.

« Here their understanding of cities as composed of specific urban units may have influenced their thinking. In 1918, Fukuda Shigeyoshi, a technical officer of the City of Tokyo, developed the visionary New Tokyo Plan for a deconcentration of Tokyo during the next fifty years. In the plan, he limited the city's size to ten kilometers (a one-hour commute at the time) and proposed the development of subcenters and satellite cities. Fukuda's proposal resembled Howard's diagram number 5 of city growth, with open country nearby and rapid communication lines, but Fukuda used the idea for a large metropolis instead of a town of 55,000 inhabitants and proposed decentralizing commercial functions—rather than residential—to the rim of the existing city. It appears worthwhile to compare and contrast this plan with attempts at creating a comprehensive plan for Paris between 1919 and 1934, and simultaneously the growth of the disjuncted Parisian banlieue to be examined in its theoretical premises and concrete applications. »

D'une façon similaire, le sociologue Jörg Knieling approche la métropole par la question de la gouvernance. En interrogeant le concept, ses modalités pratiques et son évaluation éthique, l'intervenant met en relation la gouvernance avec le territoire, la société et la forme urbaine.

« Although economic and societal activities are not restricted by administrative boundaries, organisational and management structures have to be adapted on the metropolitan level. The concept of good governance serves as a guideline. This concept is based on multi-actor and multi-layered cooperation of public stakeholders from different sectors and private stakeholders from the business sector and the civic society. »

Les décisions stratégiques intéressent tour à tour les différents éléments qui constituent la métropole, posant le problème de l'échelle de planification, du champ fonctionnel concerné, de la participation citoyenne, des instruments de gouvernance, mais surtout, de la collaboration entre acteurs de la ville : *« Good Governance envelops all forms of coordination and regulation within Metropolitan Regions that contribute to more efficiency of the political and administrative system and increase the liveability of the region. (...) While government refers to the dominance of state power organized through formal and hierarchical public sector agencies, governance refers to the emergence of overlapping and complex relationships involving new actors outside of the political arena. »*

Ce point de vue rappelle le portrait de Paris dressé par l'élus parisien Pierre Mansat : un portrait infléchi par le rôle d'acteur décisionnaire de la ville. Du concept à la pratique, le recul scientifique apporte la conceptualisation et la comparaison au portrait en action.

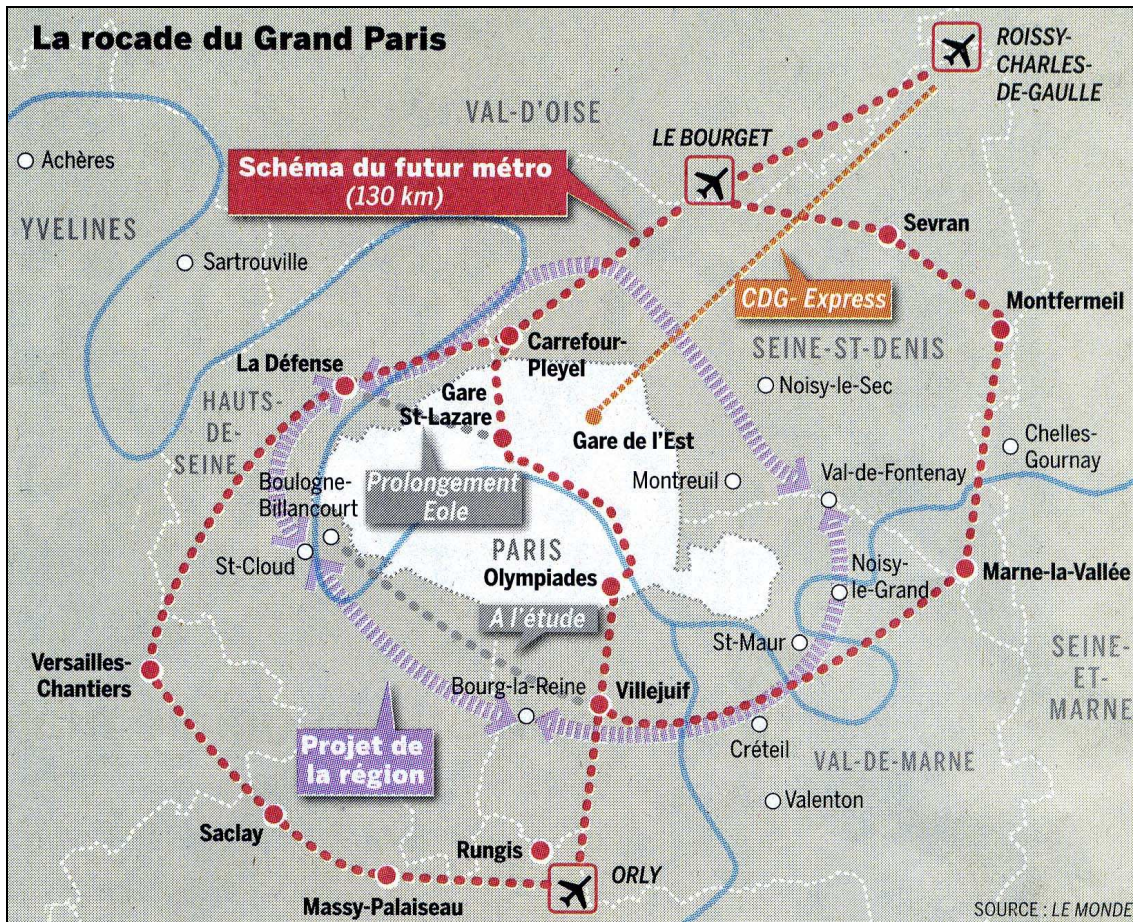
A mi-chemin entre la conceptualisation de l'objet métropole et sa mise en oeuvre réelle se situe l'expérimentation. La notion de « laboratoire urbain » a été évoquée à plusieurs reprises au cours de ces journées, dans le cas de la Plaine Saint-Denis, décrite comme un laboratoire d'intercommunalité par Anne Molinier : *« Cet espace, d'abord occupé et structuré par la grande industrie au XIX^e, a fait l'objet d'une reconquête urbaine atypique, à l'initiative organisée des habitants et de la force de travail locale en lien avec les municipalités qui a pesé d'un poids particulier dans la production urbaine. (...) Ainsi, nous pouvons avancer que la Plaine Saint-Denis, vaste secteur intercommunal de plus de 750 ha, représente depuis plus de vingt cinq ans, un véritable laboratoire d'expériences en termes d'intercommunalité, de logiques d'acteurs et de gouvernance, dont il serait intéressant de tirer un retour d'expériences en tant qu'un modèle de construction intercommunale, adossée à la ville centre. »*

De même, Paris et l'Ile-de France, « laboratoire du projet à très grande échelle » selon Ariella Masboungi : « *Pour terminer je dirais qu'aborder ces questions, vous l'avez bien dit, c'est un travail de laboratoire. Tous les travaux que nous menons à ces échelles territoriales relèvent du laboratoire. Déjà, le fait de nommer un territoire le fait exister comme territoire de projet, de laboratoire. J'évoquerais les opérations d'intérêt national de l'Ile de France qui sont un magnifique laboratoire du projet urbain à très grande échelle, mais qui nous pose des questions très complexes de liens entre transport et urbanisme, revitalisation économique, équité sociale, partenariat public/privé. Ça va être un lieu majeur d'exploration de cette réflexion sur le grand territoire.* »

Ou encore, les IBA, présentées par Hartmut Frank à l'atelier, et qui sont décrites en ces termes à l'occasion de l'exposition de la Cité de l'Architecture⁴¹⁰ : « *Depuis un siècle, l'Allemagne relance régulièrement son grand laboratoire urbain. Travailler en vraie grandeur, à petite comme à grande échelle, tel est l'enjeu de ces « Internationale Bauausstellungen » (IBA) qui n'ont rien à voir avec des expositions universelles avides de bâtiments iconiques. La démonstration est autre, aux antipodes de l'éphémère pour s'ancrer dans la pérennité. Soit, depuis Darmstadt en 90, une suite d'expérimentations sur la métropole comme sur le logement. (Re)construire pour le plus grand nombre, voilà le sujet.* »

Employée au sens figuré ou au sens propre, comme dans le cas des IBA, adoptée dès la conception ou rétrospectivement, cette notion de « laboratoire » est chargée de désir scientifique, et porteuse d'une certaine ouverture expérimentale. Cet ancrage scientifique rassemble laboratoire et recherche, qui constituent deux modalités d'interaction entre la théorie et la pratique de l'urbanisme. L'une a posteriori, l'autre a priori, elles interrogent la ville existante et la ville potentielle, la ville théorique et la ville réelle, créant la ville en la pensant : en passant d'un objet scientifique à un objet de représentation sociale – existe-t-il un objet plus réel que celui-là ?

⁴¹⁰ « Projektion Rhur IBA Emscher Park, un laboratoire urbain », exposition à la Cité de l'architecture & du Patrimoine, Palais de Chaillot, Paris, 19 Nov. 2008 - 08 Fev. 2009.



Etude de nouvelles rocales de transports collectifs dans l'agglomération dense. Document de synthèse des propositions de la Région et de l'Etat. La proposition de Christian Blanc, secrétaire d'Etat à la région capitale, prévoit une rocade de métro souterrain de 130 kilomètres, définie comme la troisième « révolution » des transports parisiens après le métro du début du XXe siècle et le RER des années 1960-1970.

Documents *Le Monde*, 30 avril 2009 ; M. Porrino, 2009.

Nouveaux pôles d'échanges et transformations urbaines. Les gares parisiennes et le territoire Nord de l'agglomération, Matteo Porrino

Alors que le gouvernement crée un secrétariat d'Etat au développement de la région capitale, relançant ainsi l'idée d'un grand Paris et la mise en œuvre de grands travaux dans l'agglomération, plusieurs projets, achevés ou en cours, existent en vue du réaménagement des gares parisiennes en pôles d'échanges.

Entamée au début des années quatre-vingt dix, la rénovation de la gare du Nord et la restauration de la nef métallique de Hittorf pour accueillir l'Eurostar, le Thalys et le TGV Nord, a été accompagnée de l'aménagement des deux halles jumelles accolées au bâtiment principal, permettant un dialogue entre la gare et son quartier.

La restructuration du système des gares du Nord et de l'Est parisien s'est poursuivie avec l'ouverture de la nouvelle station souterraine Magenta du RER E, en 1999, de l'Espace Transilien, pôle d'échanges avec la banlieue, entre 2001 et 2002, et avec la requalification des espaces des quais et de la mezzanine des RER B et D.

La fin des travaux à la gare de l'Est au départ du TGV Est européen et des rames ICE provenant de l'Allemagne, complète en 2007 cet ensemble - même si le réaménagement de certains espaces, comme le parking souterrain, n'est pas encore achevé.

Dernier élément de ce système ferroviaire, le CDG Express, dont l'ouverture est prévue pour 2015 au plus tard, offrira un service répondant spécifiquement aux attentes des usagers aériens en transfert entre la gare de l'Est et l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle.

Ces transformations s'accompagneront bientôt de la réalisation d'une liaison entre les gares du Nord et de l'Est en passant par le hall Magenta du RER E, traçant un parcours piétonnier d'un demi-kilomètre, sur deux niveaux, à la surface et en sous-sol, sans rupture de pente ni obstacles. Organisé en séquences d'espaces extérieurs et intérieurs (promenade - paysage végétal - paysage ferroviaire), ce double parcours - dont la planimétrie longe le côté Alsace de la gare de l'Est par un chemin en *balcon vert* sur les voies, pour se plier en angle droit vers la station RER et aboutir à la gare du Nord -, suggère depuis sa vue en plan la naissance d'un nouveau *quartier gare*.

Un autre projet attendu dans le cadre de la rénovation du système des gares parisiennes est celui du réaménagement de la gare d'Austerlitz.

Située en bord de Seine, la gare d'Austerlitz est en partie isolée entre le jardin des Plantes et l'hôpital de la Salpêtrière. A la croisée de train, RER et métro, la plus petites de six gares parisiennes paraît à l'écart du centre ville.

Le projet de redéploiement de la gare en pôle d'échanges (AREP/Jean Nouvel/Michel Desvigne) permettra, selon un nouveau programme fonctionnel, associant bureaux, hôtel, équipements, commerces et un jardin intérieur, de redessiner ce lieu jonction entre des parties monumentales et l'extension contemporaine des bords de Seine, tout en valorisant la grande halle édifée au départ des voies, le viaduc du métro aérien qui traverse orthogonalement le bâtiment principal, et les deux cours, côté Seine et côté hôpital.

Ainsi réorganisée en pôle, la nouvelle gare aura son cœur dans la halle transparente et en sous-sol. Entre ces espaces de nouvelles liaisons vont permettre de rejoindre les quais du métro et du RER, les arrêts des bus et de la navette fluviale Voguéo.

Aux projets que l'on vient de citer, on doit ajouter le chantier de la gare Saint-Lazare, ouvert après une longue pause suivie au déménagement des commerces, en janvier 2009.

Datant de 1837, la plus ancienne gare parisienne s'est étendue par additions successives de bâtiments, et n'avait pas fait depuis longtemps l'objet d'interventions.

Sa restructuration, qui vise notamment à l'amélioration de la fluidité des cheminements, touchera tous les niveaux, métro, quais et rue, et comportera la création de nouveaux espaces dédiés aux commerces, outre que aux services et informations.

La salle des Pas perdus sera rénovée et percée d'une faille qui permettra l'apport de lumière naturelle à la salle d'échanges en sous-sol, au niveau du métro.

Un certain nombre de remarques peut être fait sur la position et le poids de cette gare par rapport aux autres, dans le système des transports en commun de la rive droite et du nord de l'agglomération parisienne.

En effet, si le système radioconcentrique des transports ferrés parisiens a son centre géométrique et fonctionnel à la station Châtelet-Les Halles (depuis sa mise en service en 1977), permettant la correspondance entre trois des cinq lignes RER et cinq lignes de métro (environ 750000 voyageurs la parcourent chaque jour), la gare Saint-Lazare constitue à l'échelle régionale le principal pôle d'échanges avec les lignes (provenant de la banlieue nord-ouest) du réseau Transilien SNCF.

Parmi les pôles d'échanges majeurs par nombre de correspondances entre lignes urbaines, trois coïncident avec des gares - permettant la liaison avec les chemins de fer régionaux ou grandes lignes -, soit l'ensemble gare du Nord/stations La Chapelle et Magenta, la gare Saint-Lazare et, au sud, la gare Montparnasse.

Concernant la partie nord du système, la gare du Nord, première pour trafic journalier (environ 500000 voyageurs), est le terminus des lignes Transilien provenant de Pontoise, Ermont-Eaubonne, Persan-Beaumont, Luzarches et du TER Picardie, tout en étant la principale gare parisienne du réseau grandes lignes.

Toujours du côté rive droite, on compte par le pôle Saint-Lazare cinq lignes de métro et le RER E, alors qu'elle est la première gare parisienne de trains de banlieue, et la deuxième pour trafic journalier (environ 400000 voyageurs).

La gare Saint-Lazare, à laquelle aboutissent les lignes provenant de Versailles, Saint-Nom-la-Bretèche, Mantes-la-Jolie, Cergy-Le Haut, Pontoise, permet par ailleurs d'accéder facilement à la station Opéra (deux autres lignes du métro), ou d'emprunter à la station Auber le RER A.

Le plein développement d'un réseau métropolitain ou ferroviaire est associé avec l'aptitude du réseau à s'écarter du déterminisme initial du à l'emplacement des stations - s'appuyant sur les centralités et les concentrations déjà existantes -, pour offrir une desserte plus uniforme et équilibré de chaque zone urbaine ou extra urbaine, et pour anticiper et accompagner ainsi leur transformation.

Le plan du réseau RER est limité aux traits essentiels et ne recouvre que partiellement la forme du territoire qu'il traverse. Ainsi, de grandes zones non desservies subsistent à l'extérieur de Paris, et cela même en prenant en compte les lignes du réseau Transilien.

La répartition du nombre et du type de correspondances permet d'évaluer la structuration du système et d'en révéler les éventuelles déséquilibres.

Nous avons déjà mentionné que la gare du Nord est le principal terminus grandes lignes et que la gare Saint-Lazare, où les voyageurs régionaux sont plus de huit sur dix, le principal terminus Transilien. Par ailleurs, le RER E permet de se déplacer rapidement de l'une à l'autre de ces gares.

Que le RER E ne poursuive pas son chemin au delà de Haussmann-Saint-Lazare vers l'ouest, accentue sa fonction de navette entre les deux gares, tandis que la station Magenta, contiguë à la gare du Nord, est naturellement valorisée comme tête des liaisons vers la périphérie est (Noisy-le-Sec, Chelles-Gournay et Tournan).

En effet, sans prolongement du RER E vers la périphérie ouest, l'observation de son segment urbain rappelle une insuffisance du système et sollicite une réflexion plus générale sur la

réorganisation des transports ferroviaires dans la perspective de l'élargissement des confins parisiens.

Faisons l'hypothèse d'un nouveau Paris inscrivant les trois départements de la petite couronne (124 communes).

Une bonne partie des franciliens est contrainte de passer par Paris pour emprunter un TGV.

Les gares TGV d'interconnexion régionales - Marne-la-Vallée-Chessy, Massy-Palaiseau, Massy-TGV, Aéroport Charles-de-Gaulle-TGV, Versailles-Chantiers, Melun et Mantes-la-Jolie -, offrant un nombre limité de trains par destination, sont distribuées irrégulièrement sur le territoire, et seulement Aéroport Charles-de-Gaulle-TGV est comprise dans la petite couronne.

Près de neuf millions d'habitants (Ile-de-France hors Paris) sont donc mal desservi par l'ensemble de ces gares d'interconnexion, dont deux, Aéroport Charles-de-Gaulle-TGV et la petite gare de Mantes-la-Jolie, appartiennent au nord d'Ile de France.

La restructuration du système des transports ferroviaires pourrait porter sur l'amélioration de la réceptivité des gares d'interconnexion, favorisant leur fréquentation, et sur l'augmentation de leur nombre, en en rééquilibrant la distribution.

On pourrait ainsi avoir de nouveaux arrêts pour un certain nombre de TGV ne passant pas par Paris.

Aussi étendu que le Val-de-Marne, aussi peuplé que les Hauts-de-Seine, le département Seine-Saint-Denis pourrait avantageusement être équipé, au sein de la zone d'activité tertiaires de la Plaine Saint-Denis par exemple, d'une nouvelle gare TGV.

On pourrait alors imaginer un nouvel embranchement entre Aéroport Charles-de-Gaulle-TGV et Versailles-Chantiers via La Défense, passant par une gare nouvelle « La Plaine-Saint-Denis-TGV », ce qui permettrait de détourner une partie du trafic voyageurs hors du centre de Paris. (Autre cas, un embranchement loin de Paris entre Aéroport Charles-de-Gaulle-TGV et Mantes-la-Jolie).

L'effet de porte des grandes gares (grandes lignes plus lignes de banlieue et RER) est pleinement exploité comme le témoigne le renouveau qui a suivi l'arrivée du TGV par des aménagements accueillant commerces, loisirs et bureaux.

Dans le cadre d'une réflexion sur les possibilités d'un nouvel équilibre entre centre et partie nord de l'agglomération, on peut imaginer l'existence d'un certain nombre de nouvelles portes, points d'arrivée et de départ extérieurs au centre historique de Paris mais compris dans la petite couronne, voire à proximité de ses bords externes.

Une nouvelle porte TGV au nord pourrait se situer entre les deux aéroports Le Bourget et Roissy Charles-de-Gaulle, au cœur du secteur de la Plaine, au croisement entre le RER B et le CDG express - dont le tracé issu du débat public est déjà arrêté -, métro (prolongement de la ligne 5 ou 7) et tramway T4.

Ou bien, aménagée un peu plus au nord, elle pourrait constituer le lieu de croisement entre le RER D, le métro (prolongement de la ligne 4 ou 12), les trains de banlieue vers Epinay et le tramway T1.

De fait, les emplacements possibles de deux autres portes d'un futur grand Paris, non touchées pour le moment par le TGV, existent déjà : La Défense, à l'ouest, avec métro, RER, tramway et lignes de banlieue, et Val de Fontenay, à l'est, avec RER A et E, mais sans correspondance avec la parallèle ligne de banlieue. Toutes deux comprises, comme la gare de Saint-Denis à nord, dans la circonférence de douze kilomètres de rayon ayant pour centre Châtelet-Les Halles et correspondante à peu près à l'extension de la petite couronne.

Une considération générale sur la relation entre les techniques et les formes du projet des infrastructures et la notion d'emplacement - techniques et formes du processus d'urbanisation -, doit être rappelée : le projet d'une infrastructure n'est pas en lui-même simplement une structure formelle, il est aussi un élément engendrant des figures, car il a, en effet, la capacité d'insuffler des changements dans l'organisation de l'habitat.

L'urbanisation dense de l'agglomération parisienne est constituée d'un système étendu d'infrastructures qui a été le support précieux aux processus d'urbanisation rapides et parfois indiscriminés, comme à l'expansion des quartiers d'habitation (tout spécialement dans le cas de l'habitat collectif *intermédiaire*).

La séparation des compétences et des pouvoirs est un élément d'aggravation dans le clivage entre les outils des prévisions urbanistiques classiques (utilisations et intensité de l'utilisation des zones) et les principes du développement réel du système dans le temps. C'est pourquoi, la résolution des aspects de gouvernance, et de participation, reste probablement l'élément préalable afin de renforcer et consolider les capacités techniques de projet, de programmation et de planification, (à travers notamment l'expérimentation de nouvelles formes d'interaction entre les administrations, la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'oeuvre et les habitants).

Le système infrastructurel existant offre encore des alternatives multiples et des opportunités, ainsi qu'une certaine souplesse, bien que parfois mal adaptée aux différentes structures administratives et de gouvernement en place, bien distinctes.

Ainsi, au moment même où chaque centralité (quartiers, communes, intercommunalités, communautés d'agglomération...) exprime un point de vue sur la notion d'espace et prétend à un certain degré de performance du système infrastructurel (nouvelles formes de polycentrisme), on constate parfois l'impossibilité de coordonner les programmes financiers et les temps de réalisation.

D'autre part, les interventions souvent sont confrontées à des situations déjà déterminées, en tout ou en partie, et les actions correctives, ou les projets, se présentent après la manifestation des phénomènes urbains. A défaut d'anticiper ces derniers, on intervient ainsi sur ce qui existe déjà plutôt que d'accompagner et d'orienter les changements et le devenir d'un territoire.

Enfin, un certain nombre de remarques peut être fait à l'échelle du bâtiment-gare.

Le mode de conception des transformations urbanistiques - autour ou loin d'une gare - ne peut être pensé en dehors d'une réflexion sur les modalités des déplacements. Le mode et la qualité du transport offert, la manière dont les divers moyens de transport sont mis en relation dans des lieux d'interconnexions, ainsi que le rapport de ces lieux avec la ville, revêtent en effet une importance équivalente à celle de l'habitat, du travail ou des loisirs.

Ces mêmes aspects renvoient aux thèmes pertinents du projet des gares, dont les principaux sont :

- celui d'une organisation optimale de l'espace par rapport aux flux des transports tant privés que publics (bus, tramways, métros, trains) ;
- celui de la place que tiennent les pôles d'échanges et d'interconnexions entre les divers moyens de transport dans la recomposition du quartier ou de la ville ;
- celui des modes d'expression, dans ces lieux, complexes et caractérisés par une haute technicité, des besoins fondamentaux de lumière naturelle, d'espace, de transparence, de lisibilité, de confort, de sécurité (la gare comme centralité où un flux en mouvement rencontre et traverse un lieu).

A partir des expériences récentes et des exemples parisiens cités, on peut également mettre en évidence certaines problématiques spécifiques au contexte étudié :

- la gare comme espace piétonnier : un lieu où l'on passe - à pied - d'un moyen de transport à un autre ;
- la gare est, dans le plupart des cas, organisée sur plusieurs niveaux : à chaque niveau correspond un moyen de transport différent et les déplacements à pied en son sein s'effectuent à travers de liaisons verticales ;
- la part des lieux *départs et arrivées*, qui abrite les services liés au voyage, s'amenuise par rapport au reste de l'espace, occupé par des fonctions urbaines de tous types (commerces, loisirs, autres services) : un fragment de ville qui sera fréquenté par des gens de passage, en transit et en attente (la gare en tant que rue ou place couverte...) ;

- non seulement la gare cumule plusieurs fonctions, mais ses horaires diffèrent de ceux du reste de la ville, qu'elle permet de prolonger ; elle constitue un lieu de rencontre, on s'y donne rendez-vous... et en effet aucune rue n'offre plus d'intimité que les quais d'une gare... ;
- le lieu du mouvement, du passage et de la rencontre, s'exprime à travers une poésie architecturale particulière : figures, lumières, couleurs, valeurs tactiles, signalétique, dissymétries, et, à une échelle différente, relations avec le contexte urbain ;
- enfin la gare nous apparaît comme un lieu égalitaire - point de vue sociologique - ; elle est ouverte à tous et à tous elle offre la même chose : un temps de trajet afin de parvenir à l'heure à destination.

Tout ceci peut souligner et expliquer que les gares, devenues des centres d'attraction commerciale et immobilière, aussi bien que des lieux d'événements et de promotion, constituent de plus en plus des occasions d'expérimentation architecturale et urbaine.

Et si, à l'échelle territoriale, toute nouvelle gare jouera son rôle comme élément géographique constitutif d'un futur grand Paris en en matérialisant les potentialités sociales et économiques, c'est précisément à travers l'étude des emplacements possibles des nouvelles gares d'interconnexion qu'on peut entrevoir et valider les conditions du grand Paris que nous attendons.

Références :

- « Les chantiers du Grand Paris », *Esprit*, n. 348, octobre 2008
- B. Jérôme, « L'idée d'un Grand Paris relancée par Nicolas Sarkozy », *Le Monde*, 21 mars 2008
- P. Panerai, *Paris Métropole. Formes et échelles du Grand-Paris*, Editions de La Villette, Paris, 2008
- « Transportation », *GA Contemporary Architecture*, 08, mars 2007
- M. Bajard, F. Lamarre (dir.), *De la gare à la ville. AREP, une démarche de projet*, AREP, Ante Prima, AAM, Bruxelles, 2007
- J.A. Pruneda, I. Barron de Angoiti, *Gares d'Europe*, Mengès, Paris, 2005
- M. Wiel, *Ville et mobilité : un couple infernal ?*, Éditions de l'Aube, La Tour-d'Aigues, 2005
- Stazioni ferroviarie e riqualificazione urbana*, Oikos, Regione Emilia-Romagna, Compositori, Bologna, 2004
- S. Allemand, F. Ascher, J. Lévy (dir.), *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Actes du colloque de Cerisy, juin 2003, Institut pour la ville en mouvement, Belin, Paris, 2004
- G. Amar, *Mobilités urbaines : éloge de la diversité et devoir d'invention*, Éditions de l'Aube, La Tour-d'Aigues, 2004
- P. Ventura, *Città e stazione ferroviaria*, Firenze University Press - EDIFIR, Firenze, 2004
- « 20 ans de TGV », *Revue Générale des Chemins de Fer*, février 2002
- « Territoires d'intermodalité », *Revue Techniques et Architecture*, août-septembre 2001
- « Gares : les projets ne marquent pas d'arrêt », *Diagonal*, 143, Ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme, Paris, 2000
- Inserimento delle infrastrutture nel paesaggio francese*, Architettura del paesaggio, Quaderno 1, Alinea, Firenze, 2000



A New York le phénomène des bicyclettes a pris une dimension nouvelle depuis les années 1990. Documents *New York City Department of City Planning*, 2009.

Communications municipales et circulation douce : l'exemple de la métropole newyorkaise,
Caroline Maniaque

Les réseaux de transport doux (les pistes cyclables par exemple) peuvent-ils façonner une nouvelle image de la métropole ? Ont-ils le pouvoir d'irriguer la région métropolitaine telle une toile d'araignée facilitant ainsi les échanges entre le centre-ville et la périphérie ? Le développement d'un mode alternatif de transport peut-il faire évoluer des parties de la ville laissées à l'abandon par l'évolution économique et technique ? Comment la métropole aide-t-elle les habitants à s'approprier ce mode de circulation en facilitant son appropriation ? Telles sont les questions que nous nous sommes posées dans le cadre des recherches sur les infrastructures que je mène au LIAT (laboratoire de recherche Architecture et Infrastructure Paris-Malaquais)⁴¹¹. Nous avons pris pour cas d'étude les circulations douces qui drainent l'aire métropolitaine de New York, constituée des cinq districts : Manhattan, Brooklyn, le Queens, le Bronx, Staten Island. Notre attention se penche particulièrement sur la campagne de promotion de ces voies de circulations lentes newyorkaises que l'on pourra comparer à terme avec celles mises en place par la Ville de Paris.

A New York, le phénomène des bicyclettes a pris une dimension nouvelle depuis le milieu des années 1990, revivifié par un schéma directeur d'aménagement ambitieux sous la responsabilité du *New York City Department of City Planning*⁴¹². Ce plan a pour objectif de développer tout autour de l'île de Manhattan une piste protégée, le *Manhattan Waterfront Greenway*, réservée aux piétons, bicyclettes ou rollers. La mise en place de ce système de transport alternatif ouvre la voie au développement de zones d'équipement de loisirs, ainsi qu'à de nouvelles pratiques d'appropriation de l'espace public (mini-golf, musée maritime, piste de danse, apprentissage du canoë kayak). Il est l'occasion également de découvrir l'écosystème du rivage et de mettre en scène quelques structures métalliques comme mémoire de l'ancien paysage maritime industriel. Cet aménagement est aussi le résultat d'un dialogue entre les utilisateurs aux intérêts différents, des sportifs aux propriétaires de chiens, chacun désirant que ce nouvel aménagement favorise leur intérêt.

Le Manhattan Waterfront Greenway⁴¹³ se présente sous des aspects bien différents qu'il s'agisse de la section comprise entre la 13^{ème} rue et la 59^{ème} rue. Cette section, contrôlée par la ville, fait partie du *Hudson River Park*, lequel englobe non seulement la piste cyclable, mais aussi des aires de loisirs le long de la rivière, des aires de stationnement, mais également les trente quatre jetées encore existantes. Certaines d'entre elles sont sur le point d'être démolies alors que d'autres sont entièrement reconstruites⁴¹⁴. Sept de ces jetées seront utilisés par le public, trois servent à l'usage de la municipalité, huit sont utilisés à des fins commerciales. Les paysagistes Quenell Rothschild Associates/Signe Nielsen ont été chargés d'aménager ce parc linéaire qui s'étire sur plus de huit km⁴¹⁵. Les principes établis par les paysagistes ont été ensuite modifiés

⁴¹¹ La recherche a été initiée en 2003 dans le cadre du Grai (Groupe de recherche sur l'architecture et les infrastructures), pour répondre au colloque Territoire et Infrastructure, décembre 2003.

⁴¹² Le Department of City Planning est actif dans le développement de cette route depuis 1993, date à laquelle un document « A Greenway Plan for New York City » annonce les grandes options à la base de l'aménagement et les perspectives pour les dix années suivantes. En liaison avec le *Department of Transportation*, Le *Department of City Planning* produit un second document en 1997, le *New York City Bicycle Master Plan*, pour lequel les 350 miles de *greenway* prévus dans le schéma général qui touche les cinq boroughs de New York sont intégrés dans les 900 miles de pistes cyclables.

⁴¹³ Le Manhattan Waterfront Greenway est présenté en détail sur le site http://nycgovparks.org/sub_things_to_do/facilities/images/manhattan-waterfront-greenway.pdf. Site consulté le 15 septembre 2008.

⁴¹⁴ Seize sont fermées au public et sont ou vont être démolies.

⁴¹⁵ Cf. *Hudson River Park. Design Guidelines Master Plan*, Draft 7/31/97. Hudson River Park Conservancy in cooperation with Empire State Development Corporation and the City of New York. Ce

en concertation avec les riverains des différents quartiers (Battery Park city, Tribeca, Greenwich Village, Chelsea, Clinton). La participation du public a été une part essentielle du processus du design, paralysant d'ailleurs certaines initiatives proposées par les paysagistes⁴¹⁶. La voie rapide 9A a été aussi transformée de telle façon qu'elle devienne un boulevard qui puisse être aisément traversé.

Le délaissement de l'activité portuaire le long de l'Hudson River et les quelques 70 appontements qui accueillaient les grands navires au cours de la première moitié du 20^{ème} siècle, aggravé par la coupure instaurée par l'*express way* 9A, avaient créé depuis ces quarante dernières années une zone négligée, abandonnée entre la pointe sud de Manhattan et la 59^{ème} rue. Cette zone, qui s'étire sur plus de huit kilomètres (et se prolonge ensuite vers le nord de Manhattan), a été largement revitalisée depuis le début du XXI^{ème} siècle grâce à la bicyclette, contribuant à favoriser de nouvelles formes de convivialité.

Ce travail exploratoire sur les ambitions de la ville en matière de pistes cyclables a été grandement facilité par la consultation de ces sites fournissant les rapports du *New York City Department of City Planning* et du *New York City Department of Transportation*. Ces documents, publiés dans leur intégralité, permettent tout d'abord de situer le contexte de réflexion dans lequel le développement des pistes cyclables s'est formalisé depuis le début des années 1990. Le *New York City Comprehensive Waterfront Plan : Reclaiming the City's Edge* (New York City Department of City Planning, 1992), document relatant la reconquête des bords de l'eau rédigé par l'agence de planification de la ville de New York a aussi été fort utile. Ce document montrait que le rivage de NYC était une ressource de grand intérêt mais peu exploitée, ayant souffert des années de négligence et de tentative de revitalisation infructueuse, suite au déclin de l'activité maritime depuis les années cinquante. Le document esquissait une vision guidant la revalorisation et la diversité de ces 578 miles de rives, en suggérant toute une série d'activités : nage, pêche, cabotage, loisirs maritimes.... Le document insistait également sur le rôle que pourraient tenir les ferries, en accueillant piétons et cyclistes, réduisant ainsi circulation et pollution⁴¹⁷.

Le document consacré plus spécialement à la voie verte : *A Greenway Plan for New York City* publié en 1993, signalait déjà les 350 miles de chemins paysagers qui pouvaient être empruntés par les vélos et les piétons. Ce plan des pistes cyclables disponibles réutilisait l'héritage des chemins déjà existants dans les parcs. Frederick Law Olmsted, l'architecte de Central Park et de Prospect Park, n'avait-il pas déjà dessiné un « park way » pour les carrioles et pour les bicyclettes à la fin du 19^{ème} siècle ? Dans les années trente, Robert Moses avait prolongé le système des parcs, en développant des kilomètres de chemins piétonniers et des esplanades le long du rivage (par exemple le Riverside Park et East River Park).

Le New York City Department of Transportation publie en 1997, *The New York City Bicycle Master Plan*, rapport concluant la première phase de ce qui est appelé alors le Bicycle Network development (BND)⁴¹⁸. Les plans d'aménagement à échéance 2008, 2012, 2018, ont pour objectif le développement en voie verte d'un réseau de pistes cyclables desservant toute l'île de

document peut être consulté à l'agence des paysagistes et architectes Quenell Rothschild Associates, New York, en charge de l'aménagement du Hudson River Park entre Battery Park city et la 59^{ème} rue. Pour l'aménagement des sites, les perspectives et les plans consulter http://nycgovparks.org/sub_things_to_do/facilities/af_bike_plan.html. Site consulté le 15 septembre 2008.

⁴¹⁶ Entretien de l'auteur avec les paysagistes-architectes Quenell et Rothschild, New York, 7 décembre 2003.

⁴¹⁷ Signalons également l'ouvrage de Raymond W. Gastil, *Beyond the Edge : New York's New Waterfront*, New York, Princeton Architectural Press, 2002. L'auteur, directeur de l'institut Van Alen spécialisé dans la réflexion et l'aménagement des espaces publics (www.vanalen.org), développe les points contenus dans le *New York City Comprehensive Waterfront Plan : Reclaiming the City's Edge* et aborde la question de l'espace public en comparant la proposition new yorkaise aux métropoles internationales engagées dans le même élan de requalification des zones anciennement portuaires.

⁴¹⁸ Le New York City Bicycle Network est accessible à cette adresse : http://nycgovparks.org/sub_things_to_do/facilities/af_bike_maps.html (site consulté le 15 septembre 2008).

Manhattan ainsi que le Bronx, Brooklyn, le Queens et Staten Island. Ces documents, accessibles sur le net, donnent avec précision les objectifs de l'aménagement en terme économique, en terme écologique, en terme de développement des zones de loisirs, etc. Ils fournissent également des plans actuels et prévisionnels. D'autres sites décrivent le Hudson River Parkway (www.hudsonriverpark.com). Ils suggèrent des parcours et mettent en relation les cyclistes⁴¹⁹. En 2008, de nouveaux parcs organisés sur les anciens pontons d'accostage des paquebots et autres bateaux, procurent des haltes supplémentaires le long de la piste cyclable⁴²⁰.

Poussée par le lobby des deux roues et à l'instar d'autres villes américaines (Seattle étant probablement le chef de file de cette tendance), les progrès faits par la ville de New York pour reconquérir les bords de l'eau ont été remarquables ces dernières années, réduisant progressivement les difficultés à atteindre le rivage, la zone étant mal desservie par les transports publics. Dix sept miles de pistes supplémentaires ont été aménagés au printemps 2003 sous l'impulsion du maire Michael Bloomberg qui a débloquent une somme de 4.5 millions de dollars pour accélérer le processus. Ces dix sept miles sont le résultat des efforts conjoints du *Department of City Planning*, de la commission aux transports de l'Etat de New York (*New York State, Department of Transportation*), de la Commission aux Parcs de la ville de New York (*New York City Department of Parks & Recreation*). Des difficultés subsistent : la traversée des voies rapides de l'autoroute urbaine pour accéder à la voie verte, l'aménagement des croisements protégés par des feux de signalisation et par passages cloutés, absence d'aires de stationnements .

Exceptées plusieurs portions délicates et malaisées en partie Est de l'île – au niveau de l'ONU par exemple où les critères de sécurité empêchent de suivre le rivage – l'accès en bicyclette est aujourd'hui possible tout autour de l'île de Manhattan. Mais l'objectif de la ville à l'horizon 2018 est de proposer un *Manhattan Waterfront Greenway* de 32 miles, un cheminement totalement séparé des circulations automobiles permettant de faire le tour de Manhattan en longeant les rives de East River, de Harlem River et de Hudson River. Ce schéma directeur d'aménagement représente un objectif ambitieux vu l'énorme variété sociale et économique des quartiers traversés et longés.

La séparation de la piste cyclable de la circulation automobile ne peut être qu'encouragée. On doit néanmoins noter que cet objectif renforce une ségrégation importante entre les bicyclettes et les autres modes de transport et ne facilite pas l'usage quotidien du vélo dans la ville. D'autres villes en Europe ont choisi, quant à elles, de développer l'intermodalité, les relations entre les vélos et les autres types de transport, métro, trains, bus. La ville de Bâle est, à ce propos, un modèle.

A Manhattan, au contraire, au centre de la ville, les bicyclettes ne font pas bon ménage avec les autres modes de transport. La rapidité des camions, l'incivilité des automobilistes, l'arrêt des taxis sur la voie, le mauvais entretien des rues, sont autant d'obstacles dangereux pour les bicyclettes. Il faut aussi noter le comportement anarchique des cyclistes : ils roulent bien souvent à contre sens, utilisent les trottoirs, passent les feux rouges afin d'éviter d'être doublés par les voitures aux feux verts. D'autre part, il faut noter la difficulté à garer sa bicyclette : les parcs à vélo sont en nombre insuffisant (ils sont presque inexistantes); les vélos sont ainsi sauvagement accrochés aux poteaux de signalisation. La grosseur des chaînes anti-vol utilisées indique la précarité de la vie des vélos sur le trottoir⁴²¹.

419 Consulter par exemple (http://www.roberts-1.com/bikehudson/v/nyc_path/photos/ju02/ms/index.htm). Site consulté le 15 novembre 2003.

420 Voir les différents projets d'aménagement paysagers et les activités proposées aux écoles et aux universités. Cf. http://nycgovparks.org/sub_things_to_do/facilities/af_bike_green_plan.html (site consulté le 15 septembre 2008).

421 « Le vol et le stationnement sont aussi de gros freins à l'usage du vélo à Paris. La mairie envisage dès 2004 de créer 250 sites avec un nouveau mobilier d'accrochage, pour un investissement d'un million d'euros » Cécile Nangeroni, « Paris veut doubler les déplacements à vélo », *Rail & Transports*, n°278, 16 avril 2003, p. 10.

On constate donc un fort contraste entre l'effort et l'investissement importants faits par la ville pour la voie verte en bordure de rivière et le désintérêt manifeste pour les vélocipédistes au centre de la ville.

Les outils

Les sites Internet déjà évoqués familiarisent les habitants de New York au dessein d'aménagement de la ville. Des outils plus classiques sont également disponibles : la carte indiquant les rues aménagées pour les cyclistes et les réseaux de circulation douce, est fournie gratuitement dans les magasins de vente ou de location de vélo (*NYC Cycling Map. The Bronx, Brooklyn, Manhattan, Queens, Staten Island*, 2003)⁴²². Elle est aussi distribuée par les agents de l'office des Park & Recreation sur le terrain. La popularité de cette carte et des éditions annuellement mises à jour est remarquable puisque 25,000 cartes étaient distribuées en 1997 ; 35,000 cartes en 1998 ; 40,000 cartes en 1999 ; 70,000 cartes en 2001 ; 100,000 cartes en 2002 ; 132,000 cartes en 2003 ; 176,000 cartes en 2004 ; 200,000 cartes en 2005 ; 200,000 cartes en 2006 ; 200,000 cartes en 2007 ; et 220,000 cartes en 2008⁴²³.

Cette carte possède de précieuses informations. Tout d'abord les routes accessibles aux bicyclettes sont indiquées à l'aide de couleurs différentes. Le vert indique la voie verte (le *greenway*); le rouge, soulignent les pistes cyclables dans le réseau viaire tandis que les pointillés rouges suggèrent les routes recommandées (même s'il s'agit de routes à circulation automobile) ; les tirets rouges signalent les routes embouteillées et dangereuses.

Les traits verts avec points rouges signalent les routes qui mènent au *greenway*. La ligne en tiret vert indique le *greenway* prévu en cours de construction.

Les règles de sécurité et de comportement sont indiquées. La signalisation est également expliquée avec des schémas de situation. Pour limiter les différends nombreux entre cyclistes et autres moyens locomotions sur les pistes à partager, sont indiqués des règles de bonnes conduites.

La carte fournit également les plages horaires où les bicyclettes sont autorisées dans le métro⁴²⁴. Le transport des bicyclettes est autorisé chaque jour, tout en étant cependant déconseillé aux heures de pointe entre 7 et 10 heures et entre 16 et 19 heures du soir. Les conditions d'accès dans les trains régionaux et sur les bateaux, ainsi que sur les bus sont précisées⁴²⁵. La carte donne aussi une liste des boutiques de vélo. On voit ainsi que, contrairement à ce que nous avons remarqué précédemment concernant le manque d'intermodalité, la carte facilite le lien entre les différents modes de transport. Notons également que le format et son graphisme sont semblables à ceux utilisés pour la carte des métros, donnant ainsi une légitimité égale à ces deux moyens de transport⁴²⁶.

⁴²² Carte établie par les organismes suivants : The City of New York (Michael R. Bloomberg, maire) ; Department of City Planning (Amanda M. Burden, AICP, directeur) ; Department of Transportation (Iris Weinshall, délégué) ; Department of Parks & Recreation (Adrian Benepe, délégué).

⁴²³ Chiffres fournis sur le site <http://nyc.gov/html/dcp/bike/cwbm.shtml>. Site consulté le 17 septembre 2008.

⁴²⁴ A Paris, seule la ligne 1 du métro est accessible tous les dimanches, de l'ouverture jusqu'à 16h30. Sur les lignes A et B du RER, le transport des vélos est autorisé dans les voitures marquées d'un pictogramme spécifique, les samedis, dimanches et jours fériés toute la journée et en semaine, toute la journée, excepté pendant les heures de pointe. Dans Paris intra-muros, les correspondances entre les lignes RER sont possibles mais les entrées et sorties du réseau ne sont pas autorisées. Cf. *Le vélo et la RATP. Un tandem pour la mobilité*. RATP. Département des Projets. Unité Design. Mission Vélo, 2000, nouvelle édition janvier 2004 (CDU Ratp). La carte signale également que Central Park est interdit aux voitures du vendredi soir de 19 heures au lundi à 6 heures du matin. Les jours de la semaine les routes du parc sont exempt de voiture de 10 heures à 15 heures et de 19 heures à 22 heures. Central Park est devenu un lieu de fête pour les vélos, qui y circulent d'ailleurs à sens unique.

⁴²⁵ Manhattan est relié aux autres boroughs (Bronx, Brooklyn, Queens, Staten Island), par des ponts, dont il est malaisé de repérer la voie cyclable. La carte fournit des plans de détail des accès de part et d'autres des ponts.

⁴²⁶ Afin de promouvoir l'intermodalité vélo + transports publics, le Conseil régional d'Ile-de-France a édité un plan-guide réactualisé des 320 parcs à vélos situés à proximité des gares et stations de métro. Au

Le réseau universitaire

L'intérêt porté à cette politique des circulations lentes a conduit le département *Urban Studies* de l'université de Columbia, au cours de l'automne 2003, à reconsidérer les limites de la ville et leurs aménagements. Le séminaire dirigé par le professeur architecte Moji Baratloo avait pour intitulé : « Urban studies : bicycles as an alternative mode of transportation » et avait pour objectif de réfléchir aux moyens d'améliorer les liens entre la ville et le *greenway*, d'imaginer les solutions qui faciliteraient la traversée de l'autoroute, de proposer des aménagements le long de la voie verte pour répondre aux besoins des cyclistes. Après une série d'observations sur le terrain et d'analyses fines des relations entre pistes cyclables et tissu urbain, les étudiants ont développé une série de propositions, qu'il s'agisse d'améliorer les dispositifs d'intermodalité entre les différents moyens de transport, de faciliter les relations transversales entre la partie est et la partie ouest de Manhattan ou de suggérer la mise en place de parcs à vélo surveillés⁴²⁷. Là encore l'objectif pédagogique insistait sur la médiatisation des propositions en créant collectivement un site Internet qui donnerait des informations sur les points délicats à améliorer tout au long de la piste et de mettre en place un dialogue entre les utilisateurs de la voie verte et les concepteurs de projets⁴²⁸.

Expérience

Descendant de la 9^{ème} avenue vers le rivage, passant les zones d'entrepôts désertés, les grands parkings, l'usine de production électrique, c'est une vraie surprise de trouver la qualité paisible du paysage dans lequel s'inscrit la piste cyclable le long de l'Hudson River. L'air de la mer et l'absence de construction imposante renforcent ce sentiment de liberté. J'avais déjà été attiré, dès 1990, par la qualité paysagère des aménagements de Battery Park City qui s'étendent sur plus de 40 hectares de la pointe sud de l'île jusqu'à Chelsea, réalisés sous la direction des architectes Cooper et Eckstut (projet 1979, réalisation 1983-92), proposant des constructions résidentielles et un World Financial Center (1987, Cesar Pelli & associates)⁴²⁹. J'avais aussi parcouru les promenades qui s'étendent de la 72^{ème} et la 116^{ème} rue le long de l'Hudson river, aménagements faisant partie du *Riverside Park and Avenue* dessinés et plantés entre 1873 et 1910 par Olmsted. Le déplacement relativement rapide que permet la bicyclette, et la possibilité qu'elle offre d'observer le tissu de la ville à travers des coupes longitudinales et transversales, révèlent des situations qui passent inaperçues en voiture (trop rapide) ou à pied (harassant). On découvre aussi que la route de Hudson River n'est pas seulement un parcours pittoresque, c'est aussi l'artère principale des bicyclettes, le lieu le plus sûr entre le nord et le sud de l'île.

moment de sa diffusion le dépliant était disponible gratuitement dans tous les guichets RATP et SNCF. Cf *Rail & Transports*, 25 septembre 2002, p. 4.

⁴²⁷ Selon les informations fournies par l'article de Séverine Paquet, à Strasbourg, près de 850 emplacements de parkings répartis sur quatre sites, ouverts 24/24 heures, sont disponibles pour 0,75 euros la journée. La ville de Strasbourg a aussi consacré un site internet officiel au vélo : www.velo-strasbourg.com. A Rennes, les habitants ont à leur disposition, gratuitement, de 6 heures à 2 heures, 7/7, 200 vélos répartis dans 25 stations sur l'ensemble de la ville. Ils empruntent la bicyclette grâce à une carte à puce pour une durée de deux heures, avant de la remettre dans n'importe quelle station. A Grenoble, tout nouvel habitant reçoit dans sa boîte aux lettres un manuel détaillé sur le vélo avec notamment un plan des 210 km d'aménagements cyclables de l'agglomération grenobloise. Cf. Séverine Paquet, *Zurban*, 19 septembre 2002.

⁴²⁸ Les travaux des étudiants peuvent être consultés à l'adresse : www.arch.columbia.edu/nyparis/urbs.

⁴²⁹ Le petit article bien documenté de Alain Demangeon et Ann-Caroll Werquin publié dans *Archiscopie* en février 2004, vient à point pour préciser un aspect de la reconversion du site portuaire de Manhattan. « Le coup d'envoi de la transformation remonte à la construction des Twin Towers (1966-74), sur un terrain placé sous l'autorité du Port (...). A cet endroit, les fouilles des chantiers servent à remblayer le port entre les appontements, et le sol conquis (40 ha) accueillent le nouveau quartier le nouveau quartier, Battery Park City... », Alain Demangeon et Ann-Caroll Werquin, « New York, Hudson River park, nouvelles urbanités », *Archiscopie*, n°38, février 2004, p. 14.

Contrairement à la promenade plantée parisienne décrite finement par Sébastien Marot⁴³⁰, le parcours New Yorkais, dans la tranche comprise entre Battery Park et la 59^{ème} rue, n'est pas fortement paysager. Seule une bande de séparation plantée protège les cyclistes des automobiles. Il faut noter que le *greenway* est plus adapté aux bicyclettes qu'à la marche. Les étapes entre un point et un autre sont longues. Le flâneur n'est presque pas toléré sur des portions de la piste. Le promeneur n'est guère invité à s'asseoir, ou emprunter les appontements. S'il le fait il devra s'équiper à l'avance – lecture et des ravitaillements – aucun kiosque n'étant prévu pour le moment pour vendre journaux ou boissons.

A partir de la 59^{ème} rue, le paysage urbain bascule. Les deux infrastructures se séparent pour se chevaucher, l'une dominant l'autre puisque les voitures prennent de la hauteur et les cyclistes roulent sous l'immense viaduc. La voie rapide (Henry Hudson Parkway) frôle l'ancienne voie à grande vitesse, elle aussi surélevée, qui n'a pas été totalement démontée.

Sous le tablier métallique en partie démolie prennent place des terrains de basket ball ou d'autres jeux de balles. La piste longe ensuite à nouveau la rivière. Les plantations sont composées de roseaux, arbustes, de cerisiers ; des bancs font face à la rivière. Une jetée nouvellement bâtie, très élégante avec ses balustrades en acier inoxydable et son appontement en tek, offre des vues sur les vestiges d'une ancienne manufacture dont il ne reste qu'un amas de poutrelles métalliques rouillées élégamment disposées. Cette section est sous la responsabilité des Parcs et jardins (Parks & Recreation). Contrairement aux sections comprises entre la 13^{ème} et la 59^{ème} rues, les habitations sont proches (nouvelles tours construites par le promoteur Donald Trump).

Des cheminements entre le tissu habité et le rivage ont été dessinés, n'hésitant pas à mettre en scène l'imposante infrastructure autoroutière surélevée à cet endroit.

A partir de la 62^{ème} rue, la piste cyclable emprunte le parc dessiné par Olmsted, Riverside Drive Park qui s'étend jusqu'à la 125^{ème} rue. Restauré ces dix dernières années, ce parc offre de magnifiques allées de platanes, des cheminements bordés de pommiers et de cerisiers, un jeu d'allées hautes, de rampes et d'escaliers à partir desquelles l'on peut le mouvement de l'eau. L'éclairage est suffisant pour pouvoir circuler à la tombée du jour.

L'effort de communication dispensé par la ville pour promouvoir les pistes cyclables, les parcs et les activités qui y sont organisées pour renouveler l'intérêt de l'utilisateur est remarquable. Depuis quelques années, la Mairie de Paris fait, elle-aussi, un grand effort pour promouvoir les circulations douces : « Quelles que soient les saisons, vous avez de multiples possibilités pour redécouvrir la capitale à vélo : le dimanche et les jours fériés dans les périmètres fermés à la circulation de « Paris Respire », au printemps à l'occasion de la fête du vélo, l'été à l'occasion de « Paris-Plage », l'automne à la faveur des journées du patrimoine ou de Nuit blanche... »⁴³¹.

Les réseaux de transport doux (les pistes cyclables par exemple) façonnent une nouvelle image de la métropole ludique, sportive, conviviale. Ils accroissent les potentialités des citoyens, rendant accessibles à la promenade des zones auparavant peu fréquentées car peu accessibles, coupées de la ville par des voies de circulation rapide ou par des zones anciennement industrielles, peu accueillantes et en processus de reconversion. La piste cyclable parisienne longeant le canal Saint Martin, puis le canal de l'Ourcq, traversant le Parc de La Villette, passant sous le Périphérique pour atteindre Pantin et poursuivre son périple sur plus d'une trentaine de kilomètres (avec toujours la possibilité d'emprunter le RER avec son vélo pour revenir Paris), offre une diversité de paysages stimulants. C'est un bel exemple de fluidité entre ville et périphérie qu'il s'agirait de développer pour le bénéfice des citoyens du Grand Paris.

⁴³⁰ Sébastien Marot, « Bastille-Vincennes. Visite de la promenade plantée », *Le Visiteur*, n°2, printemps 1996, pp. 6-49.

⁴³¹ Ville de Paris. http://www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page_id=7118. Site consulté le 19 septembre 2008.

Centres, périphéries, populations, dans la littérature contemporaine, Jean-François Roullin*Cadrage*

Les travaux de recherche, quand ils s'intéressent à l'espace et à la société dans le roman, tentent souvent de voir si la littérature dit juste, si ce qu'elle montre est exact. Par exemple, Marc Brosseau, dans *Les Romans-géographes*⁴³², tentait de voir si *La terre* montrait la réalité du système agricole de la Beauce de l'époque et si Zola était ainsi un bon géographe. Jean-Noël Blanc livrait en 1991 dans *Polarville*⁴³³ des analyses très fines, très instruites et très pertinentes sur la place de la ville dans le polar mais en bon sociologue, il ne pouvait s'empêcher de conclure que le polar était dans une inexactitude sociologique puis qu'il montrait une ville en lambeaux, niant ainsi l'unicité sociale de la ville que postule le sociologue. Très récemment, Chrisna Horvath⁴³⁴, de formation littéraire, tente de convaincre que le roman urbain serait un genre et qu'il dirait assez exactement ce qu'est la ville aujourd'hui, objet que « traite » la littérature selon elle.

Ces travaux peuvent être intéressants en eux-mêmes mais ils se fondent implicitement sur une conception réaliste, documentariste, de la littérature, conception dépassée par les théoriciens et récusée par les auteurs eux-mêmes. Dans *Pour une littérature-monde*⁴³⁵ par exemple, de nombreux écrivains francophones récusent l'idée d'être les porte-parole du Sud dont ils sont souvent issus, critiquent l'obligation dans laquelle ils seraient de décrire avec réalisme les malheurs de leurs pays. Ils demandent simplement qu'on leur accorde d'écrire de la littérature française. Et Michel Le Bris et Jean Rouaud dans leurs introductions plus générales, même s'ils avancent l'idée d'une littérature moins nombriliste, moins préoccupée de linguistique et de forme comme un lointain héritage du Nouveau Roman, mais plus de narration et d'histoire à raconter, de personnages, se défendent vertement de revendiquer tout retour au réalisme.

De plus, c'est oublier que les écrivains du 19^e siècle qui se revendiquaient du naturalisme ou du réalisme étaient beaucoup plus que cela, leur écriture créant un univers singulier, qui leur était propre, allant bien au-delà de ce qu'ils voulaient montrer à leur lecteur. Il suffit pour s'en convaincre de se souvenir de la morbidité propre à Zola, particulièrement marquée à la fin de *L'œuvre*, quand le peintre se suicide face à une sorte d'*Origine du monde* qu'il ne peut finir, ou encore aux dernières pages de *Germinal*.

Pour nous, la littérature est une représentation du monde, un univers chaque fois singulier dans lequel l'auteur n'est pas « le secrétaire de la société »⁴³⁶, mais un artiste façonnant un univers avec ses mots. Cette conception de la « réalité » de la littérature est proche de celle que Roland Barthes expose dans un texte nommé *L'effet de réel*⁴³⁷, effet de réel généré par des signes montrant, représentant, le monde, monde qui vient « là » sans avoir à être décrit.

Autre élément que selon nous les tenants d'une recherche d'exactitude dans le roman ne prennent pas en compte, le lecteur ; lecteur qui pourtant est au cœur de la théorie littéraire depuis de nombreuses années. Là le texte ne prend corps que par l'œil du lecteur qui se pose

⁴³² Brosseau, Marc, *Les Romans-géographes*, Editions l'Harmattan, coll. Géographie et Cultures, 1996.

⁴³³ Blanc, Jean-Noël, *Polarville*, Presses Universitaires de Lyon, 1991.

⁴³⁴ Horvath, Chrisna, *Le Roman Urbain contemporain en France*, Presses Sorbonne Nouvelle, 2007.

⁴³⁵ Le Bris, Michel et Rouaud, Jean, (sous dir. de), *Pour une littérature-monde*, NRF, Gallimard, 2007.

⁴³⁶ Ainsi se masquait Balzac en se définissant de cette façon dans l'introduction à la Comédie Humaine.

⁴³⁷ Barthes, Roland, « L'effet de Réel », in *Littérature et Réalité*, Coll. Points Essais, Editions du Seuil, 1982.

dessus, le comprend, l'admet, le rejette, dans son propre horizon d'attente, concept clé de l'esthétique de la réception (H.R. Jauss).

Dernier élément intéressant à prendre en compte : l'auteur comme habitant et non seulement comme artiste. Nous avons mis cette notion en évidence à partir d'un travail sur Stendhal et ses espaces, en continuation des *Espaces stendhaliens* de Philippe Berthier⁴³⁸. Dans *Vie de Henry Brulard*, autobiographie de Henry Bayle dit Stendhal, l'auteur dessine, croque et se met en scène comme un tout petit grouillot pas du tout à l'échelle. Quand il passe un oral à l'Ecole Centrale alors qu'il a dix-sept ans, le bas du tableau lui arrive à la poitrine et le fauteuil de l'examineur à l'épaule. Les marches de l'estrade sont aussi hautes que la moitié de la jambe. Petit exemple pour dire que l'auteur n'est certes pas un témoin neutre et que c'est donc tout un système de représentations qui se met en place, qui va de l'auteur au lecteur en passant par le texte, et qui dans les meilleurs romans ne décrit littéralement rien de la ville, ne prétend à aucun message mais est sans doute le plus efficace, en procédant par touches, en dénotations signifiantes, relevant de l'effet de réel et du sens commun qui se construit de l'auteur au lecteur (P.Bourdieu).

C'est de ce point de vue que la question de la présence de la ville dans le roman nous intéresse. Pas comme une démonstration, pas comme un message mais comme des images présentées à la lecture, images qui rentrent dans l'horizon d'attente du lecteur ou qui à l'inverse le bouleverse. Et comment ce système de représentations contribue à forger une culture de la ville, de toute la ville dans son centre comme dans ses périphéries.

Instances politiques et représentations urbaines

Les instances locales s'intéressent bien évidemment aux représentations que l'on peut avoir de leur territoire, territoire souvent circonscrit à des limites administratives, et tentent de les modifier. C'est sans doute une longue histoire dont on pourrait trouver des traces déjà anciennes quand les départements de Seine et de Loire « inférieures » ont été changés en Seine Maritime et Loire Atlantique. Ensuite les Côtes du Nord sont devenues Côtes d'Armor en 1990 alors qu'un vœu du Conseil Général demandant cette transformation datait de 1966. Ce vœu indiquait « que le nom du département des Côtes-du-Nord est manifestement impropre du point de vue géographique, ce département étant situé à l'ouest de la France, ... que cette appellation est incorrecte, le mot « Nord » évoquant le froid, alors que le climat de la Bretagne, essentiellement doux et maritime, n'a rien de commun avec ce qu'il est convenu d'appeler un « climat nordique » ». ⁴³⁹

Et on connaît l'importance de l'implantation de bâtiments phares pour changer l'image qu'une ville donne d'elle-même et que l'on se fait d'elle. Il est inutile de revenir ici sur l'exemple de Bilbao mais on peut citer des efforts moins connus, moins spectaculaires, telle *L'Alvéole 14* de l'ancienne base sous-marine de Saint-Nazaire réhabilitée par LIN (F. Geipel, G. Andi), ou le travail fait au Havre pour réhabiliter Auguste Perret et donc la représentation que l'on peut se faire de cette ville de Seine... Maritime. Dernier exemple que l'on peut citer, et il a directement trait aux espaces qui nous concernent : L'Appel des 93, appel lancé en 2005 par des personnalités de Seine-Saint-Denis pour « crier » que ce département était riche d'une vie très diverses. Ce mouvement existe encore, appuyé par le Conseil Général. Il a sponsorisé un bateau pour la Mini-Fasnet de 2006 en imprimant très grand « Nous sommes La Seine Saint-Denis » sur la grand voile. Il a également produit un film « Plus belle la France » vantant avec humour les mérites du département en rappelant jusqu'à l'excès que celui a un nom et pas seulement un numéro. Sur ces représentations, les instances locales peuvent influencer mais sur ce qu'écrivent les écrivains et filment les cinéastes, elles ne peuvent rien. Et pourtant celles-ci, il faut les bien connaître, préciser leur statut, leur rôle comme nous avons déjà tenté de le faire, que ces

⁴³⁸ Berthier, Philippe, *Espaces stendhaliens*, Presses Universitaires de France, coll. Ecrivains, 1997.

⁴³⁹ www.infobretagne.com/cotesdarmor.htm

représentations plaisent ou non, mêmes si elles semblent et sembleront injustes. Il ne s'agit pas encore une fois de dire qu'elles montreraient quelque chose de juste et l'on pourrait reprendre ici les mots du photographe Richard Avedon, « Toutes les photos sont exactes, aucune d'elles n'est la vérité » repris dans l'exposition qui lui a été consacré à l'été 2008 au Jeu de Paume à Paris.

Centre, banlieue, population : quelle représentation ?

Dans quelle littérature, nous demandera-t-on de suite ? Et avec quel corpus ? Il n'y a pas pour nous de corpus possible puisque contrairement à ce que soutient Christina Horvart, le genre du roman urbain n'existe pas puisque l'architecture, la ville, sont présentes dans presque tous les romans, comme toile de fond, comme décor auquel se confrontent ou non les personnages, alors que les architectes, les urbanistes sont très rarement des personnages romanesques. Aussi ce corpus est infini. Dans un premier temps, nous avons travaillé sur les quatre Grands de la littérature française du 19^e siècle, corpus qui se justifiait historiquement. Etendant notre recherche des représentations de la ville et de l'architecture dans la littérature contemporaine, nous travaillons sur les romans et récits dont le titre fait explicitement référence au champ, par exemple, *La Ville* de Guillaume Marbot⁴⁴⁰, *Tirez sur l'architecte* de Alain Paucard⁴⁴¹, ou dont la 4^e de couverture permet de situer ville et architecture comme importante dans le texte. Viennent aussi les recommandations. Tout cela n'a rien d'exhaustif, et l'échantillonnage est impossible, car encore une fois, la dénotation qui apparaît au détour d'une page (par exemple un bâtiment qui « devait faire l'enfantine fierté de son architecte » chez Pennac⁴⁴², uniquement là pour situer où habite un personnage) est tout autant signifiante de la représentation que les auteurs ont de la ville que s'ils semblaient « traiter » du sujet.

Mais ces lectures ont permis d'établir une constante : les représentations que la littérature donne de l'architecture et des architectes, de ceux qui font les villes, sont négatives, le nouveau étant rejeté au détriment de l'ancien et ceci aujourd'hui comme au 19^e siècle. Le grand magasin du *Bonheur des Dames* fait figure d'exception sous la plume de Zola mais son « architecte, [est] par hasard intelligent » et c'est « un jeune homme amoureux des temps nouveaux ». Autre exception contemporaine : l'I.M.A. est lui aussi bien traité par Denis Guedj dans *Le Théorème du Perroquet*⁴⁴³ mais le nom de ses architectes n'est jamais cité.

La ville, contemporaine à chaque auteur, est évoquée comme un enfer face à un Eden que les puissances publiques, les urbanistes et les architectes s'acharnent à passer à la pioche ou au bulldozer. Déjà en 1964, René Fallet dans *Paris au mois d'août*⁴⁴⁴ fait référence à la prochaine disparition du microcosme des Halles et des vieux immeubles environnants et à l'arrivée de l'autoroute au cœur de la ville. Un peu plus tard Julien Green dans *Paris* parle d'un Beaubourg qui « exhibe ses entrailles avec la satisfaction idiote d'un bébé qui montre son ventre »⁴⁴⁵. Un siècle auparavant, Zola avait déjà parlé du grand Magasin comme un ogre qui dévore tout sur son passage. Dans ces représentations de la ville les centres et plus particulièrement leurs parties anciennes, pittoresques ou « haussmanniennes », sont épargnés par rapport aux périphéries.

⁴⁴⁰ Marbot, Guillaume, *La Ville*, Michalon, 1998.

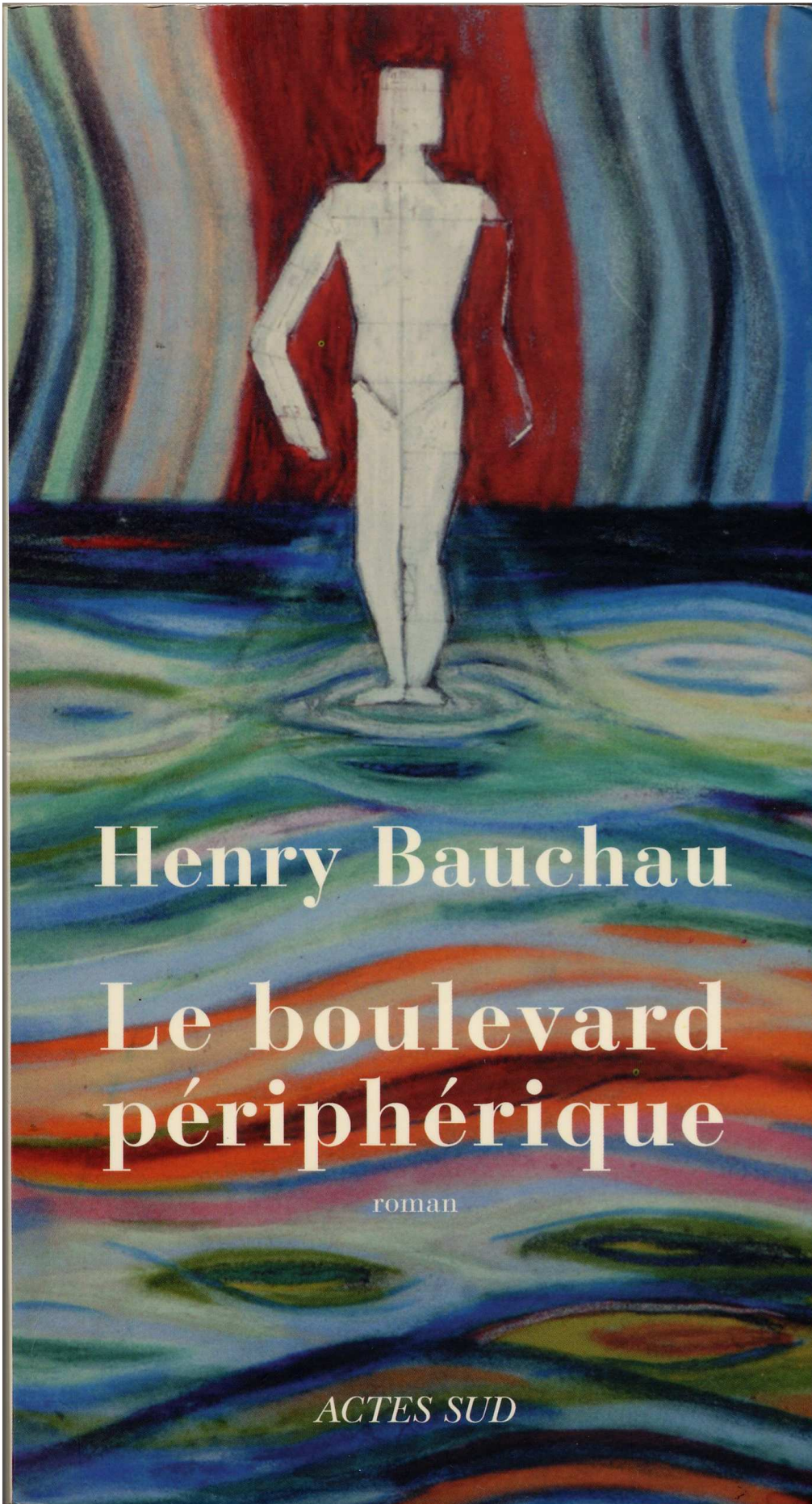
⁴⁴¹ Paucard, Alain, *Tirez sur l'architecte*, l'Âge d'homme, 2000.

⁴⁴² Pennac, Daniel, *Monsieur Malaussène*, Gallimard, 1995, p. 150. Il désigne le 100, bd de Belleville de F. Borel.

⁴⁴³ Guedj, Denis, *Le Théorème du Perroquet*, Editions du Seuil, 1998.

⁴⁴⁴ Fallet, René, *Paris au mois d'août*, Editions Denoël, 1964 (Folio, 2000).

⁴⁴⁵ Julien Green, *Paris*, Champ Vallon, 1983, (coll. Points Essais, 1989).



Henry Bauchau

Le boulevard
périphérique

roman

ACTES SUD

Ce constat nous l'avons établi par ailleurs⁴⁴⁶. Ce qui va nous intéresser ici est l'actualisation de cette représentation négative de la « banlieue » et aussi la dualité de sa représentation vis à vis des centres, toujours dans ces constantes dont nous parlions. Et le constat de cette actualisation fondée sur des nouvelles lectures, est que les populations sont souvent associées à leur territoire dans les représentations que la littérature nous donne des formes de la ville. La banlieue ne serait pas très jolie et en miroir ses habitants ne seraient ni beaux, ni très malins, ni très honnêtes, et cette « banlieue », au sens presque littéral de lieu banni, ne serait pas l'apanage des périphéries mais existerait au cœur même de la ville. Ce qui amène à se demander si la littérature ne met pas en scène plus des problèmes de société que des problèmes urbains.

Cela peut commencer à Roissy très récemment avec Douglas Kennedy dans *La femme du V°*⁴⁴⁷ « Pour gagner la Capitale, il fallait traverser des océans de banlieues industrielles sinistres hérissée de HLM. Le RER était sale... », et donc sali, comme une résonance avec Victor Hugo quand Jean Valjean va habiter « dans les pays perdus de La Salpêtrière » vers « la barrière d'Italie »⁴⁴⁸. Et Balzac n'était pas en reste quand il parlait de l'autre côté de la Montagne Sainte-Genève, au début du Père Goriot⁴⁴⁹. Nous voyons à travers cela que la notion de banlieue, et peut-être d'espace étranger, n'est pas absolue mais relative dans ses formes et ses développements spatiaux, et relative par rapport à des centres. Ainsi Douglas Kennedy loge d'abord son héros en haut d'une « Masure Gorbeau » contemporaine dans le 10^e arrondissement de Paris, vers la station de Métro Château d'eau, quartier sale de tous les trafics où le héros aura effectivement maille à partir avec des mafias turques. Il le fait ensuite déménager Rue du Dragon dans le 6^e, quartier beaucoup plus « propre ». Dans une période tranquille de sa vie, Jean Valjean demeure lui près du Champ de Mars. Cette opposition entre quartiers « bien fréquentés » et cités au sein même de la ville de Paris est présente dans *La vie de ma mère*, polar de Thierry Jonquet⁴⁵⁰.

Cette notion, de différent, d'inconnu, d'étranger – une partie du 10^e arrondissement est appelé « l'ONU » par le jeune personnage de *La rue du Faubourg Saint-Denis*⁴⁵¹ - est explicite dans des représentations semblables mais écrites à quatre-vingt cinq ans de différences. En 1910, Jules Romains situe deux personnages sur la Butte Montmartre, en haut du Sacré-Coeur, les fait regarder vers le Nord, et « Jerphanion se mit à rêver... Au delà de la colline du Nord, un camp de barbares. Ils bivouaquent depuis longtemps... Ils s'agitent mais ils ne sont pas encore entrés dans la Ville... Qu'est-ce qui les en empêche ? N'ont-ils pas vraiment envie d'y entrer, eux qui pourtant viennent de si loin ? Ou sont-ils intimidés ? »⁴⁵² En 1996, Hervé Prudhon situe sa *Nadine Mouque*⁴⁵³ dans une banlieue ordinaire, dans ces HLM si décriées et là c'est le narrateur qui parle « Je vous ai dit pour Paris, ce n'est pas loin, mais on n'y va pas, jamais, rarement, pas encore, un jour viendra où il faudra voir ça, n'est-ce pas. Entrer dans la ville-musée et tripoter les œuvres d'art, les petites poitrines des jolies filles propres, s'asseoir aux terrasses. Ils sont gourmands, affamés, même, tous ces jeunes. En pleine croissance. La banlieue est un grand corps en pleine croissance à qui on ne donne rien à manger, n'est-ce pas, et pour l'instant, ils se mangent entre eux, entre quartiers, et ils croient encore que Paris est aussi loin et imaginaire

⁴⁴⁶ Roullin, Jean-François, « Ville et architecture écrites : de l'auteur au lecteur », *Espaces et Sociétés*, n° 94, 1998, pp. 31-54.

⁴⁴⁷ Kennedy, Douglas, *La femme du V°*, Editions Pocket, 2008, p.12.

⁴⁴⁸ Hugo, Victor, *Les Misérables*, Editions GF Flammarion, T1, p. 462.

⁴⁴⁹ Balzac, Honoré, *La Comédie Humaine*, Coll. Pléiade, Gallimard, *Le Père Goriot*, vol. III, p. 50.

⁴⁵⁰ Jonquet, Thierry, *La vie de ta mère*, Série Noire, Gallimard, 1994.

⁴⁵¹ Dalembert, Louis-Ph. *Rue du Faubourg Saint-Denis*, Editions du Rocher, 2005.

⁴⁵² Romains, Jules, *Paris des Hommes de Bonne Volonté*, Choix de Lise Jules Romains, Flammarion, 1949, p. 61-62.

⁴⁵³ Prudhon, Hervé, *Nadine Mouque*, Série Noire, Gallimard, 1995, p.20.

qu'Hollywood, mais s'ils savaient, ils auraient déjà niqué la Joconde et léché les assiettes du Grand Véfour. » Il y aurait bien des Barbares et des gens bien propres, deux mondes qui s'ignorent ou se font peur. Le titre d'un autre roman de Thierry Jonquet est en soi tout un constat sociologique *Ils sont votre épouvante et vous êtes leur crainte*. Ce titre prend toute sa force quand Jonquet nous rappelle que cette phrase est de... Victor Hugo⁴⁵⁴. Le territoire du roman est pourtant celui de deux communes de Seine Saint-Denis, l'une faite de pavillons occupés par des populations aisées, l'autre regroupant des cités où ont été logées des familles en difficultés. Comme nous l'avons dit, Jonquet dans *La vie de ma mère* aura déjà exploré ce thème d'habitants et de territoires proches mais s'ignorant, ramenant lui aussi la banlieue dans le 19^e arrondissement. Entre Romains et Weitzmann, Jonquet, Prudhon, Kennedy, cette constante aura été entretenue par Céline dans *Voyage au bout de la nuit*.

Cette dichotomie ville centre, ancienne, valorisée et bien habitée contre périphérie récente et socialement défavorisée n'est pas spécifique à Paris. Jean-Patrick Manchette dans *Fatale*⁴⁵⁵ crée une ville portuaire fictive, Bléville, où le centre bourgeois s'oppose aux HLM décrit avec les pires clichés. René Belleto dans son Lyon de *La ville de la peur*⁴⁵⁶ associe les scènes de violence avec les chantiers de la rénovation urbaine de la rive gauche du Rhône anciennement industrielle, alors que les lieux de paix se trouvent vers le parc de la Tête d'or. Et quel rôle joue Brooklyn chez Hubert Selby Jr⁴⁵⁷ et plus tard chez Philippe Roth⁴⁵⁸, où cette banlieue vivante et industrielle n'est plus qu'une périphérie en ruine, comme le nord de Manhattan dans *Le bûcher des vanités* de Tom Wolfe⁴⁵⁹ ou le Bronx de *Outremonde* de Don DeLillo⁴⁶⁰. Dans ces périphéries américaines détruites, les populations vu leur situation sociale ne sont pas trop fréquentables. C'est particulièrement vrai chez DeLillo où l'*Outremonde* est celui du rebus, villes et populations, ordures ménagères, balles de baseball, B 52 réformés.

Ecart dans les constantes, le chaos périphérique peut être porteur d'une vision esthétisée, on la trouve dans *La ville électrique*, texte un peu ancien de Maurice G. Dantec "Merde, qu'est-ce qu'il l'a aimée cette lumière ambre artificielle, surtout comme maintenant, quand elle se mélange à celle du soleil qui se couche... Les pylônes qui entremêlent leurs architectures de science-fiction, câbles haute-tension hachurant le ciel, projecteurs en grappes, comme des armes de soucoupes volantes. Premières étoiles, cristaux émergeant des abysses. Ouais, c'est si beau, si intense, toute cette banlieue qui s'étend autour de lui, de part et d'autre du grand échangeur du carrefour Pompadour. Toutes ces lumières, cet océan de lucioles qui part de Créteil et s'étend jusqu'aux tours du quartier chinois de Masséna, à l'horizon"⁴⁶¹. On retrouve cette vision chez Patrick Grainville avec La Défense dans *Les forteresses noires*⁴⁶². Dantec reprendra sa vision d'une banlieue belle et très réaliste dans son apocalyptique *Villa Vortex*⁴⁶³.

Et à ces banlieues, intérieures ou extérieures, les auteurs donnent ce que nous appellerions forme urbaine, et cette forme est comme une métonymie de toute la misère du monde. On ne reviendra pas sur les Thénardier, mais on peut citer des héros des années 60, tels que ceux de

454 Jonquet, Thierry, *Ils sont votre épouvante et vous êtes leur crainte*, Coll. Roman Noir, Editions du Seuil, 2006. L'intégralité de la strophe de V. Hugo est page 247.

455 Manchette, Jean-Patrick, *Fatale*, Série Noire, Gallimard, 1977.

456 Belleto, René, *La ville de la peur*, P.O.L., 1997.

457 Selby jr, Hubert, *Last exit to Brooklyn*, Albin Michel, 1970.

458 Voir en particulier, *Pastorale américaine*, Gallimard, 1999.

459 Wolfe, Tom, *Le bûcher des vanités*, Editions Sylvie Messinger, 1988.

460 DeLillo, Don, *Outremonde*, Actes Sud, 1999.

461 Maurice G. Dantec, « Quand clignote la mort électrique », in *Paris, rive noire*, Autrement, Paris, 1996.

462 Grainville, Patrick, *Les forteresses noires*, Editions du Seuil, 1982.

463 Dantac, Maurice G., *Villa Vortex*, Coll. La Noire, Gallimard, 2003.

Christiane Rochefort dans *Les Petits enfants du siècle*⁴⁶⁴ avant d'en appeler aux plus contemporains. Ainsi dans *Fraternité* de Marc Weizmann, la banlieue dit une forme qui résonne avec une sorte de laisser-aller de ses habitants « Tristes et calmes. Non seulement son frère et Rachida, mais les rues, ... ce gris lacis de rues friables et vides. Erwin Schrödinger... prix Nobel ... pense Francis. Écrit dans son livre *Qu'est-ce que la vie ?* « Toute créature vivante boit l'ordre depuis son environnement » ... Dans un système clos tout tend vers le désordre... Qu'est-ce qu'on fait comme étude chez les architectes urbanistes »⁴⁶⁵. Ce dernier auteur a la particularité de nommer, d'entrée dans le roman, ceux que son personnage voit comme responsables de cette grisaille des banlieues. « Même comme ça, vivre ici comment peut-on ? ... Où sont-ils ces putain d'architectes pour la plupart de gauche quand ils n'étaient pas communistes – les Castro, les Chemetov, qui avec l'argent de l'Etat... ont bâti à peu de frais ces dépotoirs verticaux »⁴⁶⁶.

Cet auteur connaît la ville, son fonctionnement, c'est rare. Flaubert, Balzac, Zola connaissent eux aussi un peu l'architecture et les conditions de sa production. On n'écrit pas sur les façons dont l'architecte Grindot amène César Birotteau à la faillite si l'on n'y connaît rien. Pour évoquer une question, il faut au moins savoir qu'elle existe. Après Grindot, ou Compardon pour Zola⁴⁶⁷, nous n'avons que très rarement trouvé des architectes comme personnages de roman dans la littérature française. Avec les urbanistes, ils semblaient disparus. Avant Weizmann, Leslie Kaplan construisait dans *Les Amants de Marie*⁴⁶⁸ des personnages qui cherchaient à comprendre les formes de la ville, la ville centre, mais sans mettre en scène, ou en cause, ceux qui les produisent, alors qu'ils sont pourtant identifiables « Dahlia comparait [la place de Catalogne] dans sa tête aux immeubles qu'elle avait tellement aimés rue des Hautes Formes, pas de cours, pas de rues intérieures. Rien. Et pas d'ombre, la lumière est dure, elle vient tout droit... Je suis sûre, disait Dahlia, que les habitants doivent se sentir à l'hôtel, ou dans un décor... ».

Dernière représentation en date trouvée d'un auteur qui connaît manifestement la problématique de la banlieue, *Les Habitants* de Mano⁴⁶⁹. Une famille fuit l'insécurité parisienne pour les communes à l'architecture pastichée autour de Disney. Mais elle trouvera là bien pire et chacun de ses membres y montrera sa veulerie. Seul personnage un peu humain de ce roman : un homme rencontré par hasard à Paris, rue Daguerre, et qui sera le seul auquel la mère pourra parler, une heure ou deux. Pas de HLM ici, mais des banlieues toute de façade pour des populations sans foi qui ne demandent qu'à rentrer littéralement dans le panneau... publicitaire. En face, la vieille ville, la rue Daguerre, et un échange véritable. Dichotomie donc encore entre centre et périphérie, entre la vieille ville où la sociabilité resterait possible et des banlieues ghettos, ici pour une petite bourgeoisie aux revenus moyens. La misère est là morale, ce n'est ni un problème urbain ni une question d'exclusion, mais bien une question de société.

Dernières représentations offertes par la littérature, la ville et les transports, les infrastructures, qui relie et sépare dans une logique mise en évidence par les recherches sur les transports. Le périphérique sépare deux mondes lui aussi comme une constante et avant lui, les Fortifs et la Zone, et avec lui les boulevards des Maréchaux. Ce territoire, centré là sur le boulevard Mac

⁴⁶⁴ Rochefort, Christiane, *Les Petits enfants du siècle*, Grasset, 1961.

⁴⁶⁵ Weizmann Marc, *Fraternité*, Denoël, 2006, p. 144.

⁴⁶⁶ *Idem*, p. 21.

⁴⁶⁷ Jules Grindot apparaît dans *La Comédie Humaine* dans *César Birotteau*. Grand Prix de Rome, il rêve de construire des monuments mais ne refait que le logement de la famille Birotteau. Il revient dans une petite dizaine d'épisodes pour finir « grand spécialiste en petits décors ». Compardon est quant à lui un des occupants de l'immeuble du roman *Pot-Bouille*. Il est donc architecte mais jamais Zola ne dit de lui qu'il fait de l'architecture, il fait des affaires.

⁴⁶⁸ Kaplan, Leslie, *Les Amants de Marie*, P.O.L., 2002, p. 254.

⁴⁶⁹ Mano, *Les Habitants*, Hachette-Littérature, 2007.

Donald, est le thème même de *La Clôture* de Jean Rolin⁴⁷⁰ en devenant comme l'axe d'un territoire hors tout où chaque espace clos est occupé par une population marginale. Héritage de la zone et du *Requiem des innocents* de Louis Calaferte⁴⁷¹ où l'on voit dans l'entre deux guerres, naître les prémices des puces?

Henry Bauchau dans *Le Boulevard Périphérique*⁴⁷² offre une vision un peu nouvelle de cette infrastructure si importante. Le personnage principal passe de longs instants dans les transports en commun, allant des Hauts-de-Seine jusqu'à Aubervilliers pour se rendre au chevet de sa bru qui se meurt d'un cancer. Cette précision sur le contexte tragique est là parce que ce n'est pas tant l'espace des infrastructures qui est marqué négativement que le temps, le temps passé et qui fuit station après station, correspondance après correspondance, page après page du livre, et ces transports tout à la fois séparent l'espace francilien entre un lieu de repos et un autre de douleur, mais les réunissent dans une échelle plus vaste, échelle qui est aussi celle d'un seul temps, où présent et passé ne font qu'un. Ceci nous semble à signaler car l'auteur ne nous livre pas ici une représentation primaire des transports et de leur poids bien connu dans la vie des Franciliens. Quand ce personnage prend sa voiture, le périphérique n'est pas là non plus comme un espace convenu. Henry Bauchau nous donne à lire un périphérique qui ne sépare pas Paris et Banlieue, mais un espace transversal, comme un fleuve avec deux rives, qui oublie les radiales dans une présentation inhabituelle et intéressante. Et les Portes sont un peu comme les stations, elles ponctuent un parcours et ne sont pas seulement des franchissements de limites. Cette présentation n'est pas très éloignée du travail fait par les architectes de Tomato⁴⁷³ qui eux aussi ont étudié le périphérique non comme une séparation mais comme une infrastructure qui lie et relie deux rives. Les deux banlieues du héros ne sont pas les mêmes, il dort dans une maison avec un jardin près de la Seine vers Ville d'Avray et passe sa journée à l'hôpital à Aubervilliers. Là on retrouve des populations d'un milieu social différent de celui de la banlieue ouest, mais à la différence de Mano, Bauchau les traite toutes avec humanité. Il y a des immigrés aussi dans les Hauts de Seine, ce sont les employés de maison qui savent réparer des voitures. Dans ce roman, la représentation de la ville n'est pas négative, n'est pas caricaturée pour forcer le trait et connoter le personnage, et il n'y a ni hiérarchie urbaine, ni hiérarchie sociale.

On verra dans le texte de Henry Bauchau le signe d'un changement possible de représentation de la ville, vue non plus dans une seule logique hiérarchique centre/périphérie, mais offerte aussi à un regard transversal, de périphérie à périphérie, c'est à dire dans une relation plus égale. Cette modification rejoindra-t-elle des images plus positives, moins cliché, que le cinéma peut aujourd'hui donner des banlieues y compris ce que nous avons appelé les « banlieues » intérieures. Il y a eu bien sûr *Elle coure, elle coure la banlieue*⁴⁷⁴ et *La haine*⁴⁷⁵, mais il y aussi *Yamakasi*⁴⁷⁶ et *L'esquive*⁴⁷⁷ et tout récemment *Entre les murs*⁴⁷⁸.

Dans *Elle coure, elle coure la banlieue*, un homme et une femme passent leur vie dans leur train de banlieue et l'un travaillant le jour et l'autre la nuit, leur vie de couple durant la semaine se résume à un échange par la fenêtre des trains qui se croisent. Avec *La Haine*, on passe du comique au dramatique, de la problématique des transports à celle des cités. Ici la haine contre

⁴⁷⁰ Rolin, Jean, *La Clôture*, P.O.L., 2001.

⁴⁷¹ Calaferte, Louis, *Requiem des innocents*, Julliard, 1952 (Folio, 2000).

⁴⁷² Bauchau, Henry, *Le Boulevard Périphérique*, Actes Sud, 2007.

⁴⁷³ Tomato architectes, *Paris : la ville du périphérique*, Editions du Moniteur, 2003.

⁴⁷⁴ Gérard Pirès, *Elle coure, elle coure la banlieue*, 1973, avec entre autres Coluche, Higelin, Miou-Miou.

⁴⁷⁵ Mathieu Kassovitz, *La haine*, 1995.

⁴⁷⁶ Ariel Zeitoun, *Yamakasi* 2001. Signalons que les Yamakasis ont généré un sport urbain, le Parkour ou art du déplacement. Il est pratiqué dans de nombreux lieux. Source : www.parkourfrance.com

⁴⁷⁷ Abdellatif Kechiche, *L'esquive*, 2004.

⁴⁷⁸ Laurent Cantet, *Entre les murs*, 2008.

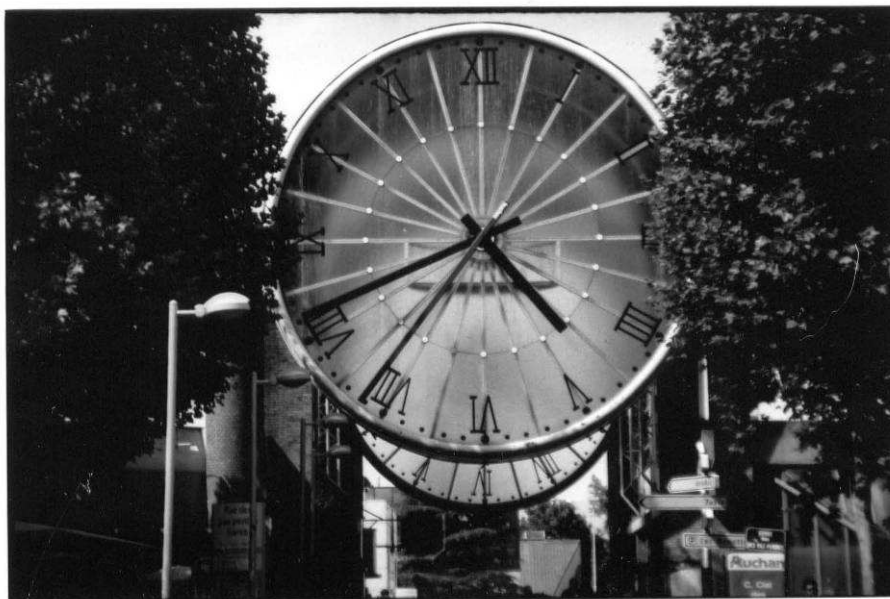
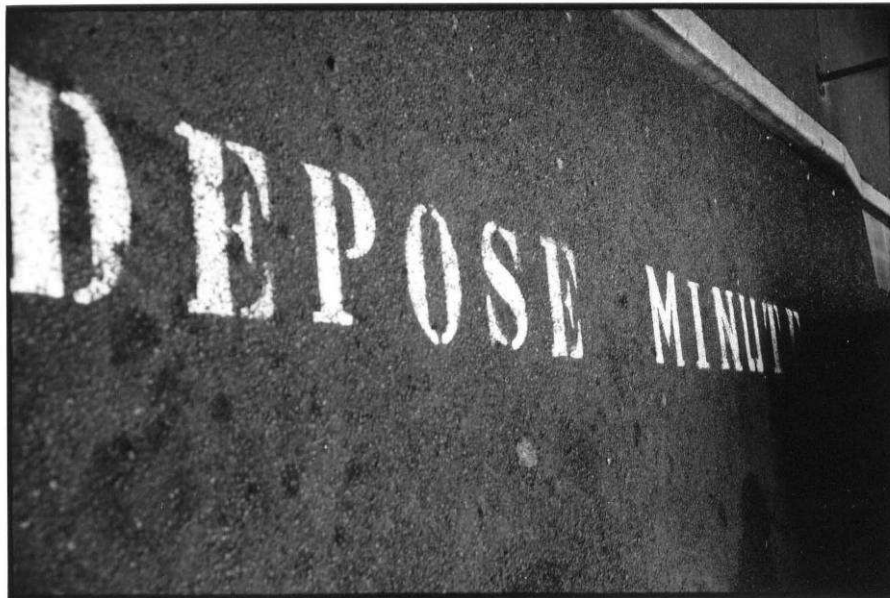
l'ordre est totale, en banlieue comme à Paris. Mais à la banlieue les entrées d'immeuble dégradées, les espaces publics labyrinthiques, la dépendance aux heures des trains, à Paris, la rue et les beaux immeubles, les appartements de luxe, les trafiquants arrivés. Avec *L'esquive*, l'espoir renaît. Même si le langage reste violent, le marivaudage prévaut et dans la Cité les entrées d'immeuble sont résidentialisées, rien n'est dégradé. *Entre les murs* est peut-être un aboutissement. Dans la classe des jeunes Français de toutes origines, France, Maghreb, Afrique noire, Chine, avec des problèmes de reconnaissance, d'autorité, de parents qui ne parlent pas français. Cela se passe dans le 20^e arrondissement de Paris mais l'architecture contemporaine du Collège pourrait être partout, tout comme les acteurs-personnages pourraient être de toute commune où se retrouvent des populations de toutes origines, souvent en banlieue. Mais cela ne se passe pas en banlieue et que cela se passe à Paris n'est pas d'une grande importance. C'est un film qui montre ce que peuvent être les problèmes des jeunes, ici à l'école. C'est un film plus sur la société, cela pourrait montrer ce qu'ailleurs on appellerait un problème de cité. Mais cette cité-là, c'est Paris.

Conclusion

Les images que la littérature et accessoirement la cinéma véhiculent de la ville et de la banlieue changeraient. Les représentations montreraient que Paris connaîtrait des endroits difficiles (*La rue du Faubourg Saint-Denis*, *La Femme du V^e*, *Entre les murs*) mais ces difficultés montrées sont liées à des populations étrangères, peu cultivées et pauvres. La banlieue est montrée avec les mêmes problèmes humains mais ceux-là concernent tout aussi bien des personnes d'origine française (*Fraternité*) qu'étrangères (*Le Boulevard Périphérique*). Il y aurait donc encore des classes laborieuses et ce sont elles qui rendraient la ville difficile car à Paris comme en banlieue ces classes laborieuses seraient dangereuses. On fait bien sûr ici référence à *Classes laborieuses et classes dangereuses...* de Louis Chevalier⁴⁷⁹ avec une extension à la petite bourgeoisie que son hystérie rendrait dangereuse (*Les habitants*). C'est certainement une nouveauté dans la littérature contemporaine, déjà en filigrane dans des romans datés d'une dizaine d'années : le danger urbain n'est pas spécifiquement banlieusard mais inhérent à l'Étranger. Ce qui marquerait la banlieue, cela serait la forme dans lequel se cache cette misère et cela ne change que peu.

A quoi tiendrait ce changement, que les médias ne favorisent pas, en caricaturant les cités à chaque incident. Peut-être à un regard portant autant sur les populations que sur les formes de la ville.

⁴⁷⁹ Chevalier Louis, *Classes laborieuses et classes dangereuses à Paris pendant la première moitié du XIX^e siècle*, Plon, 1958, (Livre de Poche, 1978).



« *Petites pièces* », d'Evelyne Wicky

Le clair,

Ca se passe près de l'Eglise, enfin pas tout à fait, un peu avant, à Pantin. Quelques minutes avant la fermeture de ce « grand magasin » étriqué, nous nous dirigeons vers les caisses. Vous me proposez de passer devant vous mais je vous ai repérés, j'insiste pour rester derrière vous. Vous êtes trois, vous êtes très jeunes.

Ca y est, tout est en place, le spectacle peut commencer et, il commence. Discussion entre vous trois « *J'te l'jure, tu m'le payes et j't' rends les sous la semaine prochaine, lundi j't'les rends – non, à moi, à moi, lui c'est un bouffon, tu m'le payes à moi, sur la tête de mon frère, j't'les rembourse demain. Le troisième, celui qui a l'argent pour payer le cola, l'orangina et les cacahuètes, rajoute l'huile : sur la tête de ton frère ? t'as même pas d'frère, qu'est c'tu m'racontes là – sur la tête de... mes 2 sœurs, j'te l'jure, paye le moi c'est le début des enchères, nan, paye le moi à moi, sur la tête du frère de mon père, j'te rends le fric lundi – nan, le frère de son père il est malade, sur la tête de – silence, ça devient sérieux – de mon père, sur la tête de mon père, j't'le jure – il sait même pas qui c'est son père, moi, moi, sur la tête de... MA MERE... Ces deux copains s'arrêtent de remuer, ils n'osaient même pas y penser puis reprennent mais le ton est différent – regarde-le lui, il est fou, sur la tête de sa mère, il est fou, t'es fou toi...*

J'éclate d'un rire sonore. Les garçons se souviennent qu'ils ne sont pas seuls, l'ambiance se détend, une femme devant moi, aussi noire qu'eux, les interpelle « *mais qu'est ce que vous racontez, c'est pas bien vot' langage là* » ils tentent la défense « *pauvres noirs,...* » Ils n'ont pas de chance « *moi aussi je suis africaine... ton papa vient de quel pays d'Afrique toi d'abord ? – du Congo dit-il après un temps de réflexion du style « d'où il vient déjà ? » – Ah ! alors ? c'est quoi ça, jurer sur la tête de toute sa famille ! On ne fait pas ça,...* La discussion s'engage entre la petite dame gentiment en colère et les 3 grands jeunes hommes qui savent qu'ils ont perdu. Tout joyeux, ils nous disent au revoir, à la dame, à moi, à tout le monde, et sortent du magasin. Nous qui restons, sommes tout sourire et blaguons avec le caissier, un jeune homme noir.

Entre Cergy et Paris St Lazare,

Il passe la porte du compartiment, s'assied en face de moi. Nous disposons chacun de deux places ; Il est tout petit, il garde son blouson. Je sens une odeur de saucisson à l'ail. A-t-il payé son billet ? C'est bien qu'il vienne se réfugier en face de moi. Si jamais un contrôleur s'avise de lui demander son billet et qu'il ne peut le présenter, je prendrais sa défense et je dirais au contrôleur « *Vous n'avez pas honte, vous pensez vraiment que cet homme resquille pour son plaisir ? Vous voyez bien, il est âgé, fatigué, fichez-lui la paix !* »

L'homme ouvre et enlève son blouson. Il se déploie. Moins petit que je ne l'imaginai. L'odeur de saucisson s'en est allée. Il sort d'un sac un petit écran DVD... il doit avoir un billet !

Je ne m'avoue pas ma surprise mais mes yeux font le boulot qui filent vers son visage, ses mains et son petit écran.

Nos regards se croisent, lui ne quittera plus un sourire narquois à peine visible.

Il range son écran dans un sac dont il sort 3 journaux... dernier réflexe de ma part : des gratuits ?

Je reconnais son premier journal, payant, très payant même, et plein de présentations et de critiques de spectacles. Il fait de petites croix au-dessus de certains. Un acteur, un metteur en scène, un critique de théâtre ?

Il termine son journal puis sort un livre : Neruda.

Ok, il en rajoute !

Salopard, il m'a bien eu.

Conclusions et résumés critiques

Avec les développements récents de la métropolisation et de la mondialisation, voire l'émergence, sur l'étendue planétaire conçue comme un espace, de formes disparates de centralités urbaines fortement connectées entre elles (Leroy, 2000), l'aménagement des régions métropolitaines est confronté à des phénomènes globaux, placés au centre de l'attention des chercheurs et des acteurs des projets. Ces phénomènes concernent la dissolution du rôle premier des villes-capitales au profit de nouvelles formes de collaboration entre les régions métropolitaines, l'émergence de fortes contraintes liées au changement climatique et au lent épuisement des ressources naturelles, la nécessité d'un développement des techniques liées aux moyens de transport collectifs, la restructuration du marché du travail autour de formes d'économie alternatives à celles de la période fordiste, des problèmes d'intégration et de ségrégation sociale et territoriale, la transformation des facteurs identitaires locaux, et, plus globalement, des anciens mythes fédérateurs. A partir de ces constats, notre recherche s'est inscrite dans la continuité des travaux qui essaient de retranscrire ces problématiques dans la spécificité de l'évolution du territoire de la métropole parisienne. Parmi les thématiques évoquées plus haut, nous avons focalisé notre attention sur les questions plus proprement liées à la conception et à l'aménagement de l'espace, en essayant de restituer notre analyse au travers d'une composition de « récits » (Secchi, 1984, 2006 ; De Certeau, 1990) qui se dénouent à la fois à l'échelle métropolitaine et aux échelles des territoires de l'agglomération dense et de leurs quartiers en mouvement. Cette « mise en discours » de l'espace métropolitain se compose d'un *portrait* de Paris-Métropole, brossé au travers de l'analyse des débats actuels, ainsi que d'un retour sur l'histoire des *modèles* qui ont façonné le tissu de la capitale, notamment ceux liés à la formation de la ville industrielle (1830-1880) et de la métropole contemporaine (1920-1930). Les deux premières parties de la recherche ont ainsi proposé un discours à caractère général finalisé à cadrer, dans la troisième partie, les analyses des trois principaux *laboratoires* de projet de l'agglomération dense : ceux de la Plaine Saint-Denis, de Nanterre Seine-Arche et du boulevard Périphérique.

L'hypothèse sur laquelle notre travail s'est appuyé est que l'identité actuelle de la métropole parisienne est en train de se construire au travers d'un lent travail de compréhension, d'acceptation et de mise en relation des identités partielles des territoires qui la composent. Paris-Métropole ne devrait pas être lue seulement comme une somme de grandes et petites polarités à caractère figé, gravitant autour de la ville-centre, mais comme une « mosaïque » d'espaces de différente nature, de plus en plus en articulation entre eux. Bernardo Secchi utilise à ce sujet la notion de composition de « fragments » (Secchi, 2000). Ce seraient les identités et

les forces structurantes de ces lieux de plus en plus fragmentaires et disparates de la métropole qui permettent, dans leur confrontation réciproque, de construire sa nouvelle identité. A partir de cette hypothèse, nos questionnements se sont focalisés, d'une part, sur les notions et les images émergeant des discours actuels sur l'aménagement de l'espace métropolitain, et, de l'autre, sur les acteurs des projets, sur leurs stratégies, ainsi que sur les nouveaux processus et les outils d'aménagement mis en place. Un regard spécifique a été porté sur la conception, la réception et la pratique des espaces de la mobilité - notamment la mobilité sur rail - dans leur dialectique avec ceux de l'ancrage.

I. Pour un *portrait* de Paris-Métropole au seuil du XXI^e siècle

Dans la première partie de la recherche, il nous a semblé important de tracer le portrait de la capitale - en tant que nouvelle métropole en devenir - à partir des grands axes de discussion actuels, définis par les acteurs concernés par la conception et l'aménagement de l'espace : élus, chercheurs et techniciens. Un premier axe a été centré sur le sens donné au mot *métropole* par les différentes disciplines qui se penchent sur le phénomène de la métropolisation et de la mondialisation. A partir de cette mise au point à caractère plus conceptuel, nous avons interrogé les grandes « figures de projet » utilisées aujourd'hui dans l'aménagement de l'espace, à la fois à l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain, et à l'échelle des territoires de l'agglomération dense. Ces grandes figures, fortement liées aux différentes cultures de l'urbain portées par les acteurs des projets, nous ont obligé à prendre en considération la question de la gouvernance, entendue non pas comme distribution des pouvoirs, mais comme espace démocratique et politique d'interaction de différentes cultures, mises au service du projet métropolitain (Tsiomis in Marcelloni, 2005). Elles nous ont obligé aussi à prendre en compte le rôle de l'actuel schéma directeur d'aménagement de la région, outil qui a façonné une nouvelle image de Paris-Métropole, et à partir duquel il serait possible de développer, soit dans un jeu de confrontation dialectique, soit dans une jeu de continuité avec les grands axes proposés, de nouveaux projets, à caractère local ou global, y compris ceux qui ressortent du grand chantier présidentiels sur le Grand Paris (*Grand Pari(s)*, 2009).

De la *Weltstadt* à la ville-mosaïque : la métropole et ses figures structurantes

Si le mot « métropole » a émergé tout à fait récemment dans le paysage politique actuel de la capitale (Mansat in Mazzoni, 2009), son acception est ancienne et est liée à la fois à des critères démographiques, géographiques et économiques. Depuis de longue date, plusieurs modèles de métropole se sont forgés, liés tous à l'acception littéraire de « ville mère », polarité urbaine ayant une place centrale dans un réseau de villes. Aujourd'hui, l'éventail de formes disparates

de centralisations urbaines auxquelles nous sommes confrontés, à l'échelle européenne comme à l'échelle planétaire, amène à considérer que la notion même de « modèle » de conception de l'espace est devenue caduque. « Ville millionnaire », « place centrale de l'économie-monde », « nœud décisionnel », la métropole est aussi et surtout un lieu culturel, d'innovation, de création et de connexion, d'impulsion et de créativité (Duhem, Grésillon, Kohler, 2000). Cette définition se rapproche de l'acception donnée en Allemagne au mot *Metropole*, employé quasiment comme synonyme de *Weltstadt* : « ville monde ». Suivant l'idée germanique de ville monde, une métropole serait une grande ville qui « n'opère plus de distinction entre l'étranger et l'autochtone ». Ce qui compte ce n'est pas tant le tau démographique ou l'étendue en surface de la ville, mais le fait qu'elle est le lieu d'un réseau de plus en plus disparate de relations humaines, telle une « peu urbaine de léopard sur laquelle tisser des nouveaux modes de vie et de survie » (Petreschi in Marcelloni, 2005). De ce fait, la métropole actuelle se révèle elle-même comme un réseau de villes dans la ville. Née d'un système diasporique extrêmement complexe, elle est formée d'une multitude infinie de personnes qui communiquent et qui donnent vie, grâce à ces formes de communication, à d'innombrables narrations. Elle est faite de signes et de symboles qui dérivent de ces narrations et qui doivent trouver écho dans l'espace public et dans les architectures qui le composent. D'où la nécessité de récupérer une « ritualité oubliée, voire cette capacité à attribuer des valeurs symboliques et iconographiques aux éléments qui nous entourent », même à ces éléments qui apparaissent aujourd'hui comme les plus fragmentés et discontinus. Et Yannis Tsiomis de souligner à ce sujet que pour que les projets urbains aboutissent, il faudrait une notion de « réseaux d'identités » avec des structures et des dispositifs qui assurent le fonctionnement de ces identités partielles sans qu'elles deviennent des identités en opposition (Tsiomis, Ziegler, 2007). C'est là le sens de la polycentralité métropolitaine dont on parle tant aujourd'hui. Le plus grand défi politique et sociétal de Paris-Métropole, serait celui de correspondre au sens fort du terme, à une *Weltstadt*, à une ville monde faite d'identités partielles, presque d'innombrables villes possibles.

Les outils conceptuels qui permettent de comprendre, de définir et d'organiser l'espace métropolitain entendu comme la somme de différentes identités urbaines, sont aujourd'hui avant tout tributaires de la nécessité de dépasser l'approche par la négative qui concerne les innombrables lieux « sans nom ni forme » qui dessinent ses interstices et ses marges (Pranlas-Descours, 2002 ; Indovina in Marcelloni, 2005). Ce qui s'impose, c'est de comprendre avec finesse la structure des relations - économiques, sociales, culturelles, fonctionnelles - qui s'organisent sur ces territoires et qui peuvent avoir des conséquences importantes sur leurs processus d'agglomération, sur leurs relations avec les polarités urbaines existantes, sur la qualité de leurs espaces. Si, du point de vue de l'organisation de ses espaces, la métropole contemporaine apparaît désagrégée et dispersée, elle se définit aussi de plus en plus par la

présence de nouvelles polarités, agrégations, corps territoriaux qui forment des bases potentielles pour le développement de nouveaux centres urbains et qui représentent le phénomène inverse de la dispersion. Dans ce sens, depuis une dizaine d'années, c'est la métaphore de l'« archipel » qui apparaît comme la plus suggestive et capable de définir, à la grande échelle, le territoire métropolitain : cette « ville formée de plusieurs villes ». La figure de l'« archipel métropolitain » (Cacciari, 1997) souligne l'intensité disparate des centres, anciens et nouveaux, qui se confrontent les uns aux autres et qui sont intégrés dans un territoire unitaire même si différemment urbanisé. Cependant, cette figure, si prise dans son autonomie, se révèle tout à fait inadaptée à exprimer la complexité de l'espace métropolitain actuel, car elle ne fait que faire émerger, au milieu d'un magma uniforme, des îles bien délimitées. Pour que la notion d'archipel puisse être structurante et opérationnelle dans une pensée sur le territoire à la grande échelle qui s'attache aussi à l'ensemble des situations locales et à leur spécificité, il nous semble nécessaire de la conjuguer à une autre notion qui interagit avec elle de façon dialectique : celle qui se réfère à la figure de la « mosaïque » ou du « *patchwork* » (Soja, 2000). Cette dernière permet de prendre en compte, dans leur hétérogénéité, l'ensemble de ces territoires qui, dans l'archipel, apparaissent entre les îles comme des étendues liquides et sans forme. Grâce à la conjugaison des figures de l'archipel et de la mosaïque, on peut donner une valeur opérationnelle à la méthode qui vise à redéfinir, à travers des « récits de parties de ville », ces lieux fragmentés et discontinus qui nécessitent d'être mieux desservis et reliés à des secteurs consolidés. La figure de la mosaïque pourrait aider à reconnaître les symboles encore cachés de ces territoires de la métropole, à découvrir les potentialités de leurs espaces, à les apprécier malgré leur absence d'unité.

Ce qu'autant les géographes que les urbanistes soulignent, en outre, c'est que, compte tenu de cette nouvelle forme d'organisation hétérogène et multipolaire du territoire métropolitain, la mobilité des personnes représente, dans sa dialectique avec les formes d'ancrage sur le sol, l'un des facteurs le plus importants quant à la qualité et à l'identité de la vie locale. A la fois la « ville archipel » et la « mosaïque de lieux, territoires et situations » qui la composent, sont tributaires du rôle structurant des réseaux. Ceux-ci sont appelés, plus que jamais, à représenter la véritable charpente métropolitaine qui doit agir comme une « architecture » à la fois à la grande et à la petite échelle. Dans leur variété, allant des cheminements lents à ceux à grande vitesse, ils forment le liant complexe et varié à la fois des îles métropolitaines et des pièces de la mosaïque qui dessinent, tel un *patchwork*, les territoires entre les îles.

Gouverner et concevoir l'espace métropolitain : les outils de projet en place

Comme le rappelle Bernard Jouve (Jouve, 2003), la notion de gouvernance, de nature polysémique, sert à désigner une transformation des cadres et du contenu des politiques urbaines

ayant comme toile de fond le phénomène de la métropolisation et la globalisation des sphères politiques, économiques et culturelles. Il s'agirait d'un terme générique qui sert à formaliser la reconfiguration des relations entre institutions et acteurs participant à l'élaboration et à la mise en œuvre de politiques s'appliquant aux métropoles. On sait que les villes sont de plus en plus les cadres à partir desquels les sociétés contemporaines sont appelées à se transformer (Ampe, Neuschwander, 2002) : elles donnent lieu à des nouvelles configurations des relations entre les Etats et les pouvoirs locaux, dans un cadre institutionnel qui doit faire face à des forces en jeu - sociales, politiques et économiques - extrêmement fragmentées. Les champs de compétence des collectivités se diversifient par conséquence : par le biais de l'aménagement physique, elles s'emparent des secteurs d'intervention et du développement économique ; d'aménageurs et d'urbanistes dépendant de l'Etat et de ses cadres cognitifs, elles se transforment en « maïeuticiennes, en nœuds de réseaux institutionnels ». C'est cette capacité à nouer des relations interinstitutionnelles qui est une ressource essentielle pour la ville : la métropolisation n'est plus affaire de domination mais de rapports d'échanges intensifiés (Läpple in Mazzoni, 2009). Et cette mobilisation doit être faite sur la base d'un projet commun pour la ville, partagé par les élites politiques et scientifiques.

A partir de ces bases, la gouvernance métropolitaine ouvre aujourd'hui un champ fondamental, celui du lien entre la « philosophie » et l'« action » (Panerai, 2009), entre les projets des territoires et leur gestion. Au travers de la conjugaison des deux élites - politiques et scientifiques - elle doit être associée à un projet spatial et sociétal commun pour l'ensemble de la ville. Le plus grand problème qui reste à résoudre dans la situation qui est celle de Paris-Métropole aujourd'hui, est bien l'articulation des différentes forces et acteurs en jeu afin de parvenir à un consensus sur le projet métropolitain et au dépassement d'une fermeture individualiste et défensive sur les identités locales (Marcelloni, 2005). Ce qui émerge des débats est bien le fait que le niveau macro de la gouvernance semble être celui qui présente le plus de difficultés. La gestion coordonnée des stratégies à la grande échelle apparaît comme la plus complexe : il s'agit d'avoir des projets stratégiques, définis de façon consensuelle à l'échelle métropolitaine, sur lesquels se greffent des projets de qualité, décentralisés et caractérisés par une grande intégration au niveau des stratégies générales, mais aussi par une grande autonomie et expérimentation par rapport à des objectifs élaborés par plusieurs communes. Comme le souligne Yannis Tsiomis dans ses travaux récents (Tsiomis, Ziegler, 2007), le projet métropolitain se construit dans le temps comme l'expression d'une longue confrontation avec les différents contextes géographiques et avec les différentes composantes institutionnelles et sociales auxquelles il s'adresse. La forme de gouvernance et de projet la plus innovante serait celle qui s'ancre sur trois piliers : les acteurs, les échelles et les temporalités. Il s'agit d'articuler plusieurs « cultures de projet » : la question centrale de la gouvernance urbaine est l'acceptation

de la complexité des cultures urbaines et des cultures de projet qui interviennent dans les différentes phases du projet et qui correspondent bien à cette image du territoire métropolitain non seulement comme d'une « constellation » ou d'un « archipel », mais aussi comme une « mosaïque » de situations, d'institutions et de personnalités influentes. A partir de ce constat, il s'agit de construire, aussi au niveau politique, des méthodologies, procédures et outils qui intègrent ces démarches plurielles et qui visent des approches inductives plus que déductives.

L'un des outils dont Paris-Métropole dispose à l'heure actuelle pour définir son « projet métropolitain » est sans doute représenté par le schéma directeur de la Région Ile de France. Celui-ci forme un « scénario » dans lequel sont mises en avant des idées guide débattues non seulement au niveau politique, scientifique et technique mais aussi au niveau citoyen ; il s'agit d'un « canevas d'idées » relatives au développement territorial sur lequel peuvent se greffer des projets partiels, relatifs à des échelles et des temporalités variées. L'image qui ressort du schéma d'aménagement actuel est celle d'une « métropole solidaire » qui vise à dépasser les « fractures » sociales et territoriales héritées des modèles d'aménagement précédents (SDRIF, 2007). Le premier lien de solidarité que le schéma met en avant est celui qui s'exprime au niveau international, par l'organisation de « circuits d'échanges matériels ou immatériels ». A ce niveau, le rôle des structures et des infrastructures liées à la mobilité collective se profile comme primordial pour donner au territoire une structure solide, à partir de laquelle construire des liens et des relations d'échange avec les métropoles mondiales et les autres métropoles françaises. A l'échelle régionale, afin de contrecarrer la situation paradoxale propre à chaque métropole - voire la production d'une très grande richesse et la présence de poches de très grande pauvreté -, la solidarité s'exprime au travers d'une double stratégie : d'une part, un travail à partir de la notion d'« ancrage » dans le territoire, et de l'autre, une intervention au niveau de la « mobilité » des personnes sur celui-ci. A la notion d'ancrage est liée l'idée d'une relance de la construction de logements, ainsi qu'un travail sur la qualité spatiale et la qualité de vie des territoires urbanisés. Agissant de façon dialectique par rapport à la notion d'ancrage, la notion de mobilité permet de réfléchir à la « dimension de proximité », définie par une nouvelle politique du système régional de transports et d'accès à l'emploi, aux services, à la formation et à la santé.

A l'échelle des territoires de l'agglomération, l'approche polycentrique hiérarchique qui avait dominé les plans pendant quarante ans se transforme en une approche qui vise l'interaction entre les parties qui structurent la métropole. C'est là le sens des « faisceaux », conçus comme « un cadre de dialogue et de coordination stratégique des différents secteurs de l'ensemble du territoire ». Cinq grands faisceaux, de plus de 4 millions d'habitants chacun, sont proposés. Chacun d'entre eux associe de multiples bassins de vie façonnés par les mobilités et les activités

sédentaires. Ces secteurs dont les limites se superposent et s'ouvrent vers les régions lointaines comportent, pour la première fois, une interaction avec le cœur même de la métropole, pour lequel les limites administratives représentées par le boulevard Périphérique s'effacent. A l'intérieur des faisceaux, la mise en oeuvre du schéma fait appel à deux géographies, déjà présentes dans le dernier schéma et visant à poursuivre les projets en cours : celle des « territoires stratégiques » et celle des « sites prioritaires », dont la Seine, les canaux et les espaces verts jouent le rôle d'éléments fédérateurs. A partir de ces trois échelles et de leur interaction, l'analyse du texte du schéma fait ressortir l'idée que la stratégie d'intervention globale sur le territoire doit s'appuyer sur l'affirmation diffuse de la condition urbaine par la densification des formes bâties et l'interaction des « centralités » et des « polarités », distribuées sur l'ensemble du territoire. Comme le souligne Philippe Panerai, dans l'agglomération les deux existent et sont nécessaires (Panerai, 2008). Sans renforcer les localismes conservatifs, la valorisation des spécificités locales doit faire dialoguer ces entités variées et les faire participer à la construction d'une identité élargie tout en donnant lieu à des narrations, capables de s'adresser à des strates de plus en plus amples de la population, avec l'objectif de créer des récits nouveaux et puissants, dans lesquels la ville « multiethnique » et « multiculturelle » se reconnaît. La stratégie globale, faite de l'articulation dialectique de ces identités partielles, s'appuie sur le réseau des espaces verts, celui de la mobilité et celui de l'habitat dense, trois systèmes en réseau à partir desquels la métropole peut se structurer.

Le boulevard Périphérique : un territoire emblématique de nouveaux liens spatiaux

Au sujet de ces récits nouveaux qui témoignent du processus identitaire des différents territoires métropolitains, nous avons choisi de focaliser l'attention sur celui qui se construit autour de l'un des lieux emblématique de la solidarité en projet au niveau de l'agglomération dense : le boulevard Périphérique. Nous avons essayé de faire émerger la principale figure de projet à laquelle la mutation de cette partie de ville renvoie et qui prend pour nous l'image d'une « architecture du lien ». Cette figure a accompagné la transformation des représentations ordinaires de ce territoire en un nouveau scénario de projet (TOMATO, 2003) : elle a permis à la fois d'identifier les problèmes posés par ce lieu emblématique, d'organiser sa description globale et d'imaginer ses transformations possibles. Elle se traduit en une sorte d'« icône verbale et/ou graphique » (Chapel, 2005) qui illustre le regard que les acteurs portent sur l'espace concerné, dans le but de le transformer en un espace métropolitain qui possède sa propre identité et qui entre en dialogue avec les identités des territoires voisins. Défini au cours des années 1990 comme un nouveau important territoire d'étude et d'aménagement, le Périphérique a pu, en peu de temps, modifier son image d'infrastructure lourde créant une fracture entre deux régions métropolitaines en une « limite » de plus en plus ouverte et poreuse. Au-delà d'un simple ruban d'asphalte, elle apparaît aujourd'hui dans le discours des

scientifiques, des techniciens et des politiques comme une structure territoriale complexe, partie intégrante de la vie quotidienne de millions de personnes qui vivent et pratiquent le cœur de l'agglomération et en tant que telle, capable de créer de nouveaux liens territoriaux, identitaires et sociaux. Ces liens devraient être réalisés aussi grâce à une intermodalité plus poussée qui réserve sur ce secteur une plus grande place aux piétons et aux cyclistes et qui favorise le développement des transports en commun, avec le prolongement des lignes de métro, la création de lignes de tramway, la mise en site propre des lignes de bus et en aménageant mieux les stations de taxi (APUR, 2001). Dans les propos qui accompagnent le projet de l'équipe Dusapin-Leclerc TER sur le territoire Paris/Nord-Est, le Périphérique est considéré non pas dans son autonomie, mais dans son articulation avec d'autres infrastructures viaires et ferroviaires qui traversent les tissus de l'agglomération suivant des axes radiaux et concentriques. Cette architecture de réseaux forme, pour ces architectes, une sorte de *génie du lieu* : un « support » qui pourrait être positif pour la ville si on est capables de transformer les nombreux problèmes qu'il génère en des véritables atouts (Dusapin-Leclerc TER, 2004). Le lien à retrouver n'est pas tant entre les tissus déchirés mais entre des linéarités urbaines aux mouvements et temporalités disparates. L'« architecture du lien » s'exprime ici en tant qu'« architecture de la cohabitation » : celle entre « la ville autour du canal, véritable apologie de la lenteur, et le fourmillement insensé de celle qui longe le périphérique », entre « le boulevard des Maréchaux et l'étendue ferroviaire qui fait découvrir Paris par ses entrailles ». Il s'agit d'une cohabitation entre déplacement et séjour, entre les mondes de la vitesse et de la lenteur, d'une rencontre entre le voyageur sur le périphérique ou sur les rails et de l'habitant à pieds ou à vélo.

A partir des réflexions sur le sens, les modalités et les outils de construction de l'espace métropolitain actuel, nous avons ainsi conclu notre *portrait* de la métropole parisienne en mettant l'accent sur la spécificité de ces territoires de projet associant la présence d'axes routiers importants et de voies ferrées sises au niveau de la chaussée ou au niveau aérien. Ici, les nouveaux fronts bâtis et les espaces publics urbains doivent pouvoir dialoguer étroitement avec les infrastructures existantes et celles à créer pour rendre les tissus plus « poreux » (Secchi, 2006). Si inscrits dans cette logique de conception de l'espace, les projets ORBIVAL et METROPHÉRIQUE, comme ceux présentés dans la réflexion sur le Grand Paris (*Grand Pari(s)*, 2009) peuvent permettre de donner aux réseaux ferrés, aux points nodaux qui s'inscrivent sur ceux-ci - les gares et les stations intermodales - et aux cheminements doux qui les croisent, une forte valeur structurante au niveau de l'agglomération dense. Comme les études relatives au Périphérique le démontrent, les éléments liés à la mobilité sur voie ou sur rail ne devraient plus être pensés uniquement comme des infrastructures techniques qui se superposent aux tissus des territoires ou qui s'enfuient sous terre sans créer des espaces publics de qualité (Mazzoni, 2005). Dans le projet de l'espace métropolitain, ceux-ci ont un rôle important à jouer

en tant que véritables « architectures » capables de dialoguer avec les tissus à toutes leurs échelles et capables de créer, associés aux autres types de réseaux et de formes de mobilité et d'ancrage, une articulation fine entre les « pièces de la mosaïque » qu'ils traversent. A partir de ces réflexions, dans la deuxième partie de la recherche nous avons analysé les principaux modèles d'aménagement de la métropole parisienne de ces derniers 150 ans d'histoire, en nous questionnant sur leur capacité à donner une valeur structurante aux éléments du tissu urbain liés aux facteurs de la mobilité des personnes et de l'encrage par l'habitat : les gares et les rails, d'un côté, et les espaces à ciel ouvert des habitations collectives, de l'autre. Comment ces éléments ont-ils pu se rencontrer dans le dessin du tissu urbain sous-tendant les modèles d'organisation de l'espace de la capitale au moment de sa transformation en une métropole moderne et contemporaine ? Ont-ils réellement participé à la formation d'un système de relations spatiales dans lequel les infrastructures et les fronts bâtis, les vides et les pleins se compénètrent et s'articulent les uns aux autres ?

II. Modèles spatiaux dans l'histoire de Paris-Métropole : à la recherche d'une dialectique entre les espaces de la mobilité et les espaces de l'ancrage

Ainsi, avant de comprendre plus spécifiquement les caractères des projets contemporains relatifs aux territoires de l'agglomération dense et leur impact sur la réflexion à l'échelle métropolitaine, nous avons tenu à retracer l'histoire des grands modèles d'aménagement de la capitale à l'ère de la métropolisation : celui de la « métropole dense et compacte » du XIXe siècle, celui de la « métropole ouverte » qui prend corps au cours du premier tiers du XXe siècle et celui de la « métropole polycentrique », qui se profile au cours de la deuxième moitié du XXe siècle. Malgré leurs différences et antinomies, ces trois formes d'aménagement de l'espace rendent compte d'une évolution linéaire de l'histoire récente de la capitale, évolution qui suit celle liée à la notion de *modernité* (Asher, 2001(b) ; Asher in Marcelloni, 2005). Parmi les éléments qui nous permettent de lire la ville dans sa continuité, nous en avons retenu essentiellement deux : les structures de la mobilité, en particulier celles liées à la mobilité ferroviaire, ainsi que les formes de l'habitat collectif dans leur relation à la conception des espaces à ciel ouvert qui se dessinent à leurs pieds. Ces deux éléments ont, de fait, joué un rôle propulseur dans le passage de la ville moyenâgeuse à la ville moderne (Aymonino, 1977), et peuvent avoir aujourd'hui, grâce à leur articulation réciproque, une place de premier plan dans la structuration des tissus métropolitains, leurs ouvertures et porosités. L'hypothèse qui a guidé cette partie de l'analyse est que le système du rail accompagne et instruit de façon fine le passage de la ville moyenâgeuse aux différentes phases de la ville moderne, celles qui démarrent par la consolidation de l'industrialisation au milieu XIXe siècle et qui définissent

pour Paris le passage à l'ère de la métropole : si considéré avec les différentes formes de mobilité dont il est à l'origine et dans son articulation dialectique avec les tissus de l'habitat et ses espaces à ciel ouvert, ce système possède de nombreux atouts pour le projet de la métropole contemporaine, et ceci malgré les fortes déchirures des territoires dont il est à l'origine.

L'arrivée des gares et des lignes dans le tissu compact de la ville industrielle

Dans la formation de la « métropole dense et compacte », les années 1830 représentent un moment clef : celui où la grande ville européenne se confronte pour la première fois au système du rail et à la construction des gares. Pour Paris, cette confrontation permettra, tout au long de la deuxième moitié du XIXe siècle, non pas de penser l'extension de la ville dans la région environnante - comme c'est le cas pour Londres ou pour Berlin - mais d'ordonner et de régulariser son centre. Dans un premier temps, la structure urbaine héritée du Moyen-âge et façonnée aux cours des derniers siècles par les modèles classique et baroque, forme encore une entité distincte par rapport à la gare et à son faisceau de rails : ces deux mondes se frôlent sans se rencontrer véritablement. C'est au cours des années 1840 que les nouvelles constructions ferroviaires permettent de rompre les schémas urbains en place et d'amorcer des nouveaux principes d'aménagement, établis sur l'idée de mise en réseau des espaces ainsi que des personnes. Les grandes gares, bien que restant dans les quartiers les plus éloignés du centre, commencent à être construites dans un rapport étroit avec les tissus existants.

Au milieu du XIXe siècle, les Expositions universelles, et, avec elles, les rails et les gares qui permettent l'arrivée dans la ville de grandes masses de visiteurs, jouent un rôle primordial dans la course effectuée par Paris et Londres afin de s'affirmer en tant que « nouvelles métropoles de la civilisation moderne ». Malgré les difficultés rencontrées dans le chevauchement des réseaux et des territoires urbanisés et la génération, dans le cas parisien, de territoires urbains et suburbains que l'on sépare et l'on oppose, Paris et Londres constituent, à partir des années 1850, deux modèles emblématiques de grandes capitales ferroviaires qui ne tarderont pas à être analysées et considérées comme exemples de référence par les spécialistes de la discipline urbaine naissante (Frank in Duhem, Grésillon, Kohler, 2000). Paris, en ce milieu du XIXe siècle, doit notamment faire face aux flux migratoires sans précédents qui la parcourent, se doter de nouveaux équipements et s'occuper de ses rues, souvent dénoncées comme des passages sombres et sales, à la circulation pratiquement impossible. Ce qui transparaît du plan de Paris de 1853 - dit *Plan des propositions de la Commission du Comte Siméon* -, inspiré des analyses urbaines faites par les ingénieurs de Napoléon III dès la fin des années 1840, est bien la volonté étatique de créer dans la ville un système de nouvelles rues et de boulevards qui s'étoilent à partir des gares ferroviaires : système nécessaire à transformer Paris en une capitale « moderne » de par la monumentalité, l'harmonie d'ensemble et l'efficacité de son réseau de

circulation viaire et ferroviaire. Mais, avec l'arrivée d'Hausmann aux fonctions de Préfet de la Seine, en 1853, l'importance des gares dans le système de circulation urbaine et dans la composition d'ensemble des espaces de la ville semble mise de côté. Dans le modèle urbain que le Préfet préfigure, émerge un élément sur lequel il focalise son énergie et qui ne sera pas forcément articulé au système du rail : le *boulevard*. Avec les travaux entrepris à partir de 1853, l'ensemble des boulevards - ceux issus des nouvelles percées et ceux datant du XVIIIe et de la première moitié du XIXe siècle - deviennent, essentiellement dans leur articulation réciproque, le véritable cœur monumental de la capitale, parcouru de flux continus de circulation (Descars, Pinon, 1991). Les témoins de l'époque soulignent le lien entre ces modifications apportées au tissu urbain et la présence des gares de chemins de fer qui contribuent, sans être les protagonistes de l'histoire, à faire en sorte que le boulevard s'impose comme un centre d'attraction, épine dorsale, « cœur » ou « âme » de Paris, et suprême révélateur de sa nature. En fait, ce sont essentiellement les nouveaux immeubles de rapport, aux gabarits identiques et diligemment alignés sur le tracé des boulevards, qui permettent de modéliser leur dessin par des îlots denses et de monumentaliser ainsi l'espace public qu'ils délimitent (Castex, Depaule, Panerai, 1977).

Désignées comme le seuil de l'univers urbain qui se dévoile à ceux qui arrivent des régions lointaines, les nouvelles gares parisiennes soulignent - contrairement à l'exemple des projets pour la ville de Berlin - non seulement la sectorisation et la séparation des réseaux dans la ville *intra muros*, mais aussi, à la grande échelle, la présence de deux territoires antinomiques : la ville-centre qui les accueille, et les communes périphériques non annexées, polarités urbaines de moindre importance organisées de façon éparse autour du centre dense et ignorées par les réseaux des grandes compagnies. Ces gares monumentales sont révélatrices d'une dichotomie qui s'affirme à cette période et qui perdure jusqu'à aujourd'hui. Elle correspond à l'image d'une agglomération composée d'un noyau dominant, structuré et hiérarchisé, et d'un territoire limitrophe subordonné et devant longtemps demeurer, pour des raisons essentiellement politiques, stable. La construction de la petite ceinture en 1867 et, par la suite, du réseau métropolitain, dont les premières lignes sont inaugurées très tardivement en 1900, renforce la volonté de développer l'essentiel de l'activité à l'intérieur de l'espace proprement parisien et de contenir la croissance de la banlieue.

Le rôle des espaces collectifs à ciel ouvert dans la métropole des années 1920

Au cours des années 1920, Paris et sa périphérie deviennent le lieu d'une réorganisation profonde de l'espace, à l'échelle des quartiers comme à celle de la ville et du territoire dans sa globalité. En ces années, l'aménagement de la capitale est confronté à une situation politique et administrative en rupture avec la gestion autoritaire et centralisée d'Hausmann. Si Paris est

toujours administrée par un Préfet de Police et un Préfet de la Seine, un Conseil municipal est élu et un important réseau d'institutions est chargé de mettre en place la réforme urbaine. Malgré la logique fragmentaire et plurielle de gestion publique des projets, un modèle unitaire de conception du tissu métropolitain se dessine, dominé par une logique de macro et micro-ouverture des espaces (Mazzoni, 2002) : ce modèle qui se profile est celui d'une « métropole ouverte », sur ses espaces publics ainsi que sur sa périphérie, où l'espace de la rue, de la place, des squares et des jardins est appelé à créer un nouveau système articulé et poreux avec le bâti - et en particulier avec les nouveaux bâtiments d'habitation collective. Dans ce système, le rail et les gares ne sont appelés à jouer aucun rôle structurant. Le rail est perçu comme un élément technique : enfui sous terre pour la plupart de ses lignes, le nouveau Métro reste, pour des raisons politiques et administratives, à l'intérieur de Paris *intra muros* et ne participe pas à la qualité de l'espace de vie des nouveaux quartiers d'habitation qui se dessinent dans sa périphérie. Ainsi, isolées et éparpillées dans le territoire de la première et deuxième couronne, les cités-jardins construites à partir de 1919 n'ont pas pu répondre aux attentes d'une urbanisation unitaire de la périphérie en relation avec la ville-centre. L'isolement dont elles ont été victimes est aussi dû au retard pris dans la mise au point d'un plan régional capable de surmonter les intérêts subjectifs des communes et de créer la « charpente » d'infrastructures viaires et ferroviaires nécessaires à la liaison de la résidence avec les autres lieux de la capitale. Cette structure aurait pu servir de catalyseur et d'élément ordonnateur des différentes opérations d'aménagement, comme ce fut le cas pour la périphérie de Berlin dès les années 1910 (Jacquand, 2003).

La réforme du tissu urbain est dominée, en ces années, par un autre dispositif, appelé à définir les caractères spatiaux des nouveaux quartiers de la ville et la relation des différents territoires entre eux : la *cour ouverte* (Mazzoni, 2002). Ce dispositif forme un système solidaire - du point de vue visuel mais aussi des pratiques - avec le bâti et l'espace public de la rue, de la place, du boulevard, et, par extension, des jardins et parcs qui ponctuent le tissu de la métropole. Différents types de projet attestent de ce rôle nouveau de l'habitat collectif à cour dans le tissu métropolitain. Le Corbusier et André Lurçat conçoivent une nouvelle structure urbaine qui fait abstraction de l'échelle et du caractère de la matérialité existante : l'utopie d'une « ville-parc » avec ses espaces à ciel ouvert uniformes et continus s'impose en rupture et en opposition au tissu traditionnel. A l'intérieur des quartiers qu'ils proposent, les espaces à ciel ouvert dessinent le sol homogène et uniforme sur lequel sont disposés les bâtiments. Le deuxième groupe de projets concerne les propositions relatives à l'expansion de la capitale à l'ouest, ainsi que les quartiers d'habitation réalisés par les Offices d'HBM municipaux et départemental. Les propositions des architectes Henri Sauvage ou Henri Descamps, d'un côté, et celles promues par Henri Sellier de l'autre, envisagent la croissance et la transformation de Paris par la

juxtaposition d'une nouvelle structure urbaine à celle existante : il s'agit d'une macro-ouverture du tissu de la capitale par la réorganisation de son territoire périurbain. Avec, à l'esprit, le souci de sauvegarder le tissu historique et d'en envisager la croissance par l'addition de nouveaux quartiers d'habitation, ces projets mettent en avant l'image d'une nouvelle « périphérie-jardin », issue de l'adaptation de l'utopie de la cité-jardin au projet de transformation de la ville en une nouvelle métropole. Dans les propositions relatives à la banlieue parisienne, le modèle premier de la cité-jardin est transformé et adapté à la création d'un tissu qui exprime, par ses caractères formels, la continuité et la jonction avec la ville-centre, tout en se développant le long des axes de pénétration et en rationalisant son extension. Le troisième groupe de projets concerne les îlots réalisés par les opérateurs publics ou semi-publics, et les investisseurs privés, dans la ville-centre. Louis Bonnier, Léon Jaussely, et les architectes appelés à réfléchir sur la modernisation de la forme bâtie de la capitale, envisagent alors la transformation de sa structure interne aux limites administratives par la micro-ouverture de son tissu. L'idée à l'origine de leurs théories est la construction d'une « ville de jardin », obtenue grâce à l'insertion ponctuelle de l'entité nature dans les quartiers les plus centraux, ainsi que dans les franges urbaines. Cette ville « eutopique » repose sur la création d'un système de petits parcs et jardins au sein même du tissu historique considéré comme susceptible de subir une réforme radicale. Ces cours, parcs et jardins devaient former un système articulé et continu avec les grands parcs et forêts à la périphérie de la ville.

La forme urbaine de Paris « métropole ouverte », telle qu'elle apparaît à la fin des années 1920, est la résultante, inaboutie et inachevée aussi par manque d'investissement des fonds nécessaires, de ces trois images qui ont guidé les différents projets. Paris comprend alors, dans son tissu *intra muros*, de nouveaux îlots ponctués de petits jardins et squares épars qui permettent la compénétration du bâti et de l'espace public et collectif urbain ; la ceinture d'habitations créée à l'emplacement des fortifications ouvre la ville-centre sur la banlieue tout en respectant les gabarits et la composition des façades des quartiers parisiens limitrophes, et invite à une urbanisation périurbaine aux caractères à la fois monumentaux et aérés ; sa périphérie est parsemée de quartiers-jardins, conçus en référence aux théories des premiers Modernes relatives aux relations spatiales entre les différents éléments de la ville, mais complètement isolés dans le territoire. Confrontées aux équipements monumentaux de la ville *intra muros* qui gardent leur aura jusqu'à la fin de l'entre-deux-guerres, les gares des communes périphériques destinées aux voyageurs constituent rarement des véritables points de repère. Dans la plupart des cas, la relation des gares et des lignes aux tissus périurbains ne repose pas sur un plan d'ensemble unitaire. L'agglomération parisienne qui ne dispose, à ce moment là, d'aucune existence légale reste marquée par cette dichotomie entre un territoire dense et

structuré, où les gares et les rails sont parties prenantes du paysage urbain et un territoire en devenir où ces infrastructures participent du caractère incertain de son tissu.

L'organisation spatiale polycentrique de la métropole contemporaine

Du troisième modèle, celui de la « métropole polycentrique », qui se profile au cours de la deuxième moitié du XXe siècle nous n'avons donné que quelques pistes de réflexion, sans avancer des thèses conclusives. Autant les deux premiers sont des modèles conclus et représentatifs d'une époque révolue, autant le troisième n'a pas encore trouvé, selon nous, une forme stable et définitive : il est toujours en discussion et donc sujet à évolution. Ainsi, afin de comprendre cette troisième phase de l'organisation spatiale de la métropole parisienne, celle qui se poursuit jusqu'à aujourd'hui, nous avons choisi de décrire les différentes étapes qui la scandent depuis l'approbation du Plan Prost et jusqu'au Schéma directeur de la région Ile-de-France, en 1994. Ce qui émerge, notamment avec les débats relatifs aux derniers plans d'aménagement de la deuxième moitié du XXe siècle est bien la nécessité d'une plus grande mise en relation des éléments bâtis et des infrastructures, des pleins et des vides, des différences entre les territoires, afin de dessiner une métropole où les identités partielles soient articulées entre elles par une maille structurelle cohérente et diversifiée.

Au lendemain de la deuxième Guerre mondiale, du plan d'Henri Prost élaboré en 1928 et approuvé en 1934, est essentiellement retenue l'idée d'organiser de grandes infrastructures routières reliant la capitale aux grandes villes de province, suivant un système en étoile au départ de la limite administrative de Paris. Il est désormais clair que ces nouvelles infrastructures radiales, qui seront reliées entre elles par une voie autoroutière située à l'emplacement de l'ancien glacis et se poursuivront par des voies exprès qui traversent d'est en ouest le tissu de la capitale, ne profiteront pas à la réorganisation de sa périphérie mais agiront, au contraire, comme un élément de coupure et de scission des différents territoires. C'est au cours de la période gaulliste que sont mis en place d'importants moyens pour que ces infrastructures liées aux transports motorisés puissent devenir de véritables outils d'aménagement à l'échelle de la Région parisienne. L'urbanisme qui se met en place en cette période permettra aux flux ininterrompus et rapides des voitures de remplacer le déplacement lent des piétons ainsi que celui trop contraignant des trains. Les grands ensembles, construits en cette période comme nouveaux modèles d'organisation du logement collectif sur le territoire, souffriront énormément du cloisonnement entre les différents systèmes de la mobilité collective et de cette montée en puissance de la mobilité liée à la voiture.

En 1960, une nouvelle démarche d'aménagement, associée à cette réflexion sur le rôle structurant des infrastructures viaires, fait apparition dans les plans relatifs à l'agglomération

parisienne : celle de la création de nouveaux services et pôles urbains dans la région métropolitaine. Le Plan d'aménagement et d'organisation générale de la Région parisienne (PADOG) introduit pour la première fois une réflexion sur quatre territoires différenciés, mis en relation entre eux : le noyau central de Paris, les 10 arrondissements voisins, l'agglomération dense et la partie rurale de la région. Ce plan vise à décongestionner Paris au profit de sa périphérie, à restructurer cette dernière en créant de nouveaux services, et à réanimer la zone rurale et les petites villes périphériques. Emerge ainsi une politique territoriale qui considère l'agglomération comme une entité, capable de contrebalancer le poids de la ville-centre, et ceci à travers une spécialisation par zones de son vaste territoire. En 1965 Paul Delouvrier, en tant que préfet et délégué général du District de la Région parisienne, élabore le nouveau schéma directeur d'aménagement urbain de la région parisienne (SDAURP) qui prévoit de canaliser l'extension spatiale et démographique de la région - avec une projection de 14.000.000 d'habitants en 2000 - selon des axes préférentiels, évitant le développement en tache d'huile et permettant la création de nouveaux centres urbains. Il s'agit, d'une part, d'organiser la poursuite de la croissance urbaine de l'agglomération, et, de l'autre, de restructurer la périphérie à travers le développement des infrastructures, notamment de transport, de commerces et de services ainsi que la création d'emplois. Les « villes nouvelles », en limite d'agglomération, sont chargées de répondre à la première question ; les « pôles restructurateurs de banlieue », à la deuxième.

Au niveau des transports, le schéma directeur prévoit encore de lourds investissements pour les équipements routiers, mais avance en même temps la nécessité d'investir dans les transports publics sur rail avec la création, enfin, d'une structure de transport régionale organisée suivant un schéma en H et incluant des « tangentielles » qui accompagnent l'affirmation du polycentrisme. Le système du Réseau Extraurbain Rapide (RER), créé en ces mêmes années, utilisera de fait pour la plupart les infrastructures radiales existantes, sans dessiner des tangentielles. Les lignes de chemin de fer se révèlent en outre comme un support structurel abstrait du contexte, auquel la matérialité urbaine tend à tourner le dos. Et les gares, construites après 1976, ont le rôle difficile d'interface entre ces deux systèmes. Si le réseau viaire, intégré à celui de l'ensemble des espaces publics de la ville, avait contribué au cours du XIXe siècle à dessiner le caractère de l'espace de la métropole dense, les nouvelles voies express automobiles, les autoroutes et le réseau ferré régional en projet, participent, au cours des années 1960 et 1970, d'un système autonome qui se superpose aux tracés existants niant les différents contextes : à la fois la stratification historique des tissus urbains et la qualité des paysages naturels.

Le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France (SDAURIF), voté en 1976, et le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF), voté en 1994,

poursuivent la réorganisation du territoire métropolitain suivant l'image d'une région polycentrique. C'est avec la décentralisation, à partir des années 1980, que les réseaux de transports collectifs sur rail commencent à être considérés comme un véritable instrument pour irriguer les tissus urbanisés et créer des liens aux différentes échelles métropolitaines, afin de désenclaver les zones en difficulté et améliorer ainsi les conditions de déplacements entre l'habitat et le travail. Les discours convergent sur la nécessité de « tisser un maillage cohérent » par l'utilisation et l'amélioration de différentes catégories d'infrastructures ferrées : LGV, RER, Métro et tramway. L'idée qui émerge de ces derniers schémas est, tout d'abord, d'imposer une structuration forte à la région par la création de nouveaux pôles denses et compacts, puis, de réarticuler les espaces centraux et périphériques par un maillage fin du réseau lié à la mobilité des individus : une mobilité de transports massifs et de cheminements doux ayant le pouvoir d'irriguer le territoire et de faciliter les échanges dans et entre les différentes polarités. C'est donc en ces dernières décennies du XXe siècle qu'apparaît la nécessité de repenser les déchirures des territoires et de créer un dialogue constructif entre les structures de la mobilité, les espaces de l'habitat et les espaces à ciel ouvert de la ville, permettant de recomposer les tissus métropolitains et de mettre en valeur leurs potentialités cachées.

Dans le but de comprendre de plus près ces thématiques sous-tendant les derniers schémas directeurs et développées dans les débats entre les acteurs de l'urbain à partir des années 1980, nous avons focalisé l'attention, dans la troisième partie de la recherche, sur les grands territoires de projet actuels de l'agglomération dense. Quelles sont les difficultés qui émergent aujourd'hui dans le passage du plan d'aménagement global au projet de ville et d'agglomération ? Comment sont gérées par les acteurs des projets les différentes temporalités en jeu : la temporalité sociale, de plus en plus accélérée, la temporalité longue de la construction de la ville, et la temporalité intermédiaire, celle des débats théoriques et de l'affinement des doctrines ? Comment interagissent entre elles les différentes échelles en question : celle locale, des quartiers en mouvement et des lieux de l'ancrage, et celle globale, qui concerne l'ensemble de l'agglomération et son rapport aux régions limitrophes ? Quelle est la place des infrastructures de la mobilité dans les projets urbains actuels et quelle est leur articulation avec les lieux de l'ancrage par l'habitat ? De quelle image relative à la métropole parisienne contemporaine ces projets urbains sont-ils porteurs ?

III. Les territoires de l'agglomération dense, laboratoires de la métropole d'aujourd'hui : enjeux et problématiques de projet

Dans la coordination de notre travail, nous avons choisi de ne pas contraindre à l'intérieur d'un cadre figé les approches des différents chercheurs qui ont participé à la rédaction de la troisième partie, conçue comme le cœur de la recherche. De ce fait, certaines discordances par rapport aux thèses défendues dans les deux premières parties apparaissent : d'une part, dans le chapitre rédigé par Anne Molinier sur le projet d'agglomération de Plaine Commune dans sa confrontation aux territoires voisins, et, de l'autre, dans celui écrit par Albert Lévy au sujet des doctrines qui sous-tendent les projets urbains de la Plaine, de Nanterre et du secteur Nord du Périphérique. Ces quelques discordances naissent du positionnement et de la démarche spécifique des auteurs, très engagée dans le débat politique et technique, pour Anne Molinier, et très conceptuel et riche de théorisations qui s'inscrivent dans la discipline de l'urbanisme pour Albert Lévy. De ce fait, elles enrichissent de façon dialectique notre propos. Parallèlement Valérie Lebois, de par sa discipline, apporte à la recherche un regard qui se situe sur un plan différent de celui des architectes-urbanistes que nous sommes : elle représente l'ouverture aux sciences sociales par le biais d'une attention très fine sur les perceptions des habitants, leur réception des projets et leur investissement dans les processus de conception. Son analyse approfondit et enrichit certaines thématiques évoquées dans les deux premières parties, notamment celles liées à l'identité des territoires métropolitains et à l'ancrage de la population sur ceux-ci.

Trois territoires de projet de l'agglomération dense ont été choisis comme les terrains de cette investigation plus approfondie : la Plaine Saint-Denis, Seine-Arche à Nanterre et le boulevard Périphérique - avec un accent mis, respectivement, sur les secteurs Paris Nord-Est et Porte de Vanves. Le choix de ces trois terrains est dû au fait qu'ils sont le lieu de développement de grands projets métropolitains dont les acteurs sont, à des degrés différents d'investissement et d'action, l'Etat, la Région, la Ville de Paris et les communes voisines de Paris, pour certaines d'entre elles réunies en une Communauté d'agglomération. Ces territoires émergent déjà au cours des années 1980, comme des lieux métropolitains à réinvestir, riches en potentiels et en atouts malgré le fort dépérissement des structures et infrastructures qui les dessinent et la dépaupérisation croissante de leur population. Dans le SDRIF de 1994, ils sont définis comme des futurs « centres d'envergure européenne » et des « secteurs de redéveloppement ». Dans le SDRIF actuel, ils sont cités comme « des territoires stratégiques » qui ont, ou doivent avoir, un rôle moteur et structurant pour répondre aux défis qui se posent à l'Île-de-France, et comme « des sites prioritaires » concernés de façon particulièrement forte par les enjeux de rééquilibrage, de réduction des inégalités et de cohésion sociale. D'autres territoires, que nous

avons commencé à analyser dans nos recherches précédentes (Mazzoni, 2005) méritent le développement de nos interrogations et confrontations dans un temps futur : Paris Rive-Gauche dans son lien avec la problématique développée dans le secteur Seine Amont, Marne la Vallée et Val d'Europe, la Défense, dans son lien avec les projets de Nanterre et Seine Aval.

1. Plaine Commune : une démarche exemplaire de gouvernance et de projet

Le constat à partir duquel Anne Molinier construit son propos, et le développement même de son analyse, sont révélateurs d'une posture politique forte. L'auteur se réfère au présupposé que Paris, « comme les autres grandes villes du monde », est avant tout « en compétition pour le leadership des métropoles mondiales », une compétition qui doit être prise en compte sur le plan politique, économique et social. En articulant cette question aux débats les plus vifs de l'actualité en cours, l'auteur - après avoir analysé de façon très riche la genèse du projet d'agglomération lié à Plaine Commune - prend position par rapport à la thématique brûlante du « Grand Paris », acception suggérée aujourd'hui par l'Etat, et avance des thèses relatives aux questions débattues actuellement par les acteurs politiques au sujet de la gouvernance locale et métropolitaine. A la fois le débat local et le débat du « Grand Paris » sont situés dans la perspective de cette lutte de domination des métropoles, que nous considérons comme tout à fait secondaire : pour « mieux se positionner à l'échelle mondiale », le « Grand Paris » doit « faire coexister des politiques structurantes » pour lesquelles sont données par l'auteur les solutions optimales, qui tendent vers « la recherche d'une métropole exemplaire, équitable, solidaire et durable, qui ne rejette pas dans sa périphérie les populations défavorisées ». La question posée comme centrale est celle de la « place prépondérante et stratégique » de *Plaine Commune* au sein du « Grand Paris ». Mais, est-il vraiment pertinent de prendre position ici par rapport aux forces politiques en jeu et répondre à la question relative à l'échelle du territoire selon laquelle doit se construire une éventuelle « polycentralité hiérarchisée » prise comme modèle, avec quel gouvernement et selon quel mode de gouvernance ? Est-il pertinent de travailler à partir de l'hypothèse que « les expériences menées à partir de la Plaine Saint-Denis depuis 25 ans sont transposables aujourd'hui dans la construction du Grand Paris » ? Nous ne partageons pas totalement cette posture, bien trop restrictive et près du feu de l'action pour qu'elle puisse avoir une portée objective. Nous l'apprécions en tant que témoignage d'une urbaniste engagée depuis longtemps dans la pratique opérationnelle de ce secteur situé au cœur de l'agglomération dense et qui a su se faire le porte parole de la mémoire récente de ses lieux institutionnels novateurs et de leur force face aux pressions extérieures. Sa posture pose toute de même sur la table, selon nous, une certaine forme de cloisonnement, d'autarcie et de mise en garde excessive dans laquelle sont contraints de travailler actuellement les acteurs des grands projets urbains de la métropole parisienne.

Le témoignage d'Anne Molinier apporte une réflexion tout à fait intéressante - et complémentaire au travail que nous avons entrepris dans notre recherche précédente (Mazzoni, 2005) - au sujet de la genèse de la coopération territoriale qui s'est produite sur ce territoire en 25 ans, et des outils mis au point pour définir le passage du projet urbain, élaboré entre 1985 et 1992, au projet d'agglomération. « Terre de mémoire ouvrière, d'identités multiples mais également terre d'avenir au rayonnement désormais international et éminemment stratégique » la Plaine Saint-Denis a vu se succéder des logiques et de jeux d'acteurs multiples, parfois aux enjeux contradictoires, transformant ce territoire en un véritable « lieu-laboratoire » de projets et d'expériences multiples. La Charte intercommunale, puis le projet urbain de 1992, auraient été la représentation d'un « idéal sociétal », ayant donné au projet une dimension politique au sens « polis » du terme et une dimension dogmatique. Lié à « la vie de la cité », le document remis par l'équipe Hyppodamos⁹³ aurait servi aussi d'élément de médiation : « sans lui, il n'y aurait pas eu de dialogue possible avec les grandes institutions, et notamment l'Etat ». Ce document aurait été l'expression de deux visions politiques municipales différentes : celle de Patrick Braouezec, alors maire de Saint-Denis, réformateur et constructeur dont la stratégie se situe plutôt dans l'action ; celle de Jack Ralite, alors maire d'Aubervilliers, intellectuel, dont la stratégie se situe plutôt dans « la pensée ». Mais, ce projet urbain était démuné de prescriptions programmatiques car les élus souhaitaient un document suffisamment souple pour être évolutif : avec la création de la S.E.M. Plaine Développement - chargée de réaliser les études techniques générales, les études pré-opérationnelles sur certains secteurs et d'acquérir du foncier nécessaire aux opérations d'aménagement - il s'est révélé être un outil impuissant à agir sur un territoire de 750 ha, où plusieurs aménageurs publics et privés coexistaient, et où la maîtrise d'ouvrage peinait à s'organiser et à être efficiente. Cette action sectorielle, non portée par un élu référent, souffrant d'une dichotomie politique entre les deux villes, sera, selon Anne Molinier, un frein sérieux à la réalisation d'un projet global qui était au départ exemplaire par son ambition et sa méthode d'élaboration. C'est la création d'un P.O.S intercommunal qui permettra de transcrire les prescriptions urbaines en projet : « élaboré à la demande des élus, il sera réalisé par François Grether dès 1996 et, du point de vue de la procédure, il naîtra de la révision partielle simultanée des Plans d'Occupation des Sols de Saint-Denis et d'Aubervilliers conjointement ». Contrairement à la mixité fonctionnelle prônée par le projet urbain, le P.O.S a accordé une place importante à la densité de bâtiments tertiaires afin d'attirer des investisseurs : il ne sera approuvé qu'en octobre 2000, anticipant « déjà sur l'esprit de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (S.R.U) qui a fait des documents d'urbanisme, l'expression d'un projet plus global inséré dans son contexte urbain, mais qui n'a pas su encore s'exonérer des habitudes de zonings ». Selon Anne Molinier, ce sera l'absence d'une programmation fine et souple, à différentes échelles, - qui aurait permis de répondre aux besoins des nouveaux habitants -, l'absence d'une prise en compte du temps long nécessaire du projet et le choix d'une politique

d'espace public démesurée par rapport aux finances publiques communales, puis communautaires, ainsi que la destruction du patrimoine témoin de son passé industriel, qui ont été les principaux écueils à une mise en oeuvre opératoire cohérente du projet. Pourtant des prescriptions d'Hippodamos 93, en particulier par Michel Corajoud sur la création d'un nouveau paysage à partir de l'existant y ont été transcrites sous forme de réglementations. De plus, l'outil opérationnel classique de la Z.A.C se révéla très vite inadapté : avec une douzaine de ZAC sur le territoire on parviendra à une grande variété d'interventions de maîtrises d'ouvrages déléguées (SEM) et de maîtres d'œuvre, ajouté à une division du périmètre opérationnel de la Plaine dans plusieurs secteurs d'aménagement au sein des services de la Communauté d'agglomération, sans pilotage transversal unitaire.

Les événements symboliques qui ont eu lieu avec la construction du grand Stade conjugué à la victoire de l'équipe française à la Coupe du monde de 1998, donneront un nouveau sens au territoire et apporteront aux habitants de Saint-Denis la fierté d'habiter et de vivre là : « on peut alors parler du sport comme action de revitalisation sociale et de requalification urbaine ». Mais, Anne Molinier souligne que ces événements symboliques forts ne résoudront pas les nombreuses épreuves de force auxquelles les acteurs de l'urbain seront confrontés dans l'aménagement de ce territoire. Les combats et les âpres négociations avec les institutions pour financer et « assurer le maximum de réparation à ce territoire longtemps utilisé comme arrière-cour de la capitale », expliqueraient les difficultés relationnelles encore perceptibles aujourd'hui et le fait que la banlieue nord soit sur la défensive avec Paris ou l'Etat. Anne Molinier présente ainsi la Plaine comme « un territoire en tensions dans tous les sens du terme » dont « la gouvernance reste un enjeu capital de part l'étendue de son foncier disponible » (une véritable aubaine aux portes de l'enceinte de la capitale), et qui en fait aussi le poumon financier. Il est vrai que les deux candidatures aux Jeux Olympiques de la France furent l'occasion de travailler avec Paris à un projet commun, pouvant donner à la Plaine l'opportunité de voir changer son paysage en un temps record : « mais l'histoire en décida autrement avec les choix portés successivement sur Pékin et sur Londres ». Des tensions avec Paris sont présentes aujourd'hui, notamment dans les territoires de projet qui concernent une action intercommunale : le canal Saint-Denis et le quartier de « la Gare des mines » qui pose la question de la couverture du boulevard Périphérique. Quant à l'Etat, s'il a tout à fait reconnu la nécessité d'apporter son concours au développement de ce territoire avec la création, à la demande du préfet Jean-Pierre Duport, tout d'abord de la mission Plaine de France (1999), puis de l'Etablissement Public d'Aménagement homonyme (créé en 2002), les élus locaux restent vigilants à son égard : Dès le départ, ils ont prévenu « qu'ils ne souhaitaient pas d'ingérence de l'Etat dans le projet urbain de la Plaine, car ils y voyaient là, 10 années plus tard, la volonté de ce dernier de reprendre la main ». Aussi, cinq des dix villes réunies dans la Charte intercommunale de Développement et

d'Aménagement valident, fin 1999, le principe de la création de la communauté de communes, non pas « une structure d'opportunité fiscale, mais bien de solidarité sociale et économique ». *Plaine Commune* est « un établissement public de coopération intercommunale qui agit dans le cadre de compétences qui lui ont été transférées par les villes dans les domaines clé de l'aménagement du territoire, du développement économique et des services à la population, avec l'objectif de faire plus et mieux », basé sur le mode coopératif. Mais, malgré les nombreux dispositifs mis en place, la coordination de l'agglomération avec les villes n'a pas toujours été très simple : les villes auraient travaillé, notamment au départ, « contre » la Communauté d'agglomération, tant elles se sentaient dépossédées de leur pouvoir (plus de treize compétences, et non des moindres, leur ont été retirées). Cette situation de « tension » qui se renouvelle surtout à l'échelle métropolitaine amène Anne Molinier à se poser des questions essentielles relatives à la coopération et aux méthodes et de gestion des rapports entre les différentes institutions : « la méthode préconisée par Paris et la Région », celle, pragmatique, « d'élaborer des conventions de partenariat, bilatérales ou multilatérales, qui déterminent les participations financières de chacun », est-elle « la bonne méthode de conduite d'un projet aussi ambitieux et à si grande échelle » ? Dans les situations de rapport de force auxquelles on assiste avec la Ville de Paris, « peut-on parler réellement de coopération avec les villes périphériques » ? Ces situations expliqueraient « la méfiance des villes de banlieue » face au « Grand Paris » et qui leur « imposent de rester sur leurs gardes en permanence, voire sur la défensive en dépit des discours officiels rassembleurs et fraternels ». Les exemples de gestion actuelle de certains projets intercommunaux ont montré que « c'est l'argument financier qui dirige les choix urbains parisiens vis à vis de la banlieue et qu'un arbitrage d'une institution supérieure, chapeautant Paris et sa banlieue, s'avère nécessaire ». Il s'agirait en fin de compte d'inventer un « leadership métropolitain » : « non pas de manière autoritaire ou hégémonique car cela nuirait au projet métropolitain. Il doit s'imposer naturellement pour ne pas être contesté et pouvoir porter le projet métropolitain et non le bloquer ». La proposition des élus locaux qui défendent depuis 2005 une organisation régionale multi-pôlaire par thématiques d'excellence, complexifie le sujet et les réponses espérées : une piste intéressante, qui se place dans la continuité des orientations du SDRIF, pour tenter de contrecarrer la tendance inéluctable de la création d'un tissu chaotique en périphérie d'une grosse agglomération radioconcentrique (rapport DREIF, D. Séné, 2003).

La question essentielle située au coeur des débats et des actions de *Plaine Commune* est bien celle de la construction d'une identité territoriale sans perdre la mémoire locale, tout en revendiquant sa place dans la globalité du territoire métropolitain régional. Anne Molinier souligne que l'identité locale se transforme à grande vitesse : l'ancienne industrie lourde a disparu, tandis que le tertiaire, les filières de la recherche, de l'audiovisuel et les grossistes

asiatiques se développent de plus en plus. L'axe La Plaine-Le Bourget-Garonor-Roissy qui retient l'attention de la Région Ile-de-France, constitue un fort pôle d'attraction pour les activités de transport et la haute technologie, mais les 60 000 emplois qu'il génère exigent des qualifications qui sont aujourd'hui hors de portée de la grande majorité des habitants, ce qui a pour conséquence notamment des mouvements pendulaires domicile-travail trop importants et épuisants pour les populations peu qualifiées. Malgré tout, l'identité ouvrière des lieux semble perdurer et demeurer encore aujourd'hui palpable. Pour associer les habitants aux décisions qui concernent le développement du territoire et donc de son identité, plusieurs outils de démocratie locale auraient été mis en place, tels les *Ballades urbaines*, la démarche *Bonjour voisin*, l'articulation des concertations organisées par les conseils de quartiers municipaux, mais surtout un *Conseil de Développement* : « ce conseil consultatif auprès du conseil communautaire permet à la société civile d'être partie prenante du projet de territoire, en y apportant son regard, ses avis, ses propositions ». Anne Molinier présente ce conseil comme l'un des éléments clés de la participation démocratique à la vie intercommunale, car « si les membres du Conseil de développement sont conscients que le projet du Grand Paris concerne la place de la Métropole-Capitale dans la compétition européenne et mondiale, ce projet ne doit pas se faire au détriment de la population des territoires concernés ». Ce respect pour l'identité locale de chaque ville doit être porté par le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) : un outil qui « renvoie à la nécessité d'une planification stratégique à court, moyen et long termes », qui « doit être à la fois stratégique, volontariste, politique mais suffisamment souple pour pouvoir s'adapter sur une vingtaine d'années aux évolutions inévitables » et qui « doit également être porteur d'identité ». Aujourd'hui, « le pilotage de projets ne peut plus se conduire de façon sectorielle, à l'instar d'une organisation des services très sectorisée et pyramidale, qui tend à devenir trop technocratique et s'éloigner de la proximité des usagers ». Il serait souhaitable pour l'auteur de faire évoluer le management classique hiérarchique en mode projets, c'est à dire une méthodologie de travail transversale, et non verticale ou cloisonnée, qui « élimine les jeux de pouvoirs stériles et favorise un travail collectif opératoire ». Anne Molinier souligne à ce sujet qu'il s'agit là d'une nouvelle méthode de travail appliquée en maîtrise d'ouvrage urbaine connue sous le terme de « management de projet », méthode nord-américaine qui apparaît de plus en plus efficiente dans les organisations sociales.

Enfin, est mise en avant une donnée importante qui caractérise la perception et le vécu dans ce secteur Nord de la métropole : la relation « espace-temps ». Le mouvement, lié à la notion de temps, est une variable qui doit être prise en considération dans la conception de l'espace : il s'agirait de fait de sa « quatrième dimension ». La Plaine Saint-Denis, élargie à la Plaine de France s'étire entre le nœud routier de la porte de la Chapelle et l'aéroport de Roissy, en passant par celui du Bourget : un « territoire, traversant et traversé, qui doit sa spécificité et ses atouts à

sa situation spatiale, qui a subi maintes coupures, mais dont les élus ont bien compris l'obligation de le raccorder à une dimension temporelle, c'est à dire aux déplacements et notamment par train ». Anne Molinier nous rappelle à ce sujet que le train est l'un des lieux les plus fréquentés par les franciliens dans leur vie quotidienne et que les gares sont autant d'entrées dans les territoires de l'archipel métropolitain, que de centralités dans le tissu diffus. Dans le cadre des projets liés au mouvement de la population, comme dans celui concernant son ancrage l'EPA *Plaine de France* a été conçu pour donner vie à ces projet de grande envergure et permettre l'articulation entre la réflexion sur le long terme à grande échelle et une action immédiate plus ciblée, pour amorcer des actions à fort effet de levier et créant du lien entre les différents territoires : « L'EPA peut jouer ce rôle d'ensembliser des différentes politiques locales, coordonner et fédérer par un SCOT ambitieux et stratégique qui s'appuierait sur une Agence d'Urbanisme du même périmètre ». De fait, avec l'augmentation des mobilités, les interdépendances entre les territoires seraient plus difficiles à lire. De plus, le développement agirait moins sur la proximité qu'en réseau. La situation de la Seine Saint-Denis et de la Plaine Saint-Denis jusqu'à Roissy serait emblématique d'une contradiction métropolitaine : « ce qui est bon pour la métropole ne l'est pas forcément au niveau local ». Le risque pour ce territoire est que, avec les mutations engagées, il devienne « une pièce centrale du dispositif économique métropolitain, au détriment de sa cohésion interne ». Cela ramène à la question cruciale de l'identité et de la territorialisation : « la *Plaine de France* n'est plus tant un espace 'à part' concentrant toutes les difficultés, mais plutôt 'l'épicentre des contradictions métropolitaines' ».

2. La dialectique ancrage/mobilité dans les territoires en mouvement : identités locale et métropolitaine défendues par les habitants

Dans son analyse, Valérie Lebois a interrogé suivant une démarche psychosociale deux grands projets urbains actuels de la métropole parisienne - celui de la Plaine Saint-Denis et de Seine-Arche à Nanterre - et un projet de réaménagement intéressant le secteur Sud du boulevard Périphérique, à la hauteur de la Porte de Vanves. Ces projets ont été analysés à partir de l'objectif, annoncé par les acteurs des projets, de la reconnexion des tissus et de la mise en cohérence territoriale visant à retrouver une cohésion spatiale qui ne fasse pas abstraction du sentiment d'appartenance et de praticabilité développés par les usagers. Cette « mise en accessibilité » des territoires et la recherche d'une unité de sol commune mise à mal par l'implantation des grandes infrastructures viaires et ferroviaires des années 1950-1970 sont associées dans les projets à une « remise à niveau économique », par la reconnexion à une diversité de fonctions et de services, et à une « remise à niveau sociale » qui oscille entre améliorer la situation de la population en place et favoriser l'arrivée d'une nouvelle population mieux dotée. Valérie Lebois souligne que l'action de ces trois dimensions qui touchent aux contours morphologiques des lieux, à la nature des expériences qui s'y déploient ainsi qu'aux

raisons de leur peuplement, a un impact très fort sur l'identité de ces territoires. C'est par les dialectiques entre ancrage et mobilité, entre échelle locale et échelle métropolitaine que l'auteur a essayé de donner une réponse aux questions relatives à l'expérience quotidienne des lieux, à leur transformation, à l'évolution de leur identité face aux grandes dynamiques de projet en cours.

Les projets urbains de la Plaine Saint-Denis et de Nanterre, lancés respectivement en 1992 et 2002 s'inscrivent dans une démarche dite de « réparation » d'un lieu « traumatisé » par le télescopage violent entre logiques urbaines et logiques de réseaux et tentent de restructurer ce territoire en lui redonnant une cohérence interne et en repensant ses modes d'échanges avec la métropole. Valérie Lebois souligne que ce principe est essentiellement basé sur la recherche de grands axes longitudinaux capables de former une colonne vertébrale autour de laquelle pourra se refédérer le territoire. Ces axes formeraient des « points de suture » et des « moteurs de la reconquête » de l'espace public. La volonté de structurer le territoire en travaillant d'abord sur la qualité de l'espace public se traduit, selon l'auteur, par la requalification et la déclinaison d'espaces minéraux dédiés à la circulation - rues, passages, places, boulevards, esplanades - avec « l'objectif d'enrichir l'axe principal par des arêtes transversales, mais aussi par la mise en valeur de vastes espaces plantés tournés, eux, sur l'organisation communautaire de la vie quotidienne, tels de grands lieux unitaires de promenade et de représentation ». Les figures de projet citées comme structurant les récits des acteurs des projets - les « horizons paysage » et les « Terrasses » - visent la « conception d'un paysage à grande échelle qui redonne des potentialités visuelles à travers de nouvelles percées, de nouvelles perspectives », perçues comme « une réponse adaptée à un territoire saturé ». L'espace public devient élément de réorganisation, de réunification et de désenclavement à la fois. Mais, Valérie Lebois met en lumière le fait que la prédominance d'un espace public unitaire ou global n'est pas forcément la meilleure solution en termes d'habitabilité du territoire et de mouvement de la population sur celui-ci. S'il semble bien répondre à l'ambition de redonner au site une visibilité d'ensemble, ses qualités d'ancrage et de mobilité demandent une réponse très fine et complexe qui tienne compte des différents paramètres liés au vécu des espaces.

A Nanterre, cette question a été fortement évoquée dans le programme de résidentialisation et de renouvellement du quartier de l'Université avec ses trois des grands ensembles - Provinces-Françaises, Marcellin Berthelot, Anatole France -, développé corrélativement au parti des Terrasses. Concernant la cité des Provinces-Françaises, la première forme de désenclavement proposée s'inscrit dans le projet de grande envergure de l'équipe TGT qui vise à faire que cet ensemble « échappe à son statut de 'cité' pour devenir un quartier banal, capable de s'ouvrir sur les autres et de se renouveler sur lui-même ». Leurs propositions portent sur le démantèlement

de « l'espace libre » central et l'introduction de voies publiques permettant le redécoupage en îlots. Mais, dans le cadre de réunions publiques et d'ateliers de concertation thématiques (logements, emplois, transports, équipements publics, commerces...) organisés par la Ville de Nanterre sur le quartier, ces solutions de désenclavement, soumises à la population, sont contestées : « Les habitants de la cité se montrent opposés à une ouverture qui consiste à transformer les allées en rues et à proposer des accès voitures supplémentaires. Ils y voient une intrusion supplémentaire de la voiture portant atteinte à la sécurisation des cheminements piétons rendus justement possibles par l'absence de vraies voies de circulation au sein de la cité ». Valérie Lebois souligne que la limitation des accès motorisés à la cité n'est pas pour les résidents un handicap, elle présente même certains atouts. Contrairement aux conclusions tirées par les architectes, la circulation maîtrisée des automobiles aux abords de la cité ainsi que la situation d'encaissement de la cité permettant uniquement une mobilité douce sont vécues par les résidents non seulement comme des moyens de mise à distance des contraintes environnantes - liées aux grandes infrastructures viaires et ferroviaires - mais aussi comme les conditions d'une certaine « qualité résidentielle ». Cette mise à distance de la circulation viaire aurait pour eux l'avantage de permettre l'autonomie des enfants dans leur déplacement entre le domicile, l'école et le terrain de jeux, tous regroupés sur la cité. Elle autorise le contrôle social et l'interconnaissance au sein d'une cité où la population se caractérise par son ancienneté résidentielle et des enfants qui partagent le même groupe scolaire. Le particularisme de la cité, formant en elle-même un système, fort intéressant, de relation entre le bâti et les espaces à ciel ouvert, est souvent reconnu, revendiqué, défendu par la population. La Ville de Nanterre organise ainsi, parallèlement au démarrage du projet Seine-Arche, son propre concours sur le secteur, insistant sur l'organisation de cheminements lents à l'intérieur de la cité, en fonction de la restructuration des pôles attractifs et de leur articulation avec la mobilité lourde - modification de l'accès gare, nouveaux logements à relier à l'école, nouvel accès au pôle commercial, sécurité des cheminements piétons, calme des espaces. Les orientations de l'équipe gagnante - Christian Devillers et Dominique Druenne -, construites dans le dialogue avec la Ville, visent davantage à identifier et à mettre en valeur les points forts de la cité plutôt que de produire des solutions sur la base de ses éventuels points faibles. Les atouts relevés par l'équipe concernent justement le statut des espaces extérieurs compris entre les barres, la qualité paysagère des espaces verts et la trame viaire de la cité. La nouvelle orientation, marquée en faveur d'une circulation douce, permet de créer un lien entre la cité et les Terrasses par des cheminements piétons et de retravailler le talus du RER par des escaliers en gradin intégrant des systèmes de rampes et d'ascenseurs. Ce premier exemple montre, selon Valérie Lebois, l'importance de faire se rencontrer dans un même espace-temps deux logiques de projets, l'une concernant un périmètre d'intérêt national et l'autre liée à un périmètre local. Le dialogue instauré entre les acteurs de ces deux projets conduit à des ajustements qui apparaissent bénéfiques à la prise en

compte des enjeux situés à ces différentes échelles. Les projets peuvent, dans ce dialogue, intégrer davantage le sens et la valeur à partir desquels les habitants conçoivent les contours de leur lieu de vie. Si analysée dans la dialectique ancrage-mobilité locale, la question du désenclavement des cités peut apparaître moins l'enjeu d'une « ouverture » physique que d'un risque de repli et de dévalorisation sociale.

Concernant le territoire de la Plaine, et en particulier le quartier Cristino-Garcia/Landy, la question centrale posée par Valérie Lebois est celle de l'héritage, dans les projets sectoriels actuels qui posent frontalement la question de l'ancrage par l'habitat, du grand travail sur l'identité morphologique et sociale locale réalisé par les acteurs de projet entre 1985 et 1992. Le premier bilan, dressé lors de l'analyse de terrain menée par l'auteur en 2004, avait déjà fait émerger des déficits à l'échelle locale. Le grand stade aurait entraîné « la conception d'équipements et d'espaces publics spectaculaires du point de vue de la mutation du territoire et de son nouveau rayonnement » mais ils n'auraient pas autant participé à « l'amélioration de la vie quotidienne des habitants déjà là ». Si la nouvelle gare du RER B restait un élément phare de ce secteur en ce sens qu'elle représentait la porte principale d'entrée du Stade de France et du nouveau pôle constitué, elle paraissait, en revanche, tourner le dos au reste de la ville. En cela, aujourd'hui encore, « elle tient lieu de frontière opposant d'un côté un secteur reconnecté aux enjeux métropolitains déployant des activités redevenues compétitives, et, de l'autre, un quartier qui peine à se revitaliser et à profiter à sa population ». Quatre ans après, l'analyse du développement de ce quartier situé au sud de la gare, composé de deux entités, Cristino Garcia (sur Saint-Denis) et Landy (sur Aubervilliers) montre que la frontière s'est renforcée. Le quartier du Landy, notamment, serait « d'autant plus en rupture qu'il a connu peu d'évolution depuis la mise en œuvre du projet urbain, c'est-à-dire depuis vingt ans, contrairement à son voisin où les transformations ont été plus significatives ». L'enquête d'« évaluation sociale participative » fait émerger que le premier décalage par rapport aux conclusions initiales concerne les déplacements quotidiens. Malgré l'existence de deux gares RER sur le territoire assurant une liaison rapide avec Paris et d'autres nœuds de réseaux importants tels que l'aéroport de Roissy, les habitants continuent à déplorer le manque de transports de proximité dont ils restent extrêmement dépendants du fait de l'absence, dans leur quartier, de commerces et de services courants. Notamment la population la plus précaire met en avant un écart d'efficacité entre une mobilité liée au réseau métropolitain et une mobilité liée à l'accessibilité des services quotidiens : la faible circulation de transports collectifs le soir et les week-ends prive une grande partie de la population de la participation à la vie sociale et culturelle d'Aubervilliers. La qualité des cheminements piétons, et des espaces publics en général, est mise en cause par la relation problématique qu'entretient ce quartier avec le reste du territoire. La conception de vastes esplanades et de mails plantés autour du stade n'aurait pas profité à

l'organisation viaire du quartier pour lequel il serait constaté un envahissement des rues par la voiture et l'absence d'espaces sécurisés pour les enfants. Valérie Lebois rappelle que les attentes de la population se forment surtout en termes de circulation douce. Mais le décalage se pose aussi de manière cruciale concernant les conditions de vie : dans le domaine de l'habitat, l'éradication du logement insalubre engagé sur le quartier pose la question du relogement d'une population précaire qui sait ne pas pouvoir accéder aux nouveaux logements. C'est donc dans un contexte sous tension et de grande impatience que sont annoncées aux habitants pour 2012 d'importantes transformations couvrant les quartiers Cristino Garcia et Landy, avec le soutien reçu de l'Etat à travers la participation financière de l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU). Le projet de rénovation urbaine intercommunal, entériné le 22 novembre 2007, est piloté par *Plaine Commune* et devrait correspondre à un réinvestissement de l'échelle locale. Après la machine incontrôlable du grand Stade, l'investissement dans la construction de l'intercommunalité, les responsables à l'échelle de Plaine Commune ressentent la nécessité de retourner aux sources du projet urbain et de redéfinir un cadre d'action plus proche du « regard du citoyen ». Vingt après la réalisation d'un diagnostic axé sur la « mémoire vivante de la Plaine », la question de l'identité de la Plaine se repose aux responsables locaux de manière essentielle. Les projets urbains métropolitains sont en effet, pour Valérie Lebois, des locomotives puissantes qui imposent très rapidement et avec force leur logique, leurs acteurs, leurs enjeux à l'ensemble d'un territoire. Mais souvent la focalisation sur les axes ou infrastructures censés porter de manière spectaculaire la restructuration du territoire métropolitain tend à négliger la vie ordinaire des lieux concernés. C'est la conclusion à laquelle parviennent, *a posteriori*, les interlocuteurs locaux des deux projets urbains étudiés par l'auteur. Ceux-ci se rendent compte qu'engager des réflexions sur le devenir d'un territoire n'est conciliable qu'avec une concertation simultanée sur la gestion au quotidien. D'autant qu'ils constatent que l'efficacité du projet urbain métropolitain est toute relative lorsqu'elle est regardée à l'échelle locale, notamment à partir de ses effets sur le cadre de vie de la population. Une réflexion menée à partir de l'habitat apparaît à ces acteurs plus apte à prendre en considération la spécificité des lieux et travailler sur leurs potentialités. Elle interroge sur les repères structurants, et permet d'envisager plus finement les conditions du renouveau urbain à l'échelle de l'habitant. Moins héroïque, plus douce la démarche centrée sur la sphère domestique et ses modes d'articulation apparaît plus à même de travailler au confort des lieux, à l'habitabilité des territoires et surtout à maintenir des lieux porteurs de mémoire et d'identités. Cependant, cette démarche serait vraiment opérante, selon Valérie Lebois, à condition que la question de l'habitat soit prise en charge de manière globale, intégrant les attentes, les moyens et les possibilités de la population en place.

Enfin, le projet relatif au territoire de la Porte de Vanves témoigne, selon l'auteur, de l'investissement très fort de la population dans la mise en place de nouvelles dynamiques locales et de leur articulation à l'échelle métropolitaine : le milieu local et l'intégration de dynamiques déjà constituées représentent le moyen pour fédérer et avancer vers la construction de nouvelles identités. Comme pour les deux autres projets, la possibilité de pouvoir interpeller un mode de lecture du territoire par d'autres types d'expertises, davantage liés à ceux qui habitent, circulent, travaillent sur le territoire, permettrait, selon Valérie Lebois, un meilleur ajustement des enjeux métropolitains aux enjeux locaux. Il s'agirait de poursuivre une reconstruction identitaire non sans considérer ceux qui sont le plus à même de lui redonner du sens. Sur le territoire de la Porte de Vanves, c'est un collectif d'associations et d'habitants de différentes communes - baptisé *Malakoff, Paris, Vanves* - qui prend, dès 2006, une part active au projet d'aménagement de la dalle de couverture du Périphérique. Les associations riveraines de ce tronçon du Périphérique s'investissent sur cet espace charnière dans le but de « travailler à la revalorisation du territoire par la requalification de ses franges », mais aussi « d'étendre leurs compétences, de les enrichir en se confrontant à des territoires hostiles où les problèmes posés sont ceux d'une population déshéritée habitant des lieux dépourvus de qualité et pour qui la participation à un projet d'aménagement ne va pas de soi ». L'une des revendications portées par le collectif est liée à la restructuration des circulations, douces essentiellement, qui permettraient la disparition du sentiment de barrière donné par le Périphérique. Le collectif s'attache à retrouver une évidence dans les déplacements par une meilleure connexion des cheminements piétons et cyclables. Mais, la dalle ne doit pas seulement être un lieu de passage, elle doit être aussi un espace d'ancrage et d'échanges, et intégrer au jardin prévu, des lieux d'exposition, de restauration, une bibliothèque et un espace dédié à la musique et/ou aux cultures urbaines. Ce territoire, considéré comme « une force d'impulsion à exploiter », serait apparu, dès le départ, comme « le symbole par excellence d'une re-composition possible des liens entre parisiens et habitants des communes limitrophes » à réaliser à travers l'articulation des cheminements et la réorganisation des lieux d'ancrage. Dans le but de se rendre compte de ce que signifie habiter, travailler, vivre et bouger à proximité du Périphérique, le collectif organise, d'une part, une « marche exploratoire » autour du Périphérique sud, et d'autre part, un évènement, devenu depuis annuel : la « fête des trois communes ». Valérie Lebois souligne que pour le collectif la revalorisation du lieu doit passer avant tout par le fait de donner l'envie aux gens de s'y arrêter, de s'y rencontrer de manière conviviale. Ce qui est ressorti du bilan des deux fêtes organisées en 2007 et en 2008, concerne la force des liens créés entre les associations participantes, ainsi que l'apport de la dimension culturelle sur la perception de lieux *a priori* hostiles : le spectacle de la troupe de théâtre aurait révélé des qualités inattendues d'un lieu ordinairement jugé « *sordide* » et aurait produit « *un retournement éthique et sensible du lieu* ». L'autre répercussion que le collectif retient de la deuxième fête est celle d'avoir fait venir les

élus de part et d'autre du Périphérique, à un moment où « les signes de coopération effective entre les uns et les autres semblaient encore timides ». Revendiquant le rôle de locomotive, les associations impliquées se trouvent plus moteur que leurs élus qu'ils voient arrêtés par des frontières politiques et administratives. Valérie Lebois montre ainsi un exemple où l'intercommunalité prend tout son sens lorsqu'elle est synonyme de synergie entre les forces en présence et qu'elle permet d'envisager la composition d'une nouvelle dynamique à plus grande échelle : « c'est ce que les associations de part et d'autre du Périphérique ont le sentiment de pouvoir construire grâce au partage de leurs valeurs et de leurs centres d'intérêts. La mutualisation de leurs compétences ainsi que le dépassement des limites locales leur paraissent plus adaptés pour travailler à d'autres manières d'aménager, de bâtir, d'habiter, de circuler, de consommer et ainsi être plus forts face à un modèle économique qui ne leur convient pas ».

3. Les doctrines mobilisées et leurs traductions spatiales : la « ville durable », la « ville paysage » et la « ville réseau »

L'angle de lecture proposé par Albert Lévy est celui d'une analyse sémiologique des formes urbaines liées aux projets de la Plaine Saint-Denis, Seine-Arche et Paris Nord-Est. L'auteur part du présupposé que ces formes diffèrent fondamentalement en fonction des doctrines mobilisées par les urbanistes qui ont pris une part active au processus d'aménagement du territoire. De par la posture de départ de son analyse - éminemment théorico/déductive - il apporte une vision parallèle à la notre, nous invitant à ouvrir le propos général de la recherche à une confrontation dialectique. Son approche donne aux formes physiques de la ville le pouvoir d'en déduire les « lois » et les « théories » normatives ou cognitives qui sont à la base de leur conception et qui les transformeraient en des « modèles à reproduire ». Tout un courant de l'histoire de l'urbanisme, initié par les positions des italiens Giorgio Muratori et Carlo Aymonino, s'est penché sur les questions de la forme urbaine à partir d'une posture théorico/déductive. Or, nous avons plutôt proposé, dans les deux premières parties de la recherche, une analyse inductive de la forme urbaine : elle se construirait, tant à l'échelle locale qu'à celle métropolitaine, à partir d'un lent travail de confrontation et d'interaction de plusieurs cultures urbaines qui donnent vie à des « récits » en devenir, se substituant à toute forme spatiale définie *a priori*. Ces « récits » actuels - qu'Albert Lévy définit comme des « micro-récits » par opposition aux « macro-récits » capables donner du sens à l'action et à sémantiser l'espace produit - ne seraient pas la « projection » d'une idée construite à partir de lois ou de théories conceptuelles ou normatives. A travers ces « récits », la lente construction d'un projet d'espace se ferait pour nous à travers la mise en débat de ce même espace et deviendrait le moyen pour interroger de façon collective l'identité d'un site, pour organiser sa description globale et pour imaginer des scénarios de sa transformation. Il s'agit de « cueillir à nouveau » une réalité spatiale et sociale, la « recueillir », « rassembler » les éléments qui la composent et « saisir » une unité derrière l'apparente

fragmentation. Dans ses analyses, Enrico Chapel fait référence à cette acception du terme « récit » - tel une mise en discours des différentes cultures de l'urbain - et l'associe à celui d'« icône » verbale et/ou graphique, qui remplace les anciens *plans de masse* : au lieu d'une image figée du territoire, les acteurs concernés auraient recours à ces « concepts passeurs », tels « ville territoire » ou « ville archipel », « ceinture verte », « cours urbain », « parc urbain », « boulevard urbain » ou « avenue paysagère », au travers desquels les différentes cultures urbaines et les relatives idées de transformation des espaces sont mises en discours. C'est donc dans la confrontation dialectique entre ces deux approches que se situe, entre autres, l'intérêt de l'analyse proposée par Albert Lévy.

Les inscrivant dans l'histoire de la discipline de l'urbanisme, l'auteur entend les « doctrines » d'urbanisme qui sous-tendent les formes de la ville, comme des « théories qui visent l'action » : elles figent un *devoir-être* à la ville et un *devoir-faire* à l'urbaniste, en proposant « des règles de conduites, des méthodes à suivre, des solutions spatiales, des modèles à reproduire, des finalités à satisfaire ». La pratique actuelle, celle d'un urbanisme « transactionnel » et de « négociation » qui procède et avance par transactions et compromis sans se référer à des règles figées, montrerait pour l'auteur l'émergence d'une approche à la fois trop gestionnaire et trop subjective. L'âge de la « postmodernité », dans laquelle nous sommes supposés de vivre, aurait provoqué un éclatement des grands récits avec « l'apparition d'une constellation de micro-récits particuliers, propres à tel architecte-urbaniste ou à tel groupe de professionnels ». Malgré cette dérive, Albert Lévy constate, dans les cas pris en examen, l'émergence de doctrines qui diffèrent des grandes « théories normatives » fonctionnalistes, critiquées pour leur caractère arbitraire, autoritaire, idéologique, et qui se rapprochent des « doctrines de la première génération », celles relatives à la ville de l'âge industriel qui constituaient des sortes de « macro-récits » en rapport avec les « grands récits politiques d'émancipation de l'humanité, caractéristiques de la modernité ».

L'analyse du projet urbain de Seine-Arche à Nanterre fait émerger l'importance de la doctrine du « développement durable », la seule à proposer aujourd'hui le retour à une sorte de « grand récit », fondé ici sur l'écologie. Albert Lévy décrit ce projet urbain comme un « projet ambitieux d'aménagement durable, conciliant, dès la conception et tout au long du projet, des objectifs d'ordre environnemental, social et économique, en cherchant à suivre fidèlement les préconisations du développement durable », avec un double objectif : réparer la ville déstructurée et fragmentée par la construction de grands ensembles et l'implantation brutale d'infrastructures de transport viaires et ferroviaires, et réaliser une ville « durable » pour bien vivre ensemble, faiblement émettrice en carbone, économe en ressource, accueillante pour la biodiversité. Pour sa réalisation, la maîtrise d'ouvrage a mis au point une « charte du

développement durable », un « système de management certifié ISO 14001 », et « des cahiers de prescriptions qui établissent les normes à respecter par les maîtres d'oeuvre pour les constructions et pour la fabrication des espaces publics ». La forme urbaine mise en œuvre dans le projet de TGT - les *Terrasses* - est ainsi la résultante de cinq « partis d'aménagement durable » traduits dans les Cahiers de prescriptions environnementales qui s'imposent aux maîtres d'oeuvre : la création d'espaces publics et d'espaces verts abondants, une action sur la mobilité, une politique d'habitat diversifiée, une dynamique de création d'emplois, une action globale sur l'environnement visant à réduire l'impact du projet par diverses mesures. Seine-Arche se révélerait par là l'une des premières opérations d'écoquartiers en France. Au-delà des questions qui restent ouvertes et qui concernent à la fois les pratiques sociales et les formes spatiales proposées par TGT, Albert Lévy soulève la question de la prégnance théorique et de la genèse de la doctrine qui sous-tend le projet. Le « développement durable » serait né en réponse à la vision urbaine hygiéniste et fonctionnaliste mise au point par la Charte d'Athènes et appliquée au cours des Trente Glorieuses. Avec la crise environnementale et la conscience écologique émergente, « porteuse d'une autre acception de la nature, à présent perçue comme menacée et finie », la critique va générer ce nouveau discours qui combine et coordonne trois aspects distincts : « l'économique (équité et viabilité), le social (solidarité et justice), et l'environnemental (préservation et santé) » auxquels l'auteur en ajoute, en France, un quatrième, « le culturel (identité et patrimoine) ». La traduction urbaine de cette doctrine - la « ville durable » - reste cependant, pour l'auteur, problématique. Elle ferait naître deux paradoxes. Le premier est lié au fait que la « ville durable » propose la naissance d'un nouveau « grand récit sur la ville, un récit à prétention universelle, faisant un large écho autour de lui », qui semble cependant se rapprocher des grands récits relatifs à l'utopie d'une « ville idéale ». Le deuxième est que « ses auteurs ne sont plus des architectes, des urbanistes, comme dans la période précédente », mais « des experts scientifiques, des politiques, des organismes internationaux (onusiens, européens, OCDE, et diverses ONG), des associations écologistes nationales et internationales ». Pour ces acteurs, même si théoriquement le développement durable s'est donné pour objet l'interaction de trois dimensions, en pratique, c'est l'environnement qui monopolise l'action. De ces deux paradoxes naît le problème que le discours urbain « durable » ne propose aucune « formule spatiale à copier, laissant à l'initiative locale le soin de trouver sa solution, son modèle formel, la forme la mieux adaptée à ses caractéristiques et à ses besoins ». Pour chaque situation locale, il s'agit avant tout de « protéger l'environnement menacé en diminuant l'empreinte écologique de l'urbanisation, de l'artificialisation galopante des sols, de parvenir à une autarcie énergétique ». Essentiellement déterminé par des critères écologiques et des indicateurs quantitatifs, un urbanisme technique et gestionnaire, au caractère scientiste et normatif, se profilerait donc derrière la doctrine de la « ville durable », « investissant et envahissant la pratique urbanistique, avec danger de réduction

des problèmes urbains à des aspects exclusivement environnementaux et physiques, aussi urgents et graves soient-ils, soulevant le problème du sens (finalité) et de la définition même de la ville ». Une grande aporie se révélerait alors pour Albert Lévy : si la « ville durable » est la traduction spatiale du discours du développement durable, avec ses trois piliers constitutifs économique/social/environnemental, elle semble bien ne pas inclure une pensée sur l'espace. Il importe donc à l'auteur, en passant du développement durable à la « ville durable », d'inclure cette « quatrième dimension, la spatialité, avec ses échelles (architecture, quartier, ville, métropole), aux trois précédentes ». Il s'agirait de penser dans cette optique l'habitat, les espaces de travail, d'éducation, de loisir, les moyens de transport. Sans éluder la dimension politique de la démocratie locale et de la participation des habitants à l'aménagement de leur territoire, ainsi que la dimension historique de l'évolution des tissus, la « ville durable » resterait à inventer et à construire dans son espace, sa forme, sa densité, sa mobilité, son fonctionnement, son esthétique.

Le projet de la Plaine Saint-Denis fait apparaître, depuis 1992 et l'adoption du projet Hippodamos⁹³, « une démarche associative de partenaires publics (intercommunalité) et privés, intégrant aussi la population (concertation et Assises) tout au long du processus » : il illustre par là l'hypothèse de l'auteur d'un « urbanisme transactionnel », défini comme une « pratique combinant coopération et conflits entre acteurs pour aboutir à des solutions de compromis ou de consensus ». Si la forme urbaine produite sur ce territoire dérive des positions exprimées par le groupe *Hippodamos*, le contenu du projet « relève de ce qu'on pourrait appeler un républicanisme urbanistique de gauche, un certain discours politique sur la ville » et se révèle aussi comme le résultat de la conjonction de l'ensemble de ces idées et idéologies urbaines. C'est sur la forme urbaine qu'Albert Lévy se concentre : il interroge « le discours paysagiste » qui sous-tend sa composition et notamment le concept d'« horizon-paysage » de Michel Corajoud. La généalogie du discours paysagiste montre qu'il s'agit d'un discours nouveau : c'est « plus exactement un micro-discours sur l'urbanisme porté par un certain nombre de professionnels, les paysagistes, variable aussi selon les personnalités ». Malgré l'affirmation de plusieurs approches diversifiées, il s'agit essentiellement, pour Albert Lévy, d'une doctrine valorisant le paysage, « mettant l'accent sur le visuel dans la production et la pratique de l'espace naturel ou bâti, et donc sur la perception ». Sébastien Marot aurait été en 1995, l'un des premiers auteurs à théoriser le déplacement du travail des paysagistes de la nature vers l'urbain, opposant deux approches, le « suburbanisme » et le « supra-urbanisme ». Avec l'émergence des thématiques liés à l'espace public, au cours de années 90, les paysagistes deviennent ainsi les « spécialistes de l'aménagement et du traitement de l'espace ouvert, du vide urbain, en développant une approche nouvelle, sensible et visuelle de l'embellissement urbain » et en renouant avec les grands maîtres du passé comme Jean-Claude Nicolas Forestier (1861-1930),

ou Frederick Law Olmsted (1822-1903). A partir de ces années, les paysagistes sont propulsés au devant de la scène par leur capacité à ériger le site « comme principal élément de fondation du projet », à porter l'attention « au vide, à l'espace intermédiaire, à l'entre-deux », à s'intéresser « à leur enchaînement, à leur articulation, à leur emboîtement », à partir « des notions de seuil, limite, interférence, influence » : par ces notions et en épousant la logique du site, ils auraient « régénéré la pensée urbaine ». Michel Corajoud serait, pour l'auteur, le théoricien le plus important du mouvement : en élaborant une doctrine du paysage où la notion d' « horizon » occupe une place fondamentale, il aurait rompu avec une culture pittoresque de la nature qui rejette la ville. Son « micro-discours doctrinal » comporte deux aspects : une « vision du paysage », avec l'idée d'une porosité générale des limites, et une « démarche de projet de paysage », avec l'affirmation de « neuf conduites » nécessaires à l'apprentissage du projet sur le paysage. Pour le projet urbain de la Plaine, Corajoud aurait défini ainsi son parti d'aménagement par une lecture géographique et paysagère du contexte urbain et du site. Son projet de forme urbaine, se serait structuré au départ autour de trois points : la création de nouveaux espaces publics, la mise en valeur de l'existant et des « horizons-paysages », l'incitation à la mixité fonctionnelle et sociale des quartiers. Une première lecture du territoire aurait permis d'identifier trois axes : l'avenue Wilson, à recouvrir ; la Plaine de la Plaine, espace central à définir ; et le canal, « lieu fondateur du projet » à aménager. Le projet urbain consistera par la suite à « reconstruire un maillage viaire dense avec un traitement paysager appuyé sur un certain nombre de 'thèmes traversants' le territoire : traversées vertes est/ouest et nord sud, espaces fertiles (par récupération des eaux pluviales...), réserves vertes (plantations partout où c'est possible), récupération du patrimoine industriel, squares dans chaque quartier ». Mais si un maillage de voies nouvelles irrigue à présent le territoire, évitant tout enclavement, des barrières visuelles subsistent. Malgré sa prégnance théorique, la théorie paysagère de Corajoud ne resterait préoccupée que par le visuel, le « lointain », les horizons-paysages, et n'aurait pas permis, selon Albert Lévy, de répondre aux questions spécifiques que soulève le projet de la Plaine, liées à l'étendue et à la complexité du site, à la multiplicité d'acteurs et des niveaux de décision, à la mémoire ouvrière et sa traduction spatiale et symbolique dans le territoire, à la place de ce secteur dans le futur espace métropolitain en gestation.

Enfin, Albert Lévy questionne le projet Paris Nord-Est, élaboré par Dusapin & Leclercq / TER sur un territoire de 200 ha à la périphérie de Paris, fractionné et dégradé, et très fortement marqué par les infrastructures de transport et par des activités logistiques. Compte tenu des caractères topologiques et morphologiques du site, l'auteur analyse ce projet à partir du discours portant sur l'« urbanisme des réseaux », tel qu'élaboré par Gabriel Dupuy au début des années 1990. Le « micro-récit urbanistique » exprimé par Dupuy souligne l'importance grandissante prise par les réseaux dans le discours et la pratique de l'urbanisme actuels et met en avant

« l'urgence des réponses à apporter aux nombreux dysfonctionnements issus de la confrontation des infrastructures avec la forme urbaine ». L'arrivée des réseaux techniques dans la ville du XIX^e siècle, aurait de fait rendu l'urbanisme classique, fondé sur le maillage et la forme urbaine, caduc et dépassé : ce dernier aurait été substitué de plus en plus par un urbanisme qui tient compte de cette nouvelle dynamique des flux qui organisent et déterminent la ville et son espace. Trois grandes propriétés qualifieraient les réseaux : la *dimension topologique*, qui traduit leur idéal ubiquitaire ; la *dimension cinétique*, liée à leur vitesse de circulation ; la *dimension adaptative* qui découle des besoins des nouvelles liaisons qui naissent et qu'il faut satisfaire. La dérive dangereuse de l'urbanisme des réseaux serait celle liée à une conception trop étroite et technique, à une approche trop sectorielle et purement fonctionnelle que l'on pourrait appeler de « réseaux-tuyaux ». A partir de cette lecture des théories de Gabriel Dupuy qui se réfèrent à des pratiques sectorielles que l'on cherche depuis presque trente ans de dépasser, Albert Lévy met en garde contre le danger d'un urbanisme de « réseaux-tuyaux » actuel, auquel il ajoute celui des « points-tuyaux » - les gares - et propose une série de réponses contre les « impacts négatifs de cet urbanisme à corriger ». La suggestion de quelques pistes de recherche comme par exemple « le recours à la sémiotique : sémiologie des signaux et lisibilité des parcours, sémiotique des réseaux, et des lieux-mouvement en particulier, renvoyant à une approche plus polysémique de l'espace » resterait pour Lévy trop vague. L'auteur propose donc de s'appuyer sur la morphologie urbaine du territoire, ainsi que sur l'histoire du lieu concerné. Le projet Paris Nord-Est en cours de réalisation, affronte les conséquences et les contraintes d'un « urbanisme de réseaux » caractéristique de années 60-70 « qui a brutalement détruit les tissus existants, en séparant intérieur et extérieur de la capitale ». Mais Dusapin & Leclercq / TER semblent proposer essentiellement à nouveau « une lecture en termes de flux, de réseaux, d'activités, une solution de type plan masse, noyé dans un traitement paysagé ». Ce territoire soulève, pour Albert Lévy, des questions relatives à la « couture urbaine », situées sur le plan morphologique, tant au niveau local que global, et pose en même temps la question des « modalités formelles et fonctionnelles de relation de la capitale avec sa banlieue voisine ». Il s'agirait essentiellement de comprendre quelle couture urbaine et quelle continuité morphologique établir entre Paris et la banlieue, selon quelles modalités et quelles procédés. Lévy oppose donc à la démarche de Dusapin & Leclercq / TER une « lecture morphologique du site » finalisée à « comprendre la nature des tissus urbains existants, ou pré-existants et effacés, de part et d'autre du péric, avant que celui-ci n'ait été construit, en éliminant leurs traces ». Il s'agirait de restituer « par une lecture historique du lieu ces anciens tissus, en extraire les permanences, les traces et tracés qui ont perduré, pour essayer de rétablir à partir d'eux une *suture* des voies et des tissus qui ne soit pas que fonctionnelle, pour retrouver également des continuités plus morphologiques entre les trames viaires et parcellaires, perdues et/ou effacées par la brutale implantation des infrastructures ».

Cette démarche morphologique, que nous avons définie auparavant comme théorico/déductive, permettrait-elle vraiment de contribuer à une meilleure articulation des territoires et d'en souligner l'identité ? Nous pensons qu'il serait important, à l'heure actuelle, de remettre à jour cette démarche en partant d'une relecture des théories italiennes des années 1960 et notamment de leurs positions relatives à l'« analogie » et au « *locus* ». Ceci permettrait de relativiser l'importance du modèle et de ne pas l'interpréter uniquement comme expression matérielle de l'architecture et de la ville. Dans son acception concrète, le modèle définit bien un ensemble organique de relations qui caractérisent les phénomènes en question, mais il désigne en même temps un élément abstrait : il renvoie, et notamment dans le champ des études urbaines, au terme anglais *pattern*, proche de ce que l'on entend par *schéma* (Rossi, 1966). Le modèle serait à la fois un objet concret et une méthode de lecture de cet objet. De ce fait, on parlerait de modèle de « ville radioconcentrique », de modèle de « ville diffuse » ou encore de modèle de « ville-territoire ». Comme nous l'avons souligné auparavant, dans la pratique actuelle du projet urbain, les apports individuel et collectif, décisionnel, politique et artistique seraient à considérer dans leur interaction, et ceci sur la longue durée. C'est ce processus qu'émerge comme élément important du projet urbain plus que la forme finie : un processus où les politiques, les techniciens, les scientifiques, les habitants ont un rôle à jouer et une culture urbaine à exprimer et qui permet à la forme de la ville de s'accomplir dans son perpétuel devenir. Les trois projets urbains étudiés se révèlent ainsi être des « fragments » d'un discours global sur la métropole. Dans leur forme graphique, renvoyant à une forme physique donnée, ce ne sont que des « icônes » destinées à être transformées, si non remises en cause, dès que le projet entame sa phase opérationnelle. C'est dans ce sens que le modèle perd toute valeur « d'exemple exemplaire » (Secchi, 2000).

IV. Mais alors, quelle métropole en projet ?

Le cadre que nous avons essayé d'esquisser en faisant dialoguer ensemble différents points de vue, parfois même antinomiques, et en mettant côte à côte différentes approches, a visé à cerner certains aspects de la construction actuelle de l'espace métropolitain parisien. Cet état des lieux, qui a pris appui notamment sur les débats et les projets en cours dans l'agglomération dense, ne pouvait pas se compléter sans une confrontation avec les méthodes et les matériaux qui émergent dans d'autres situations métropolitaines contemporaines. Ainsi, afin de compléter notre récit, nous avons donné la parole à d'autres chercheurs qui nous ont accompagné dans

notre réflexion tout en approfondissant nos questionnements à partir de thématiques complémentaires aux nôtres.

Juliette Pommier, en particulier, a relu les échanges entre chercheurs et acteurs de l'urbain de l'Atelier *Paris Métropoles en miroir* et a interrogé la définition du mot *métropole*, ainsi que les notions de *portrait*, de *modèle* et de *laboratoire*. La confrontation des connaissances et des expériences relatives à la métropole contemporaine se trouverait, selon l'auteur, en quelque sorte condensée à l'intérieur du terme même qui la désigne. Située dans le monde contemporain non plus suivant un système de domination, mais suivant un système de collaboration, la métropole est aussi un lieu intrinsèquement humain, fait des vies des acteurs, de leur culture, de leur volonté et de leurs conflits. En passant d'une définition théorique à l'analyse des tensions spatiales nécessaires à sa conception, la métropole articule, dans le même temps, problématiques urbanistiques et projets de ville, et donne forme à son espace en jouant sur les divergences et les complémentarités entre ses différentes parties. A nouveau, c'est la conscience d'une ville multiple qui émerge, reliant espace et société, matérialité et abstraction, intégrant à la forme projetée la civilisation en mouvement. Et Juliette Pommier de conclure que si l'on interroge les définitions données et les notions mobilisées au cours de l'Atelier, elles apparaissent non seulement compatibles mais nécessaires les unes aux autres : autour de cet objet partagé qu'est la métropole, les acteurs semblent assembler et confronter leurs points de vue et leurs représentations ; chaque discipline en examinerait une face, un aspect, une question ; chacune limiterait son regard et n'entreverrait la globalité qu'avec la collaboration, l'échange et l'enrichissement mutuel. L'auteur souligne qu'il ressort de cette confrontation des catégories d'interprétation partagées, plutôt qu'une définition commune : d'une manière analogue à l'architecture qui assemble et synthétise dans l'édifice des formes, des fonctions et une structure constructive, la métropole articule une situation territoriale, une organisation sociale, économique et politique, et des formes urbaines. Ainsi, dans les cultures mobilisées par les acteurs émerge notamment que la métropole est une création collective articulant représentations et action : les scénarios imaginés, le projet, présenté comme philosophie de l'action et attitude partagée, la recherche de lisibilité du territoire... seraient autant de modes d'articulation entre théorie et pratique, autant de processus intégrant des visions plurielles où l'expérience nourrit la théorisation, qui l'alimente à son tour. A nouveau, la ville est dépeinte comme une création collective, celle d'une vision commune et du cadre de sa mise en oeuvre.

Jean-François Roullin et Evelyne Wicky, de leur côté, ont interrogé et laissé parler des éléments lyriques et subjectifs et ont montré que, dans la littérature, la métropole contemporaine est dépeinte surtout au travers de ses différences : différences dans les territoires parcourus et vécus, dans les perceptions et les images qu'elle forge, dans les systèmes de représentations

et dans les mythes qui habitent chacun de nous et qui renvoient à une imbrication entre la dimension locale et la dimension globale. Ce qui émerge de ces représentations littéraires est que, par exemple, la « banlieue », au sens littéral de « lieu banni », ne serait pas l'apanage des périphéries mais existerait au cœur même des centres qui composent la métropole contemporaine. La notion de banlieue, d'espace étranger, ne serait pas absolue mais relative dans ses formes et ses développements spatiaux. Cette notion de différent, d'inconnu, d'étranger peut aussi bien être attribuée à la ville centre : à Paris, cette « ville-musée » où, depuis « ces quartiers en pleine croissance à qui on ne donne rien à manger », on ne va pas, ou très rarement. Dans cette dichotomie renversée, le chaos périphérique peut être porteur d'une vision esthétisée aux traits positifs, tandis que certains quartiers de la ville centre peuvent suggérer l'idée d'un décor froid et aseptique nous faisant sentir étranger dans notre propre ville. De même, les représentations des transports collectifs et des grandes infrastructures viaires peuvent être vecteurs de caractères singuliers et structurants. Ces infrastructures séparent l'espace francilien tout en les réunissant dans une échelle plus vaste, échelle qui serait aussi celle d'un seul temps, où présent et passé ne feraient qu'un. Ainsi, le Périphérique ne serait-il pas là comme un espace convenu : il s'agirait d'« un espace transversal » qui, comme un fleuve avec deux rives, « oublie les radiales dans une présentation inhabituelle et intéressante » et dont les Portes seraient des « stations qui ponctuent un parcours ». Jean-François Roullin souligne en outre que, dans les romans contemporains, la représentation de la métropole en train de se faire ne suit pas la seule logique hiérarchique centre/périphérie : elle est de plus en plus offerte à des regards transversaux. Et Juliette Pommier de nous rappeler à ce sujet qu'il existe une complémentarité entre ces milliers de portraits de l'espace vécu et perçu de la métropole. Une complémentarité de regards, particuliers ou généraux, intérieurs ou extérieurs, politiques, sociaux, techniques ou culturels, dont l'interaction crée une évolution dynamique en prise avec le mouvement de la société. La métropole en train de se faire appellerait à « ces représentations souples pour des pratiques en continuelle adaptation ».

Enfin, Hartmut Frank, Caroline Maniaque et Matteo Porrino reviennent sur la question de la mobilité et des interactions entre les infrastructures et le territoire, celui des tissus constitués et des tissus en devenir. Thème sous-jacent à l'ensemble de notre recherche, la question de la mobilité, on l'a souligné à maintes reprises, ne peut plus être prise en compte sous l'angle purement technique et fonctionnel, ni avec une approche sectorielle qui ne considère pas les articulations entre les différentes modalités de déplacement et leur relation aux facteurs d'ancrage. Tels les exemples des métropoles qui ont construit leur expansion, il y a plus d'un siècle, en faisant dialoguer les infrastructures et les tissus, en mettant les progrès techniques au service du mouvement du corps dans l'espace et de la perception qui en dérive, la métropole contemporaine peut se construire à partir de ses contradictions et en faisant dialoguer ses

contraires : le progrès technique pour les mouvements des masses et la perception individuelle, les lignes ferrées et les cheminement doux, la densité urbaine et les tissus dispersés. Hartmut Frank nous a aidés à retrouver ces éléments de la composition urbaine dans les projets d'insertion des lignes ferrées et des gares dans les tissus de Berlin et de Francfort au moment de la construction de la métropole moderne. Les traités d'urbanisme allemands de la fin du XIXe et du début du XXe siècle, codifient le modèle de la ville industrielle et jettent les bases pour la définition de la métropole moderne, celle qui se développe en Europe à partir des années 1910. Ce qu'ils soulignent c'est qu'à travers la mise en réseau et la mise en système, à plusieurs échelles, des éléments disparates appeler à dessiner l'espace des nouvelles métropoles, les gares et les rails peuvent jouer le véritable rôle d'éléments de structuration des tissus. Caroline Maniaque, de son côté, montre comment les circulations douces réussissent aujourd'hui à drainer l'aire métropolitaine de New York, constituée des cinq districts et structurée par la maille des *motorways* et les lignes ferrées des transports métropolitains et régionaux. Dans cette métropole américaine, le phénomène des bicyclettes a pris une dimension nouvelle depuis le milieu des années 1990, revivifié par un schéma directeur d'aménagement ambitieux, sous la responsabilité du *New York City Department of City Planning*. Le document datant de 1997 prévoit 350 miles de *greenway* intégrés dans les 900 miles de pistes cyclables qui touchent les cinq districts. Le plan a aussi pour objectif de développer tout autour de l'île de Manhattan une piste protégée, réservée aux piétons, bicyclettes ou rollers, avec le développement de zones d'équipement de loisirs, ainsi que de nouvelles pratiques d'appropriation de l'espace public. Même si des difficultés subsistent et notamment en ce qui concerne la traversée des voies rapides de l'autoroute urbaine pour accéder à la voie verte, l'aménagement des croisements protégés par des feux de signalisation ou par des passages cloutés, et l'absence d'aires de stationnements, les réseaux de transport doux réussiraient à façonner une nouvelle image de la métropole : une image plus ludique, sportive, conviviale. Ils semblent de fait accroître les potentialités des citadins, rendant accessibles à la promenade des zones auparavant peu fréquentées car peu accessibles, coupées par des voies de circulation rapide ou par des zones anciennement industrielles, peu accueillantes et en processus de reconversion. Revenant sur des thématiques parisiennes, Matteo Porrino analyse les travaux achevés ou en cours, dans l'agglomération, en vue du réaménagement des gares ferroviaires en pôles d'échanges. Si le système radioconcentrique des transports ferrés de la capitale a son centre géométrique et fonctionnel à la station Châtelet-Les Halles, permettant la correspondance entre trois des cinq lignes RER et cinq lignes de métro, les grandes gares parisiennes constituent, à l'échelle régionale, nationale et internationale, d'importants pôles d'échanges entre les lignes RER, celles du réseau Transilien SNCF et les lignes pour les trains à grande vitesse. Afin d'offrir une desserte plus uniforme et équilibrée de chaque zone urbaine ou extra urbaine, le développement du réseau métropolitain et ferroviaire serait appelé aujourd'hui à s'écarter du déterminisme

initial, du à l'emplacement des stations par rapport aux centralités et aux concentrations existantes et à étudier leur éventuel déplacement ou le développement de nouveaux pôles. Dans le territoire, toute nouvelle gare pourrait jouer ainsi le rôle d'élément géographique constitutif de la nouvelle métropole en construction, en en matérialisant les potentialités sociales et économiques. La restructuration du système des transports ferroviaires pourrait de même porter sur l'amélioration de la réceptivité des gares d'interconnexion existantes, favorisant leur fréquentation. Matteo Porrino souligne à ce sujet la relation entre les techniques du projet des infrastructures et les formes du processus d'urbanisation : le projet d'une infrastructure ne serait pas en lui-même simplement une structure formelle, il serait aussi un élément engendrant des figures ayant la capacité d'insuffler des changements dans l'organisation des tissus aux différentes échelles. L'urbanisation dense de l'agglomération parisienne est de fait constituée d'un système étendu d'infrastructures qui a été le support aux processus d'urbanisation rapides et parfois indiscriminés, comme à l'expansion de nouveaux et intéressants quartiers d'habitation. Afin de renforcer et consolider les capacités techniques de projet, de programmation et de planification liées aux gares et aux lignes ferrées, l'élément préalable serait la résolution des aspects de gouvernance et de participation, à travers notamment l'expérimentation de nouvelles formes d'interaction entre les administrations, la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'oeuvre et les habitants.

Quelle est donc la métropole en projet au moment où l'Etat se charge d'investir de nouveaux moyens pour repenser son espace aux différentes échelles et au moment où les architectes-urbanistes et les chercheurs des dix équipes du « Grand Pari(s) » élaborent leurs propositions ? Quelles sont les identités et les forces structurantes des territoires avec lesquelles ils pourront faire dialoguer leurs projets ? Loin de donner une réponse unique et exhaustive à ces questions, la recherche a montré que bien de forces et d'outils sont en place pour qu'un dialogue constructif entre acteurs puisse continuer à transformer les problèmes, réels ou présumés, en atouts, pour que les idées, avec leur propre force d'innovation, puissent se greffer sur le lent travail déjà accompli et tenir compte de l'inertie nécessaire à la ville, à sa construction et à sa transformation.

Bibliographie

La bibliographie que nous proposons n'est pas exhaustive des sujets évoqués : elle se limite aux ouvrages consultés ou cités dans le rapport.

L'espace métropolitain en question

Allemand S., Ascher F., Lévy J. (dir.), *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Actes du colloque de Cerisy, juin 2003, Institut pour la ville en mouvement, Belin, Paris, 2004.

Alluin Ph., *Ingénierie de conception et ingénierie de production*, PUCA, 1998.

Amar G., *Mobilités urbaines : éloge de la diversité et devoir d'invention*, Éditions de l'Aube, La Tour-d'Aigues, 2004.

Ampe F., Neuschwander C., *La République des villes*, L'Aube/Datar, Paris, 2002.

Ascher F., *Les Nouveaux Principes de l'Urbanisme. La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, 2001 (a).

Ascher F., *Ces événements nous dépassent, feignons d'être les organisateurs: essai sur la société contemporaine*, Editions de l'Aube, 2001 (b).

Ascher F., *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 1995.

Aymonino C., *Lo studio dei fenomeni urbani*, Roma, Officina, 1977.

Baudelle G. et Peyrony J., *Le polycentrisme en France : cheminement d'un concept*, in DATAR, *Pôles et Métropoles*, Revue Territoires, n°1, mai 2005, pp. 89 – 101.

Baudelle G. et Castagnède B. (dir.), *Le polycentrisme en Europe*, La Tour d'Aigues, L'Aube/DATAR, 2002.

Blatter J. *Geographic Scale and Functional Scope in Metropolitan Governance Reform: Theory and Evidence from Germany*, Journal of Urban Affairs 28(2): 121-150, 2006.

Borja J. et Castells M., *Local & Global : Management of Cities in the Information Age*, Londres, Editions Earthscan, 1997.

Bousquets J. (éd.), *Cities : X Lines. A New Lens for the Urbanistic Project*, Harvard University Graduate School of Design, Cambridge, MA, Nicolodi Editore, 2005.

Cacciari M., *L'arcipelago*, Adelphi, 1997.

Cappelin R., *International networks of cities*, in Camagni R. (dir.), *Innovation networks: spatial perspective*, S. 230-244, London, Belhaven Press, 1991.

Castells M., *Local and Global: Cities in the Network Society*. In: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, Vol. 93, Nr. 5, S. 548-558, 2002.

Castells M., *The Rise of the Network Society, The Information Age: Economy, Society and Culture*, Vol. I. Cambridge, MA; Oxford, UK: Blackwell, 1996.

Chapel E. (dir.), Isabelle Grudet, Thierry Mandoul, *Images spatiales et projets urbains*, PUCA, LET, 2005.

Chalon C., Clerc D., Magnin G., Vouillot H., *Pour un nouvel urbanisme. La ville au cœur du développement durable*, éditions Yves Michel, 2008.

Charbonneau Jean-Pierre, *Transformation des villes, mode d'emploi*, Paris, Les éditions de l'Épure, 2000.

Clavel M., *Sociologie de l'urbain*, Paris, Anthropos, 2004.

Cluzet A., *Ville libérale, ville durable*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 2007.

Coll. *Stabilité et Instabilité dans les processus de décision urbaine*, PUCA, 2008.

CURAPP, CRAPS, *La démocratie locale, participation, représentation et espace public*, Paris, PUF, 1999.

Davezies L., *La République et ses territoires. La circulation invisible des richesses*, Seuil, 2008.

- Davis M., *City of quartz: excavating the future in Los Angeles*, London, New York, Verso, 1990.
- Davis M., *Le pire des mondes possible. De l'explosion urbaine au bidonville global*, ed. la Découverte, 2007.
- De Certeau M., *L'invention du quotidien. I. Arts de faire*, Paris, Gallimard, 1990.
- De Guyter X., *After-sprawl : research for the contemporary city*, Amsterdam/ Anvers, Nai Publishers/de Singel, 2002.
- De Meyer D. et al. (Ghent Urban Studies Team – GUST), *The Urban Condition : Space, Community and Self in the Contemporary Metropolis*, Rotterdam, 010 Publishers, 1999.
- Debarbieux B. et Lardon S. (dir.), *Les figures du projet territorial*, Tour d'Aigues, L'Aube/Datar, 2003.
- Dicken P., *Global Shift: Reshaping the Global Economic Map in the 21st Century*, 4th edn. London., 2003.
- Donzelot J., *Quand la ville se défait. Quelle politique face à la crise des banlieues ?*, Paris, Seuil, 2006.
- Dubois Taine G. et Chalas Y., *La ville émergente*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 1997.
- Duhem G., Grésillon B. et Kohler D., (dir.), *Paris-Berlin. Regards croisés sur deux capitales européennes*, Paris, Anthropos, 2000.
- Dupuy G., *L'Urbanisme des réseaux, Théories et méthodes*, Paris, A. Colin, 1991.
- Ellin N., *Postmodern urbanism*, Cambridge (Mass), Blakwell Publishers, 1996.
- Florida R., *The Rise of the Creative Class*, New York, 2002.
- Frey B. et Eichenberger R., *Debate: Metropolitan Governance for the Future: Functional Overlapping Competing Jurisdictions*, *Swiss Political Science Review* 7(3), 124-130, 2001.
- Gandelsonas M., *X-Urbanism : Architecture and the American City*, New York, Princeton University Press, 1999.
- Gandelsonas M., Abbas A., Boyer M.-C., *Shanghai Reflections. Architecture, Urbanism, and the Search for an Alternative Modernity*, Princeton Architectural Press, 2002.
- Goodwin M., *Regulation as process: regulation theory and comparative urban and regional re-search*. In: *Journal of Housing and the Built Environment*, 16, 71-87, 2001.
- Guermond Y., « Géographie postmoderne et/ou ville postmoderne ? », *L'Espace Géographique*, n°1, 2004.
- Hall P. et Patin K., *The Polycentric Metropolis. Learning from Mega-City. Regions in Europe*. 227 S., London, 2006a.
- Häußermann H., Läßle, D. et Siebel, W., *Stadtpolitik*, Frankfurt, 2008.
- Howells J., *Knowledge, Innovation and Location*. In: Bryson J. R., Daniels P.W., Henry N. et Pollard J. (Hrsg.): *Knowledge, Space, Economy*. London, New York, S. 50-62, 2000.
- Lévy A., « Forme urbaine, tissu urbain, espace public », in Pierre Merlin (dir), *Morphologie urbaine et parcellaire*, Vincennes, PUV, 1988.
- Levy A., « La composition urbaine : un savoir-faire urbanistique en crise », in Genestier Ph. (éd), *Vers un nouvel urbanisme. Faire la ville, comment ? Pour qui ?* Paris, La Documentation française, 1996.
- Lévy A., *Explorer l'espace public*, Rapport LTMU/IFU-Paris 8, PIR-VILLES / CNRS, 1997.
- Lévy A., « Road infrastructure and quality of the urban form. The Parisian case », in Premzl V. and A.L. (éds), *Large Scale Infrastructures and Quality of Urban Shape*, Bruxelles, COST, 1999, pp. 69-90.
- Lévy A., « Infrastructure viaire et forme urbaine. Genèse et développement d'un concept », *Espaces et Sociétés*, 1999, pp. 31-50.
- Lévy A., « La démocratie locale en France : obstacles et enjeux », *Espaces et Sociétés, Villes et démocratie*, n°112, 2003
- Lévy A., « Quel urbanisme face aux mutations de la société postindustrielle ? », *Esprit*, novembre 2006, pp. 61-75.
- Leroy S., « Sémantiques de la métropolisation », *L'Espace géographique*, n°1/2000, pp. 78-86.
- Jouve B., Lefèvre C. (dir.), *Horizons métropolitains*. Lausanne, 2004.

- Jouve B., *La gouvernance urbaine en question*, Paris, Elsevier, 2003.
- Katz A., *The new urbanism, Toward an architecture of community*, New York, Mc Graw Hill, 1994.
- Knieling J. et Matern A., *The Future of Metropolitan Regions in Europe, Report on Interrelations and Cooperation between the Metropolis and its Surrounding Region, Report for the Council of Europe (Institutional Committee of the Congress of Local and Regional Authorities of Europe)*, CG/INST (12) 5, Straßburg, 2005.
- Krätke S., *The metropolisation of the European urban and regional system*. GaWC Research Bulletin 193. http://lboro.ac.uk/gawc/rb/rb_193.html, 2006.
- Krugman P., *What's new about the new economic geography?* Oxford Review of Economic, Policy, Jg. 14, 7-17, 1998.
- Krugman P., *Development, Geography and Economic Theory*, Cambridge: MIT Press, 1995.
- Jacquand C., *Le Grand Berlin et l'anticipation américaine : infrastructures, paysage, forme urbaine, du II au IIIe Reich*, EHESS, 2003.
- Leitner H., Sheppard E., "The city is dead, long life the net": *Harnessing European Interurban networks for a neoliberal agenda*. In: *Antipode* 2002, 495-518, 2002.
- Lyotard J. F., *La condition postmoderne*, Paris, Minuit, 1979.
- MacLeod G., *New regionalism reconsidered: Globalization and the remaking of political eco-nomic space*. In: *International Journal of Urban and Regional Research*, 25(4), 804-829, 2001.
- Magnaghi A., *Le projet local*, Spirmont, Mardaga, 2003.
- Maloney W, Smith G. et Stoker G., *Social capital and urban governance: Adding a more contextual "top-down" perspective*, *Political Studies*, Jg. 48, S. 802-820, 2000.
- Mangin D., *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, La Villette, 2004.
- Marcelloni M. (dir.), *Questioni della città contemporanea*, Milan, FrancoAngeli, 2005.
- Masboungi A. et Bourdin A., *Un urbanisme des modes de vie*, Paris, Le Moniteur, 2004.
- Masboungi A., (éd), *Fabriquer la ville, Outils et méthodes : les aménageurs proposent*, Paris, La Documentation Française, 2001.
- Mathieu N., Guérmond Y. (eds), *La ville durable, du politique au scientifique*, Versailles, INRA éditions, 2005.
- Mazzoni C. (dir.), Lebois V., Lévy A., Mantziaras P., *Lieux-gares dans la ville d'aujourd'hui. Une articulation nouvelle d'espaces à valeur structurante*, PUCA, Laboratoire ACS, 2005.
- Mazzoni C. (dir.), *Paris Métropoles en miroir. L'Île-de-France comme région métropolitaine*, Paris, MSH, à paraître, 2009.
- Mazzoni C., Lebois V., « Vers une dilution du rôle des villes capitales ? Métropolisation et rail », *Grande Europe*, La Documentation Française, n° 7, avril 2009, pp. 21-27.
- Mongin O., *La condition urbaine. La ville à l'heure de la mondialisation*, Le Seuil, Paris, 2005.
- Metropolitan World Atlas*, Rotterdam, 010 Publishers, 2007.
- Novarina G. (dir.), Ambrosino Ch., Cogato Lanza E., Roux J.-M., Sadoux S., Seigneuret N., Vayssière B., *Villes européennes en projet*, PUCA, Institut d'Urbanisme de Grenoble, 2003.
- Oghien A., *L'esprit gestionnaire, Une analyse de l'air du temps*, Paris, Editions EHESS, 1995.
- Ollitrot S., *Militer pour la planète, Sociologie des écologistes*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2008.
- Oswald F. et Baccini, P., *Netzstadt. Transdisziplinäre Methoden zum Umbau urbaner Systeme*. Zürich, 1998.
- Paquot Th. (dir.), *Le Quotidien Urbain. Essai sur les temps des villes*, Paris, La Découverte, 2001.
- Paquot Th., Lussault M., Body-Gendrot S. (dir.), *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, Paris, La Découverte, 2000.
- Peck J., Marcuse P. et van Kempen R. (eds.) (2001): *Globalizing Cities*, Cambridge, Mass, 2003.

- Pezzini M., Kamal-Chaoui L., *La gouvernance au service de la compétitivité. Le cas des régions métropolitaines de l'OCDE*. Paris. OCDE, 2004.
- Prost R. (éd), *Projets architecturaux et urbains, Mutation des savoirs dans la phase amont*, PUCA, 2003.
- Rozenblat C. et Cicille P., *Les villes Européennes. Analyse comparative. La Documentaion Francaise*. Paris, 2003.
- Salet W. et al. (eds.). *Metropolitan Governance and Spatial Planning*. London, 2003.
- Sassen S., *Global Cities and Global City-Regions. A Comparison*. In: Scott A. J. (Hrsg.): *Global city-Regions*. Trends, Theory, Policy. Oxford, S. 78-95, 2001.
- Sassen S., *The global city : New York, London, Tokyo*, Princeton N.Y., Princeton University Press, 2001 (2e éd.).
- Schirm S., *Globalization and the new regionalism: global markets, domestic politics and regional co-operation*, Oxford / Malden: Blackwell Publishers, 2002.
- Scott A. J., *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*, Oxford, 2001.
- Secchi B., *Il racconto urbanistico*, Torino, Einaudi, 1984.
- Secchi B., *Prima lezione di urbanistica*, Bari, Laterza, 2000 (trad. franç. *Première leçon d'urbanisme*, Marseille, Parenthèses, 2005).
- Secchi B., *La città del ventesimo secolo*, Bari, Laterza, 2006.
- Sieverts Th., *Entre-ville, une lecture de la Zwischenstadt*, Marseille, Parenthèses, 2004 (éd. originale : *Zwischenstadt, zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, Basel, 2001)
- Soja Edward W., *Postmetropolis*, Blackwell Malden (Mass.), 2000.
- Taylor P., *World City Network: a Global Urban Analysis*, London, 2004..
- Tsiomis Y. (dir.), *Echelles et temporalités des projets urbains*, Paris, PUCA, Jean-Michel Place, 2007.
- Tsiomis Y., Ziegler V., *Anatomie de projets urbains. Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg*, Paris, Éditions de la Villette, 2007.
- Vigano' P., *La città elementare*, Milano, Skira, 1999.
- Vigano' P., *Territori di una nuova modernità*, Napoli, Electa, 2001.
- Weltz P., *Mondialisation, Villes et Territoires*, Paris, PUF, 1997.
- Weltz P., *Le nouveau monde industriel*, Gallimard, Paris, 2000.
- Wiel M., *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Sprimont, Mardaga, 1999.
- Wiel M., *Ville et mobilité : un couple infernal ?*, Éditions de l'Aube, La Tour-d'Aigues, 2005.

Paris Métropole

- APUR, *Les seuils de Paris : étude de l'interface Paris-Banlieue*, n° 2, mars 2001.
- Bastie J., *Géographie du Grand Paris*, coll. Géographie, éd. Masson, 1984.
- Béhar D. et Estèbe Ph., « Des couronnes aux quadrants : rupture rhétorique ou stratégique ? », *Urbanisme*, n° 348.
- Beaudouin Th., Laisney F., Terade A., *Paris, alchimies d'une métropole*, Paris, Editions Recherches, 2008.
- Bowie K., *Les grandes gares parisiennes du XIXe siècle*, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, s.d. (1987).
- Castex J., Depaule J.-Ch., Panerai Ph., *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, Paris, Bordas, 1977.
- Chemetov P., « Au cœur du Grand Paris », *AMC – Le Moniteur Architecture*, n° 187, avril 2009, pp. 18-22.
- Cohen J.-L., Lortie A., *Des fortifs au péric, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard, 1991.*

- Coll., *Métro-Cité. Le chemin de fer métropolitain à la conquête de Paris, 1871-1945*, Paris, Paris musées, 1997.
- Coll., *Ile-de-France 2030. Ateliers de création urbaine : Futurs possibles*, Paris, Dominique Carré, 2008.
- Coll., *Paris et ses chemins de fer*, Action Artistique de la Ville de Paris, 2003.
- Coll., *Paris et l'Ile-de-France*, Belin, 2003.
- Chronologie de la politique urbaine, 1945-2000*, Paris, ANAH, 2001.
- Descars J., Pinon P., *Paris-Haussmann*, Paris, Picard, 1991.
- Duhem G., Grésillon B., Kohler D. (dir.), *Paris-Berlin. Regards croisés sur deux capitales européennes*, Paris, Anthropos, 2000.
- Fourcaut A., Bellanger E. et Flonneau M. (dir.), *Paris/Banlieues. Conflits et solidarités. Historiographie, anthologie, chronologie 1788-2006*. Paris, Créaphis, 2007.
- Larroque D., Margairaz M., Zembri P., *Paris et ses transports, XIXe-XXe siècles. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, éditions Recherches / Association pour l'histoire du chemin de fer en France, 2002.
- Lebois V., *Frontières du « chez soi » et espaces intermédiaires dans l'habitat collectif*, mémoire de DEA « Le projet architectural et urbain », Ecole d'architecture Paris-Belleville, juin 2001.
- Leloup M., Bertone M., *Le Grand Paris. Les coulisses de la consultation*, Paris, Archibooks, 2009.
- Lemoine B., *Paris en Ile-de-France. Histoires communes*, Paris, Picard, Pavillon de l'Arsenal, 2006.
- Le Grand Paris(s). Consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne*, numéro hors série de AMC - *Le Moniteur Architecture*, avril 2009.
- Les chantiers du Grand Paris*, *Esprit*, n° 348, octobre 2008.
- Lortie A., *Paris s'exporte. Architecture modèle ou modèles d'architecture*, Paris, Picard, 1995.
- Mazzoni C., *De la ville-parc à l'immeuble à cour ouverte. Paris 1919-1939*, Lille, Editions du Septentrion, 2002.
- Mazzoni C., Lebois V., *Cours et jardins d'aujourd'hui. Le renouveau d'espaces aux qualités multiples*, PUCA, Ministère de l'Équipement, 2003.
- Mazzoni C., Lebois V., *Habiter sur cour. Une mise à l'épreuve du « vivre ensemble »*, appel d'offres « Entre privé et public : les rapports de cohabitation et les usages des espaces communs dans les ensembles résidentiels », Mission à l'Ethnologie, Ministère de la Culture et de la Communication, 2006.
- Offner J.-M., *Le Grand Paris*, La documentation Française : *Problèmes politiques et sociaux*, n° 942, novembre 2007.
- Panerai Ph., *Paris métropole. Formes et échelles du Grand Paris*, Paris, Editions de la Villette, 2008.
- Paris : une alter-mondialisation est-elle possible ?*, actes du séminaire de la Fondation Gabriel Péri, juin 2006 - mars 2007.
- Pinon P., Le Boudec, B., *Les plans de Paris. Histoire d'une capitale*, APUR, Bibliothèque nationale de France, Le Passage, Paris bibliothèques, 2004
- Pranlas Descours J.-P., *Territoires partagés. L'archipel métropolitain*, Paris, Picard, 2002.
- Rouleau B., *Paris. Histoire d'un espace*, Paris, Seuil, 1997.
- « Schéma Directeur de la Région Ile de France : défis, planification, identité », *Urbanisme*, Hors série, n°29, nov.-dec. 2006.
- Schéma directeur de l'Ile-de-France*, Paris, DREIF, 1994.
- Schéma directeur de la Région Ile-de-France, projet arrêté le 15 février 2007*, Conseil Régional d'Ile de France, Institut d'aménagement de la Région Ile de France, 2007.
- Soullignac F., *La banlieue parisienne. Cent cinquante ans de transformations*, Paris, La documentation française, 1993.
- TVK, Trévelo P. A., Vigier-Kohler, *No Limit. Etude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, 2008.
- TOMATO, *Paris : la ville du périphérique*, Paris, Le Moniteur, 2003.

Udgi S., *Paris-Gouvernance ou la malice des politiques urbaines*, l'Harmattan, 2001.

Paris Projet. Une petite synthèse du Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne, n° 39, 2009.

Une région de projets : l'avenir de Paris. Un espace central recomposé, enjeu d'un pari métropolitain, DIACT, La Documentation Française, 2006.

Les territoires de projet de l'agglomération dense

« Au centre, la banlieue ! », colloque, Assises de Plaine Commune, 5 octobre 2006, Académie des Arts du cirque, Saint-Denis.

Bertho A., « La Plaine Saint-Denis avant le grand stade. Entre projet et solidarité », *Les annales de la recherche urbaine*, n° 68-69, pp. 144-153.

Coll., *Mission Grand Axe : consultation internationale sur l'axe historique à l'ouest de la grande Arche de la Défense*, Paris, Epad-Pandora, 1991.

Charte intercommunale pour l'aménagement et le développement de la Plaine Saint-Denis, brochure, La Plaine Renaissance, 1990.

Dusapin & Leclerc architectes, agence TER, *Paris Nord-Est*, Paris, Jean-Michel Place, 2004.

Entre fleuve et canal. Histoire de la Plaine Saint-Denis, Saint-Denis, La Plaine Renaissance, 1998.

Grossard J., *La renaissance d'un territoire. Mon expérience en Plaine Saint-Denis*, Chalon sur Saône, Asdic, 2003.

« La Plaine Saint-Denis ; Un projet radicalement simple », *Projet Urbain*, n° 15, déc. 1998.

« La Plaine Saint-Denis, l'émergence d'une ville plurielle », *AMC*, n° 104, février 2000.

La Plaine St Denis, Ecole de la rénovation urbaine, 2008.

Molinier A., *Démarche expérimentale habitat contemporain H.Q.E.*, PUCA, Ministère de l'Équipement, Communauté d'agglomération Plaine Commune, 2005.

Réinventer la ville, La Plaine-Saint-Denis, hors-série, *Projet*, 2008.

Roncayolo M., *Territoires en partage, Nanterre, Seine Arche : en recherche d'identité(s)*, Marseille, Parenthèses, 2007.

Saint-Denis mon amour. Les gens de la Plaine, film documentaire de 52', Gabrielle Thil réalisatrice, Ville de Saint-Denis, 2004.

« Une méthode pour la Plaine Saint-Denis, maîtrise d'ouvrage urbaine », *AMC*, n°24, sept. 1991, pp. 30-33.

Treuttel, Garcias, Treuttel et Associés, *Les Terrasses de Nanterre*, Marché de définition, septembre 2002.

Nom du document : La métropole en projet rapport final 2009 05 11
Répertoire : C:\Users\Cistiana\Documents
Modèle : C:\Users\Cistiana\AppData\Roaming\Microsoft\Modèles\Normal.dot
Titre : Ministère de la Culture et de la Communication
Sujet :
Auteur : Cristiana
Mots clés :
Commentaires :
Date de création : 02/05/2009 18:43:00
N° de révision : 22
Dernier enregistr. le : 11/05/2009 11:49:00
Dernier enregistrement par : Cistiana
Temps total d'édition :654 Minutes
Dernière impression sur : 11/05/2009 11:50:00
Tel qu'à la dernière impression
Nombre de pages : 451
Nombre de mots : 157 052 (approx.)
Nombre de caractères : 863 792 (approx.)