

Décembre 2009

Quels grands projets urbains pour l'Île-de-France ? Expériences européennes

Actes du colloque international
23 novembre 2007



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE



Quels grands projets urbains pour l'Île-de-France ? Expériences européennes

**Actes du colloque international
23 novembre 2007**

Document préparé par Paul Lecroart

Maquette : Virginie Cioni

Photos : Paul Lecroart, Patrick Thiot, Jean-Pierre Palisse, Francine Toma (IAU îdF)

Photo de couverture : Christian Lauté (IAU îdF)

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Île-de-France

Directeur général : François Dugeny

Directeur général adjoint, en charge du Département Urbanisme Aménagement et Territoires : Jean-Pierre Palisse

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15

Tél. : 01.77.49.77.49 Fax : 01.77.49.75.85 - www.iau-idf.fr

Etude n° 1.07.037

© IAU îdF - Décembre 2009

Sommaire

Préambule	5
Séquence introductive - Quelles stratégies pour Paris et l'Île-de-France ?	7
Ouverture : Jean-Paul Huchon Accueil : François Dugeny Introduction au thème : Paul Lecroart Témoignage d' élu : Pierre Mansat	
Session 1 - Les grands projets urbains moteurs d'une mutation en profondeur des métropoles	23
Séquence 1 - Londres et Barcelone : stratégie, projets, résultats	23
Etude de cas : Londres (Thames Gateway), Peter Hall Etude de cas : Barcelone (22@), Oriol Clos	
Séquence 2 - Témoignages de praticiens	35
Bernard Reichen Jean-Louis Subileau Michel Dresch	
Séquence 3 - A-t-on besoin de grands projets urbains en Île-de-France ?	47
Mireille Ferri Pierre Mansat	
Session 2 - Nouvelles approches de projet : vers un développement plus durable à l'échelle métropolitaine ?	51
Séquence 1 - Stratégies de développement économique et projets urbains	51
Etude de cas : Amsterdam (Zuidas), Hans van der Made Points de vue : Hervé Dupont, Christian Lefèvre	
Séquence 2 - Coopérations public-privé et urbanisme durable	63
Etude de cas : Stockholm (Hammarby Sjöstad), Lars Fränne Etude de cas : Berlin, Hilmar von Lojewski Décryptage d'experts : Taoufik Souami, Thierry Vilmin	
Session 3 - Quels projets métropolitains pour l'Île-de-France demain ?	77
Points de vue et débat final	77
Pierre Veltz Peter Hall Ariella Masboungi	
Synthèse	89
François Dugeny <i>Débats animés par Jean Audouin</i>	
Annexes	93
Programme Visites de sites	

Préambule

En cet automne 2009, les grands projets urbains sont, plus que jamais, au cœur des débats sur le devenir de la métropole parisienne. A l'heure où se confrontent des approches et des visions contradictoires du développement de la région-capitale, le colloque « Quels grands projets urbains pour l'Île-de-France ? Expériences européennes » organisé par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Île-de-France (IAU îdF, IAURIF jusqu'en 2008) apporte un croisement fertile de points de vue d'acteurs de l'aménagement de l'Île-de-France et ceux d'autres métropoles.

Globalisation, mutations urbaines, stratégies vertes, interdépendance des choix de transports et de développement urbain, priorités à donner à la petite ou à la grande couronne, politiques foncières, éco-quartiers et nouveaux quartiers urbains, partenariats publics-privés, gouvernance, etc., ce colloque a permis de débattre de très nombreuses questions que les visites de projets (Plaine Saint-Denis/Paris Nord-Est, Paris Rive Gauche en lien avec Seine-Amont) ont illustré à leur manière. Depuis deux ans, ces questions ont fait du chemin, le colloque et le n° 146 des *Cahiers de l'IAU îdF* y ont sans doute contribué.

Que peut-on en retenir ? À ce stade, trois idées.

1^{ère} idée. Dans la métropole du XXI^e, les grands projets urbains ne se décrètent pas d'en haut. Les projets naissent de rencontres entre des initiatives locales et des réflexions plus stratégiques ; ils se consolident pas à pas à différents niveaux de décision ; ils s'intègrent parfois au final dans des stratégies spatiales d'échelle et d'ambitions plus larges qu'ils contribuent à faire évoluer. On peut alors parler de « stratégies-projets » tant les deux termes sont liés. L'une des questions qui se pose en Île-de-France est bien celle de la construction de projets métropolitains partagés permettant l'articulation démocratique entre décision stratégique, planification, programmation, choix opérationnels... et communication.

2^e idée. Les grands projets urbains, dans toute leur diversité, doivent être conçus comme des laboratoires d'idées et de solutions innovantes répondant aux nouveaux défis des grandes métropoles (changement climatique, transition énergétique, écomobilité, mutations sociales et culturelles, etc.). En même temps, ils doivent aussi répondre à leurs besoins actuels (régénération de territoires en difficulté, réalisation de nouveaux espaces d'habitat et de travail, création de lieux de loisirs et d'échange, etc.). Pour y parvenir, de nouvelles formes de coopérations créatives entre acteurs, territoires et projets sont à imaginer.

3^e idée. Le débat public éclairé est la matière première de la construction des stratégies, plans, politiques et projets susceptibles d'incarner une vision métropolitaine partagée. Engagé avec l'élaboration du projet de Schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF) adopté par la Région en septembre 2008, amplifié et illustré par



les travaux des 10 équipes de la Consultation internationale sur le « grand pari de l'agglomération parisienne » présentés en mars 2009, ce débat n'a pas été mené à son terme. Il doit continuer dans d'autres cadres, s'élargir à l'ensemble des habitants de la métropole, tout en nourrissant les projets de développement en cours.

À la suite de ce colloque, l'IAU îdF a lancé les Ateliers européens grands projets urbains avec une première session Paris-Londres en 2008 sur les conditions de réalisation des projets de régénération de territoires post-industriels. En appui au Syndicat mixte Paris Métropole créé en avril 2009, un deuxième atelier Paris-Rhin-Ruhr en juillet 2009 a permis aux élus présents de prendre connaissance de deux démarches allemandes susceptibles de faire émerger des projets métropolitains : l'IBA⁽¹⁾ Emscher Park dans la région de la Ruhr; la Regionale 2010 dans la région de Cologne-Bonn.

À partir de ces expériences, l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) et l'IAU îdF ont proposé à Paris Métropole de s'engager dans un processus d'un genre nouveau, baptisé provisoirement « Initiative Paris Métropole 2021 ». Fondé sur un appel à initiatives locales, il s'agit de donner corps à l'horizon de 5 à 10 ans à des réalisations innovantes concrétisant une vision partagée et ambitieuse du futur de la métropole. « Re-lier » en serait le thème fédérateur.

Les lignes qui suivent en sont déjà peut-être les premières fondations⁽²⁾.

Paul Lecroart
Urbaniste, chargé de la coordination du colloque
IAU îdF

(1) IBA : littéralement « Exposition Internationale d'Architecture ». cf. *Initier des projets métropolitains : l'IBA une pratique féconde*, Note Rapide n°478. IAU îdF - APUR, juillet 2009.

(2) Les matériaux du colloque Grands projets urbains (Cahier 146, présentations, actes) et des Ateliers européens sont en ligne sur le site de l'IAU îdF : www.iau-idf.fr

Séquence introductive

Quelles stratégies pour Paris et l'Île-de-France ?

Ouverture



Jean Paul Huchon
Président du Conseil régional d'Île-de-France
Président de l'IAU Île-de-France

Je suis heureux de vous accueillir dans cette salle qui a été le cœur de notre action pour obtenir les Jeux Olympiques à Paris et en Île-de-France. Nous avons travaillé ici avec nos amis des fédérations sportives. On est arrivés à quelques centimètres de la ligne. Cela a un certain rapport avec le sujet dont nous parlons aujourd'hui parce que dans la perspective des Jeux Olympiques 2012, il est clair que de très grands projets auraient été menés ensemble, notamment dans le domaine sportif et dans celui des transports.

Je voudrais saluer la direction de l'IAURIF pour la qualité du travail de préparation du colloque, pour la qualité des intervenants qui sont là. Je voudrais avoir une pensée pour mon collègue Pierre Mansat, l'homme qui, auprès de Bertrand Delanoë, a engagé cette grande réflexion et cette action pour briser la barrière et faire sortir Paris du périphérique. On en verra, dans les années qui viennent, le résultat : on verra jusqu'où on peut mener cette action, avec la présence active et positive - je pense - de la Région. Je salue aussi Michel Dresch, qui est un vieil ami.

Je salue nos amis étrangers, particulièrement ceux qui dans les grandes métropoles font un travail comparable au nôtre, avec des idées extrêmement intéressantes pour nous. On aura sûrement beaucoup à apprendre de Londres, de Berlin et d'autres grandes capitales. J'ai aussi un mot pour Francis Rol-Tanguy que je remercie d'être parmi nous. Il était, il y a encore très peu de temps, le directeur régional de l'Équipement, et il a présidé aux travaux du projet de Schéma directeur d'Île-de-France (SDRIF) à nos côtés. Ces travaux se poursuivent avec passion, parfois trop, mais la raison l'emportera. C'est aussi l'occasion de saluer Jean-Claude Boucherat. Il a été réélu hier pour six ans président du Conseil économique et social régional. C'est le premier partenaire de la Région, notamment dans toutes les opérations de planification et de réflexion de la Région sur son avenir. Merci Jean-Claude d'être avec nous ce matin.

Depuis quelques années avec des jeux comme SimCity, tout le monde peut se transformer en aménageur. Il m'est arrivé de bâtir moi aussi, comme vous, ma ville, notre ville, à l'aide de quelques petites manettes, de faire apparaître des immeubles en

« [...] la conduite du changement dans les grandes villes est un peu plus complexe que le jeu Sim City ».

quelques secondes, de construire sans difficulté tous les logements que l'on souhaite, de se glisser sans difficulté dans la peau de Le Corbusier. Malheureusement, c'est le constat que je fais aujourd'hui : la vie réelle ne fonctionne pas comme un jeu vidéo. Le rêve d'un démiurge tout puissant en terme d'urbanisme n'est pas encore à portée de main. On peut le regretter, on peut se dire aussi que ce n'est pas plus mal pour la démocratie, et que la conduite du changement dans les grandes villes est un peu plus complexe que le jeu Sim City.

[Gouvernance métropolitaine]

Ce Colloque que je suis chargé d'ouvrir aura pour effet de nous donner à voir cette complexité, et d'éclairer, avec des expériences européennes, les différentes possibilités des grands projets urbains à transformer les métropoles. Cette inscription dans un cadre européen est essentielle. Je dirais même qu'il faudrait aller au-delà. Hier, nous avons eu une journée de réflexion sur toutes les métropoles mondiales engagées au sein de l'association Metropolis que je préside depuis un an. J'ai été frappé par la difficulté que tous mes collègues rencontrent en matière de gouvernance métropolitaine, que ce soit Sao Paulo, Londres ou Berlin, Moscou ou Téhéran. Il n'y a aucun lieu où la gouvernance métropolitaine va de soi, avec des structures « bien huilées » qui fonctionnent parfaitement. Il y a autant de cas et d'organisations qu'il y a d'exemples. C'est là une des difficultés et en même temps un des intérêts de cette réflexion. Sur ce sujet, en tout cas pour l'Île-de-France, il ne faut pas aller trop vite. Si on allait trop vite, on perdrait beaucoup de richesses. Il faut surtout se poser des questions avant tout « Pour quoi faire ? Avec quelle solidarité ? Et avec quels projets communs ? » Et après, les réponses viendront, mais on sait qu'elles ne seront pas univoques.

[Penser et agir global]

Nous savons tous que ce qui fait le lot de la vie de nos grandes métropoles, c'est la compétition entre les grandes villes de notre continent en Europe. Nous savons tous que l'enjeu n'est pas seulement urbain, mais il est aussi en terme d'image. Les grands projets urbains font partie intégrante des stratégies de communication des villes. Mais ils ne sont pas que cela. Les grands projets comme Thames Gateway dans le bassin londonien, Milano Nord, Stadshavens à Rotterdam, ou encore 22@ à Barcelone, ont en commun de décider, malgré leurs différences, à un certain futur urbain de l'Europe. Nous tourner vers les exemples intra-européens a aussi un autre avantage. Cela nous permet de « prendre de la hauteur », au sens propre, si j'en crois quelques débats en cours à Paris, où on voit bien que derrière certaines propositions courageuses du Maire, c'est un projet urbain dans son ensemble qui est porté. « Prendre de la hauteur » au sens figuré aussi, parce qu'un projet urbain ne peut se résumer à la question de réhabiliter ou pas le beau geste architectural, comme le propose le Président de la République, qui en a reparlé devant le congrès de maires il y a quelque temps. Les grandes métropoles européennes et mondiales sont confrontées à des défis d'une autre envergure que le simple geste architectural, même si celui-ci est souvent une manière de symboliser et d'imager une politique de développement urbain. La question posée est comment adapter notre civilisation urbaine à l'heure des réseaux, des mutations productives et des exigences pour lutter

« Les grandes métropoles européennes et mondiales sont confrontées à des défis d'une autre envergure que le simple geste architectural [...] ».

« [...] le sort de notre métropole, à l'horizon de 2030, ne peut être examiné par lots ou par îlots. Il ne peut être que global ».

contre le changement climatique? Comment continuer à bien vivre ensemble ? Comment traiter la question de la pauvreté urbaine ? De la pollution urbaine ? Voilà l'essentiel. C'est pourquoi le sort de notre métropole, à l'horizon de 2030, ne peut être examiné par lots ou par îlots. Il ne peut être que global. Et là, on peut retourner la proposition. Il faut penser global et agir global, c'est-à-dire il faut être capable d'embrasser la totalité du problème. Comment, en effet, peut-on comprendre le développement économique si on fait fi des réalités urbaines ou des réseaux de transports ? Ce que nous venons de vivre ici depuis 10 jours [référence à la grève des transports], si c'était une démonstration par l'absurde que le réseau de transport public est vraiment le cœur et le centre d'un corps qui est notre métropole, on l'aurait fait et on l'a fait. On voit bien que sans ce réseau de transports, il n'y a pas, dans tous les sens du terme, d'urbanité. C'est ce qui ressort de cette semaine difficile qui se termine.

[Stratégie d'ensemble, innovation urbaine : le SDRIF]

« Tout grand projet urbain doit s'inscrire dans une stratégie d'ensemble où le choix de la cohésion sociale est majeur ».

Tout grand projet urbain doit s'inscrire dans une stratégie d'ensemble où le choix de la cohésion sociale est majeur. Cette ambition n'est pas non plus fortement assumée par tous. Mais alors il ne faut pas se plaindre d'une urbanisation déconnectée des réseaux de transports ; pas se plaindre des pôles d'emplois sans âme et sans vie, toujours plus éloignés des espaces de vie ; pas se plaindre des projets sans rapports avec la réalité vécue. La Région Île-de-France porte aujourd'hui une vision territoriale d'envergure qui structure, qui parcourt le projet de Schéma directeur (SDRIF). Je voudrais en profiter pour saluer le travail qui a été effectué autour de ce SDRIF, avec l'appui de l'AURIF, sous la direction de Mireille Ferri, la vice-présidente de la Région, avec tous les élus et les partenaires qui nous ont aidé à construire le projet de schéma.

L'ambition territoriale qu'il dessine se nourrit de notre tradition en terme d'urbanisme, qui est polycentrique, mais lui fait prendre un tour décisif pour le XXI^e siècle, par une logique de faisceaux, en lieu et place des vieilles césures par couronnes. C'est une innovation intellectuelle de ce Schéma. Par une reconfiguration de nos piliers métropolitains, à commencer par le cœur d'agglomération qui, pour la première fois, a été un sujet majeur de réflexion, mais aussi en étendant cette réflexion aux portes d'entrée de notre région, surtout quand elles sont internationales : le *hub* de Roissy, par exemple, ou les grands campus scientifiques. Un tour décisif a été pris aussi avec le SDRIF, avec une accélération du développement des territoires stratégiques et prioritaires -qu'il s'agisse d'opérations d'intérêt national ou d'autres opérations. Une autre nouveauté du SDRIF, c'est la réappropriation du fleuve, qui doit redevenir un axe majeur de notre développement et d'une reconquête de nos espaces naturels et ouverts. Et ce, au service d'une nouvelle qualité urbaine, compatible avec une densification nécessaire. Cette densification est partiellement contestée, mais globalement acceptée. Il nous faut maintenant vérifier si cette densification que nous avons imaginée rencontre des moyens à la hauteur. Cela fait partie des discussions que nous devons avoir avant de clôturer le Schéma, que ce soit avec l'État ou d'autres partenaires. Une densification nécessaire pour tous les territoires, adaptée à leur identité, à leurs paysages : ceux des villes nouvelles comme ceux des quartiers haussmanniens ou des tissus pavillonnaires.

En la matière, il nous faut être attentifs et inventifs. L'innovation urbaine, c'est une perspective, avec un principe intangible -nous ne sommes plus en 1994, nous sommes

« La Région Île-de-France a chance de fonctionner déjà comme une grande métropole organisée, compacte et dense, irriguée par un réseau de transport collectif [...] exceptionnel ».

« Le pari métropolitain que la Région a su défendre, a permis de rompre avec des décennies de logiques cloisonnées ».

en 2007- celui du développement durable. Un principe que nous concrétiserons avec, par exemple, le passage de l'obligation HQE [Haute Qualité Environnementale], à des obligations supplémentaires. Par exemple, les bâtiments à énergie positive : on a inauguré la première école à énergie positive de France il y a peu de temps, dans le Val d'Oise. Un principe que nous concrétiserons aussi avec des circulations logistiques beaucoup moins coûteuses en énergie, des activités économiques plus diversifiées et qui doivent s'intégrer complètement dans le paysage urbain.

A la différence de nombreuses métropoles mondiales, la Région Île-de-France a la chance de fonctionner déjà comme une grande métropole : un territoire petit mais très dense, d'un seul tenant associant Paris, banlieue et villes nouvelles. Une métropole organisée, compacte et dense, irriguée par un réseau de transport collectif était dont je disais tout à l'heure qu'il est exceptionnel - quand on discutait de la candidature aux Jeux Olympiques, ce réseau de transport collectif le premier atout que nous avons. Il est évidemment perfectible. Je m'en aperçois tous les jours en présidant le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF). Le Groupement des Autorités Régionales de Transport (GART), présidé par le Maire de Grenoble, Michel Destot, a chiffré à 28 milliards d'euros la somme qui serait vraiment nécessaire pour mettre le réseau à niveau. Je sais qu'il y a du travail à faire. Mais par rapport aux autres capitales étrangères qui, elles-mêmes, ont commencé à travailler sur l'amélioration, comme Londres ou Madrid, le réseau francilien reste encore un très grand atout et doit le rester.

Le pari métropolitain que la Région a su défendre, a permis de rompre avec des décennies de logiques cloisonnées. Nous voulons amplifier cette rupture. Avec le STIF, nous avons maintenant une politique équilibrée du transport en Île-de-France. Avec l'EPFR, notre Établissement public foncier régional, mis en place dans le but de dégager des terrains pour l'urbanisation à un prix acceptable, nous luttons contre les ségrégations spatiales. Il y a bien entendu l'EPF régional, mais aussi les autres EPF départementaux avec lesquels il y a des coopérations qui ont commencé. Et même si les difficultés politiques que nous avons eu au départ ont été bien réelles, aujourd'hui et dans le futur, c'est la coopération qui l'emportera. Nous avons pu rompre avec ces logiques cloisonnées parce que la Région portait une stratégie. Sans cette stratégie, les projets deviennent, sur la durée, des assemblages de bric et de broc. Les travaux comparatifs de l'IAURIF, que j'ai parcourus, le montrent clairement : les grands projets qui réussissent sont ceux qui s'insèrent dans de véritables projets de territoires.

[Les moyens : argent, ingénierie, institutions]

Pour finir, je voudrais revenir sur ce qui permet à ces projets urbains de prendre vie, et j'en profite pour saluer le travail qui a été fait pour la préparation de ce colloque, qui permet d'embrasser dans toutes leurs composantes les grands projets urbains métropolitains. A commencer par l'argent, qui est le nerf de la guerre. En Île-de-France, l'engagement financier de la Région est considérable. Via le contrat de projet, des engagements de plusieurs milliards d'euros, communs à l'Etat et à la Région, en matière de transports, de recherche et d'universités. C'est d'ailleurs pour la recherche et l'université une grande nouveauté. Nous avons connu une époque, avant le Plan Université 2000, où il n'y avait pratiquement pas d'implication des collectivités locales et de la Région dans l'université. C'est vraiment le cas aujourd'hui. Reste à poser la question de la modernisation des formes d'investissement public. La mission qui avait été

« Je ne peux pas croire un instant que la priorité accordée aux transports publics, à la densification et au développement urbain [...] ne soient pas suivis d'engagements financiers de la part de l'Etat ».

confiée à Paul Chemetov l'identifiait nettement. Nous avons fait, de notre côté, des propositions dans le cadre du [projet de] Schéma directeur d'Île-de-France (SDRIF). Nous espérons que des traductions seront données dans les choix du gouvernement, d'autant plus que le Grenelle de l'environnement a ouvert des pistes. Je ne peux pas croire un instant que la priorité accordée aux transports publics, à la densification et au développement urbain, qui rencontrent clairement les choix du SDRIF, ne soient pas suivis d'engagements financiers de la part de l'Etat. On sait qu'il y a des engagements qui ont été pris dans les transports de province, par exemple. On ne comprendrait pas si l'Île-de-France n'en bénéficiait pas également, compte tenu de ce qu'il y a à faire. Il y a 28 milliards d'euros à dépenser dans les transports dans les 30 ans qui viennent et seulement 16 milliards pour toute la province. L'état a promis de s'engager sur 4 milliards pour la Province. Il faudra qu'il s'engage aussi sur l'Île-de-France, sinon on aura le plus grand mal à avancer.

Autre chose : l'ingénierie. C'est un domaine dans lequel nous sommes bien armés, avec l'IAURIF, les agences d'urbanisme, les écoles présentes en Île-de-France.

Enfin, quant à la question institutionnelle, je me garderais bien de me prononcer ce matin de manière définitive. Le sujet pourrait faire à lui seul l'objet d'un grand projet, tant les options semblent foisonner; notamment au niveau de l'Etat. Aujourd'hui engagée dans une démarche exploratoire, une démarche d'audition -de *hearings*, comme on dirait aux USA- la Région prendra le temps venu toute sa part. Sans doute dans la période précédant les élections municipales, et ensuite après les élections. Je sais que l'Etat travaille pendant ce temps-là de son côté. Nous aurons besoin de nous mettre d'accord avec l'ensemble des collectivités territoriales, comme nous avons essayé de le faire sur le SDRIF.

Comme on le voit, notre jeu Sim City en Île-de-France se complique de nouvelles variables. Mais pour jouer à Sim City, je pense que nous avons quand même quelques atouts dans notre jeu. Merci.

Accueil



François Dugeny Directeur général de l'IAU Île-de-France

Bonjour à tous. Je suis ravi de vous accueillir dans cette salle, dans ce bâtiment conçu par l'architecte Henri Gaudin. Je salue notre président, nos élus, nos administratrices, nos administrateurs, au premier rang desquels le président Jean-Claude Boucherat que je félicite personnellement pour sa réélection au Conseil économique et social. Je salue nos invités : intervenants, participants, représentants des métropoles, et notamment Pierre Mansat, qui va être tout à l'heure sur la tribune pour intervenir. Nous serons rejoints par Mireille Ferri en milieu de matinée.

Bienvenue à nos invités étrangers. Merci à vous tous de votre présence en dépit des difficultés de déplacement que vous avez certainement rencontrées ce matin. Quelques mots d'introduction pour resituer cette journée et pour évoquer son déroulement. Face au succès rencontré par notre dernier numéro des *Cahiers* sur les grands projets urbains en Europe, nous avons eu l'idée d'organiser ce colloque, dans

**« Les projets urbains
constituent en effet autant
d'outils et d'opportunités
pour mettre en œuvre ce
Schéma directeur ».**

le but de mutualiser nos expériences, nos savoirs-faire, et de nous interroger sur la contribution que ces projets peuvent apporter au dynamisme de nos métropoles, et en particulier de l'Île-de-France. Projets en Europe, mais aussi projets en Île-de-France. Il nous a semblé indispensable de mettre en perspective, dans une petite publication, les projets qui ont forgé notre région et ceux qui marquent, aujourd'hui encore, l'évolution de notre territoire. Mais c'est surtout, comme l'a rappelé Jean-Paul Huchon, parce que ce colloque intervient au moment où nous oeuvrons aux côtés de la Région et avec ses partenaires, à la révision du Schéma directeur d'Île-de-France (SDRIF) que nous avons organisé ce colloque.

Les projets urbains constituent en effet autant d'outils et d'opportunités pour mettre en œuvre ce Schéma. C'est ce que Jean-Paul Huchon a rappelé aussi. Ils doivent se mettre au service du Schéma directeur pour conduire le changement en visant l'excellence économique, en réduisant les inégalités, mais aussi en anticipant les mutations climatiques et énergétiques.

Quelques précisions sur l'organisation, en 3 temps, de notre journée.

En s'appuyant sur les cas de Londres ou de Barcelone, la matinée permettra de confronter les points de vue et les témoignages des praticiens français et étrangers, d'élus, autour de la question qui est au centre de notre colloque : quels projets stratégiques pour l'Île-de-France de demain ?

Dans l'après midi, nous aborderons les projets urbains sous l'angle de leurs contributions aux stratégies de développement économique des métropoles, en s'appuyant sur les travaux que l'IAURIF a menés, avec Christian Lefèvre, sur 6 métropoles européennes. On abordera aussi les projets sous l'angle de leur « durabilité ».

Troisième et dernière partie de notre journée, pour une partie d'entre nous, la visite de l'opération Paris Rive Gauche à laquelle nous invite Michel Dresch que je remercie, avec son équipe de la SEMAPA.

La journée sera animée par Jean Audouin, que beaucoup connaissent au travers des publications du Groupe Innovapresse qu'il dirige, et de l'organisation du Forum des Projets Urbains, dont le dernier s'est tenu il y a peu à La Défense, avec succès. Un animateur qui est donc au cœur du sujet qui nous préoccupe aujourd'hui, que j'invite à prendre place sur la tribune. Comme le temps nous est compté, et que le Président Jean-Paul Huchon doit nous quitter rapidement pour aller dans les Yvelines, je vais laisser la place à Paul Lecroart, urbaniste à l'IAURIF, qui est l'une des chevilles ouvrières de ce colloque avec Anne-Marie Romera, Jean-Pierre Palisse. Paul va nous « brosser le décor » en illustrant son propos avec une douzaine de cas concrets de grands projets urbains en Europe.

Introduction au thème



Paul Lecroart Urbaniste, IAU îdF

Bonjour à tous. Bienvenue à nos invités étrangers. Merci d'être ici parmi nous -et de partager avec nous les joies d'une grève de grande envergure dans les transports. Vous avez vu que le titre de ma présentation est très ambitieux : « Grands projets urbains en Europe. Questions pour l'Île-de-France ». En un quart d'heure, c'est un peu « mission impossible ». Je vais donc faire un survol de la question, un survol plutôt optimiste parce que je crois qu'après ces dix derniers jours assez durs, on a peut-être besoin de rêver un peu. Ma présentation vous laissera sans doute avec des questions. Les réponses viendront dans les débats et dans les présentations de la journée.

Je vais développer 5 points dans cette présentation.

[1^{er} point. Grands projets : de quoi parle-t-on ?]

Vous avez ici quelques mots-clés. Je ne vais pas tous les commenter. Peut-être qu'on pourra s'en saisir plus tard dans les débats. Je vais vous parler de deux choses. D'abord des mutations. Les métropoles, comme l'a rappelé Jean-Paul Huchon, sont en plein bouillonnement, en mutation spatiale forte, liée aux évolutions économiques, sociales, environnementales. Les projets sont des réponses à cette situation. Ce sont eux-mêmes des accélérateurs de changement. Ce sont aussi des lieux où s'invente la ville de demain.

La masse critique des projets d'aménagement, c'est ce qui permet de répondre à la bonne échelle, dans une grande métropole, à un certain nombre de défis : capter les fonctions motrices des économies ; construire des logements diversifiés en nombre suffisant ; expérimenter des nouvelles approches du développement urbain durable ; offrir la possibilité de structurer le territoire régional en créant de la ville dense, autour des pôles de transport, et d'assurer la revitalisation des territoires en difficulté ; donner, finalement, de la visibilité aux stratégies d'aménagement des métropoles. L'échelle des projets urbains que l'on a observés en Europe montre comment s'exprime cette masse critique. Elle est parfois atteinte au sein d'une opération unique, comme par exemple Ørestad. On a aussi parfois, à l'intérieur d'un même projet, plusieurs opérations qui s'enchaînent, projet après projet et qui sont identifiées comme un projet urbain unique, comme 22@ à Barcelone, dont on aura une présentation plus tard. Tous ces plans sont à la même échelle. On a des sites d'une superficie de 100 à 1 500 hectares, pour l'essentiel en renouvellement urbain, même si on a aussi des extensions compactes. On a des programmes de plusieurs millions de m² d'activités, de bureaux, d'équipements, et des projets qui vont de 5 000 à 20 000 logements. C'est beaucoup pour des métropoles qui sont pour la plupart plus petites que la nôtre, à part Londres. On voit aussi que ces projets s'inscrivent dans des stratégies de territoire. Je les ai appelés les stratégies-projets puisqu'il y a une imbrication très forte entre les deux. On a la constitution de maîtrises d'ouvrage unifiées, qui, on l'espère, permet de mieux insérer le projet dans son environnement, et d'assurer des synergies entre les projets. Le cas de Thames Gateway nous montrera que cela ne se passe pas sans mal.





[2^e point. Quelles leçons pour l'Île-de-France ?]

Mon deuxième point est : quelles leçons pour l'Île-de-France ? Je vous ai dit plus tôt que je faisais une présentation un peu optimiste. Ce qu'on commence à sentir poindre en Europe, c'est de nouveau une confiance dans le futur, un regain de confiance. C'est nouveau, parce que les années 1980-1990 ont été des années assez difficiles pour beaucoup de métropoles européennes. Pour prendre un exemple : aujourd'hui, dans beaucoup de villes européennes, les restructurations des sites industriels, des sites ferroviaires ou portuaires, au-delà des conséquences immédiates qui doivent être gérées, sont aussi vues comme des opportunités. Elles sont conçues aujourd'hui comme une opportunité de tourner le dos à la ville industrielle et d'inventer une nouvelle ville autour de nouvelles valeurs. Bien sûr, la réalité ne sera pas toujours au rendez-vous, mais quand on voit ces images de projets, on se rend compte que l'imaginaire est très puissant. Et il peut aussi changer la vie.

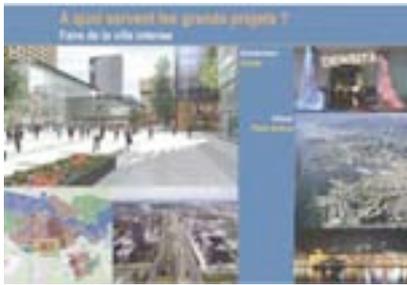
A un moment donné de leur histoire, les villes se servent des grands projets pour signifier le changement. Les grands projets sont à la fois des moteurs et des signes d'une renaissance. C'est le cas des villes industrielles, comme Glasgow, avec toute la régénération du corridor de la rivière Clyde qui était autrefois très industriel, mais qui s'est très désindustrialisé dans les années 1980. C'est aussi le cas pour des villes comme Amsterdam, des capitales, comme Copenhague, qui ont connu aussi une perte de vitalité dans les années 1980-1990, et qui se sont relancées avec une politique très forte de grands projets urbains, de grandes infrastructures. Copenhague, par exemple, à la suite d'un Livre Blanc en 1989 qui montrait bien les faiblesses de la capitale danoise. Aujourd'hui, Copenhague, à l'intérieur de la région Øresund, est en train de devenir l'une des grandes capitales européennes, et sans doute l'une des plus attractives.

On peut considérer qu'il peut y avoir des excès dans les projets emblématiques, les icônes architecturales. C'est un sujet intéressant, notamment par rapport à la question suivante : est-ce qu'on a d'autres modèles à proposer à la place ? Pour qu'ils puissent véritablement symboliser la modernité, pour qu'ils puissent faire la fierté des habitants, les projets doivent être identifiés comme étant au service de tous dans la métropole. Ils doivent s'inscrire dans une stratégie qui est partagée par tous les acteurs publics et privés. Plus tard, Peter Hall et Oriol Clos se poseront la question de savoir si ces deux critères sont réunis dans leurs projets. On pourra aussi poser la question pour les projets franciliens.

[3^e point : à quoi servent les grands projets dans les cas étudiés ?]

Sur un plan concret, tout d'abord, ils font surgir des territoires oubliés et les mettent sur le devant de la scène. Il y a par exemple le projet Forum Besos, où il y a une régénération complète d'un secteur qui était considéré comme le bout de la ville, qui était extrêmement dégradé, avec des populations très défavorisées. Mais on voit aussi que ce sont les transports qui sont les moteurs, qui créent ce type d'opportunité. On le verra ensuite avec le projet Thames Gateway et les deux nouvelles gares qui sont construites à Stratford et à Dartford pour appuyer le projet Ebbsfleet. On le





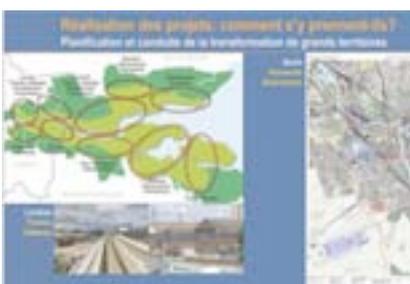
voit aussi sur des projets beaucoup plus modestes, autour de tramways et de métro : à Stockholm ou à Copenhague par exemple. A quoi servent les projets urbains ? A faire de la ville intense, autour des pôles de transport. Il faut l'affirmer encore. On a ici une image de Zuidas, à Amsterdam, que présentera Hans van der Made. On a aussi une image de Gènes, où là, on voit plutôt le renforcement d'une centralité existante. On a vraiment le besoin de créer et de renforcer les centralités métropolitaines. C'est sans doute une des tâches les plus difficiles en matière d'aménagement urbain. Comment faire des centres vivants, mixtes, fonctionnellement mélangés ? Cela fera probablement partie des débats de la journée.



Répondre aux besoins de l'activité économique, bien sûr. Mais ce qui se dessine aujourd'hui en Europe, ce sont les nouveaux secteurs d'activité moteurs dans le développement des métropoles. C'est pour cela que j'ai choisi de mettre en avant ces projets d'incubateurs, d'universités, comme notamment à Malmö, où il y a un centre de formation sur le design, qui est aussi un incubateur qui réutilise une ancienne base de sous-marins. On a aussi à Copenhague, l'université technologique qui appuie beaucoup le projet Ørestad. Il y a également le projet de Milan Nord autour la ville de Sesto San Giovanni, où on a développé des nouvelles approches de développement économique à partir de l'existant, en essayant de « booster » les compétences locales et les entreprises locales. Malheureusement, Renato Galliano ne va pas pouvoir être avec nous en raison de problèmes de santé. On en reparlera d'une autre façon avec Christian Lefèvre.

A quoi servent les grands projets ? Ils sont bien sûr au service de la population. Répondre aux besoins de la population, c'est d'abord construire des logements. Dans le projet d'IJburg à Amsterdam, on a une palette de logements extrêmement diversifiée, avec une mixité sociale, générationnelle, une réflexion sur le logement contemporain : comment évolue-t-il en fonction de la taille du ménage ? Il y a des logements qui sont flexibles, qui peuvent s'adapter à des évolutions. On a aussi des logements qui comprennent des activités à domicile. Aujourd'hui, dans le quartier Est d'Amsterdam, il y a 8 000 logements. Parmi eux, il y a 1 000 emplois, parce qu'on a pensé que beaucoup de gens travaillaient aujourd'hui à domicile et que, dans le futur, on en aurait peut-être encore plus.

A quoi servent les grands projets ? A développer à grande échelle, grandeur nature, de nouvelles approches environnementales. Il y a l'exemple de Hammarby Sjöstad à Stockholm, que l'on verra plus tard avec Lars Fränne, qui nous apprend comment on peut penser globalement l'énergie, le cycle des déchets, le cycle de l'eau et le renouvellement urbain, notamment en terme de mobilité.



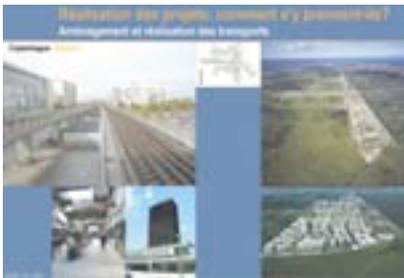
[4^e point : la réalisation des projets. Comment nos voisins s'y prennent-ils ?]

J'en arrive à mon quatrième point : la réalisation des projets. Comment nos voisins s'y prennent-ils ? Pour l'illustrer, j'ai choisi quelques thèmes. Le premier, c'est la planification et la conduite de la transformation de grands territoires. Je crois que c'est un thème qui est particulièrement intéressant au regard de l'Île-de-France. L'exemple

de Thames Gateway pourra nous montrer comment le gouvernement britannique pilote, ou ne pilote pas, le projet, au travers de partenariats stratégiques assez complexes qui impliquent trois régions et une multitude d'acteurs. Comment arrivent-ils à piloter la transformation d'un territoire qui fait 80 km de long ? Berlin est aussi un exemple intéressant à cet égard. On en aura une présentation par Hilmar von Lojewski.

Néanmoins, on voit en Europe que les projets urbains tendent à remplacer la planification. Les pouvoirs publics sont parfois impuissants à contrôler les choses. On a le projet qui se substitue à la planification. Ce n'est pas dans notre tradition en France. Essayons donc de faire de ces projets urbains des instruments privilégiés de notre planification.

Aménagement et réalisation des transports. On a le cas de Copenhague - j'aurais pu montrer d'autres cas qui sont tout aussi intéressants. Le lien entre aménagement et réalisation des réseaux de transport est bien sûr fondamental partout, mais notamment ici, en Île-de-France. Dans le cas d'Ørestad, à Copenhague, l'aménagement des 310 ha d'un site tout en longueur a permis de financer la réalisation d'un métro. Pas seulement pour le projet, mais un métro pour toute la ville. Même si la situation est en train d'évoluer, aujourd'hui on a un lien très fort entre urbanisme et transports dans toute la ville de Copenhague.



Une autre question qui peut nous intéresser en Île-de-France, c'est la contribution du privé aux objectifs publics. Comment aménager sans maîtrise foncière ? Ce sera l'un des thèmes de l'après midi. C'est une question qui est assez nouvelle pour nous, en France. On a des sites de plusieurs centaines d'hectares, à l'étranger, en Europe comme dans le reste du monde, qui sont aménagés à l'initiative de grands groupes privés, qui associent des investisseurs, des promoteurs et des développeurs, ferroviaires notamment. Il y a par exemple le secteur de Ebbsfleet Valley, à Kent Thameside, dont Peter Hall va nous parler. On a aussi Zuidas, où il y a un partenariat public-privé qui est finalement un partenariat privé-public, puisque 60 % de la société d'aménagement appartient au secteur financier. Comment arrive-t-on à négocier avec de grands groupes privés ? Berlin nous montrera également un certain nombre d'éléments sur cette question. Mais la question centrale est : est-ce qu'on s'occupe aussi des territoires qui sont hors marché ? Sur cette question, Amsterdam nous apporte des éléments qui sont intéressants. Comment donc créer un marché là où il n'existe pas ? Comment créer des germes de vie urbaine dans des anciennes zones d'activité. Il y a au Nord d'Amsterdam un site de chantiers navals dans un quartier très défavorisé qui était en attente d'aménagement. La ville d'Amsterdam a proposé à un collectif d'artistes de prendre possession du site en attendant l'aménagement. Aujourd'hui, c'est un des plus grands lieux culturels d'Amsterdam. Il est en train de changer toute la perception qu'on pouvait avoir du Nord d'Amsterdam. Des exemples comme celui-ci, on en a également à Berlin, à Rotterdam, et je pense qu'ils peuvent nous inspirer.



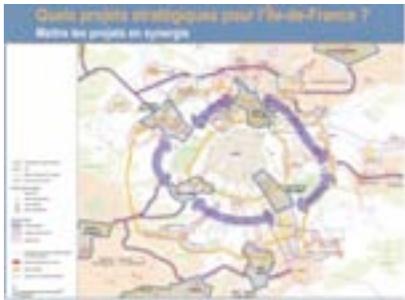


[5^e point. Quels projets stratégiques pour l'Île-de-France ?]

J'en arrive à mon dernier point : quels projets stratégiques pour l'Île-de-France ? Jean-Paul Huchon l'a dit plus tôt : la Région, durant ces derniers mois, a développé une vision de l'aménagement régional à l'horizon 2030. Elle s'exprime dans le projet de Schéma directeur, qui est actuellement à l'enquête publique, autour de trois concepts : densité, métropole compacte et polycentrique, éco-région. C'est un projet qui est d'abord à partager, et ensuite à conforter dans ses dispositifs de mise en œuvre. Nous avons des sites potentiels pour des grands projets. Longtemps le développement de l'Île-de-France a été structuré par les pôles restructurateurs de banlieue que nous connaissons : Créteil, Bobigny, La Défense, mais aussi les villes nouvelles dont on reparlera. L'histoire de ces secteurs est loin d'être terminée en terme de développement urbain. Mais depuis une quinzaine d'années, il y a d'autres territoires qui apparaissent, des grands territoires de projets qui émergent. Ce sont surtout des espaces en renouvellement urbain. Il y a le Mantois en Seine Aval, qui est déjà un projet engagé. On a d'autres projets qui doivent se concrétiser, comme La Plaine de France. D'autres qui démarrent, comme Seine amont ou comme Massy-Saint Quentin-Versailles-Saclay, qui redémarrent. Ces stratégies de développement territoriales ont besoin pour exister, de s'incarner dans des projets urbains ambitieux, partagés et visibles à l'échelle internationale.



J'en arrive maintenant à la zone centrale de l'Île-de-France. Elle connaît une dynamique de projet exceptionnelle, une richesse de projets, avec des opérations de grande qualité, dont certaines nous seront présentées aujourd'hui. On a sur cette carte, en rouge : les projets d'aménagement déjà engagés ; en bleu : les quartiers en politique de la ville qui doivent être réintégrés dans des dispositifs d'aménagement et de réaménagement ; en jaune : des projets à l'étude et des secteurs à fortes potentialités. Au centre, se trouve la ville historique, Paris, le cœur, l'hypercentre de notre agglomération. Mais globalement, tous ces projets ont du mal, seuls, à porter une ambition métropolitaine. Ils sont morcelés et manquent de synergie. Par ailleurs, il y a des potentiels de transformation urbaine de sites difficiles qui restent encore inexplorés. Il faut rappeler que nous avons plusieurs milliers d'hectares mutables dans la première couronne uniquement. Les secteurs de projets [-cernés en bleu- dessinent de fait une organisation de l'espace régional, qui rejoint d'ailleurs l'idée des faisceaux qui a été exprimée dans le projet de Schéma directeur rappelé par Jean-Paul Huchon précédemment. Chacun de ces secteurs est finalement une tête de réseau d'un territoire plus vaste. On a la Défense et l'Ouest parisien, qui est plutôt le Quartier d'affaires. Il y a la Plaine Saint-Denis et Paris Nord-Est, où on trouve des fonctions événementielles qui émergent. On a aussi un pôle image qui est en train de se développer en relation avec l'Est Parisien. Il y a Paris Sud-Est et la Seine Amont, avec des choses qui se passent autour de l'Université et de la Bibliothèque, avec la recherche bio-médicale. A Paris Sud-Ouest et dans le Val de Seine, on a aussi un nouveau cluster médias et télécommunication qui a émergé dans les dernières années. Tous ces secteurs de projets sont à fédérer et la mobilité est un élément-clé pour conforter ces projets, pour révéler de nouveaux projets et mettre en valeur ces grands pôles. Le projet de rocade, baptisé « Arc Express » dans le projet de Schéma directeur, pourra jouer ce rôle à terme. Associé au réseau TGV, aux Tangentielles,



aux nouvelles lignes de tramway, ce projet a la capacité de structurer le développement de toute la région, et pas seulement de la zone centrale, notamment de l'Est de la région. Il a aussi pour vocation d'assurer l'unité du territoire métropolitain, la grande couronne et l'agglomération centrale, un peu comme le RER l'a fait dans les années 1960.

Je vais m'arrêter ici, en vous laissant en compagnie d'une réflexion de deux grands architectes du XX^e siècle sur la question qui nous occupe aujourd'hui.

« L'histoire des grandes villes n'est qu'une succession d'adaptations aux circonstances (...) utilisées avec opportunité. Il semble qu'il y ait des instants particulièrement psychologiques pour entreprendre de grandes opérations d'urbanisme. Ces instants peuvent être définis comme la rencontre de besoins affirmés et de moyens d'exécution puissants. A cet opportunisme des événements se superposent à un moment donné, une volonté, un plan d'action concerté dont la durée d'exécution peut devoir s'échelonner sur une longue durée ».

R. Mallet-Stevens, G.H. Pingusson et al., L'Architecture d'Aujourd'hui, février 1936

Témoignage d'élus



Jean Audouin*

Directeur général du groupe Innovapress & Communication

Pierre Mansat, vous êtes adjoint au maire de Paris, chargé de la coopération territoriale avec la région environnante, les banlieues. Tout à l'heure, j'ai ressenti une petite réaction de votre part parce que dans le schéma du SDRIF [projet de Schéma directeur d'Île-de-France], à l'enquête publique, on voit qu'au centre, il y a un rond qui n'est pas désigné. Dans l'un des schémas présentés par Paul Lecroart, la ville de Paris n'était pas mentionnée. Est-ce que Paris est une ville sans projet ? Une ville sans ambition ?



Pierre Mansat

Adjoint au Maire de Paris, chargé des relations avec les collectivités territoriales d'Île-de-France

Ça commence fort. Je vais plaider pour quelque chose qui peut être assez mal compris : je suis pour un partenariat stratégique entre la Région et la Ville capitale.

[Pour un partenariat stratégique entre la Région et la Ville capitale]

Ce n'est pas très facile, parce qu'il y a une histoire politique complexe, de ce point de vue-là. Paris est une ville qui, politiquement, a été isolée. Ce qui nous préoccupe aujourd'hui, notamment dans la réalisation de grands projets urbains parisiens, c'est de desserrer la ceinture du Périphérique. La contribution cartographique de Paris au projet de Schéma directeur de la Région Île-de-France était une « première », dans le sens où c'était la première fois que Paris osait se représenter dans son environnement, dans le cœur de la région. On va me demander : « Pourquoi n'êtes-vous pas allés plus loin ? ». On pensait qu'on n'avait pas forcément la légitimité politique de le

* Fonction exercée à la date du colloque



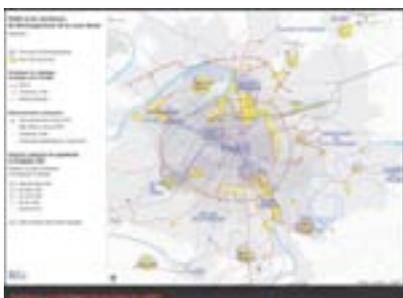
faire, tout en voulant sortir des représentations classiques qui montraient un Paris complètement enfermé sur lui-même, dans ses limites administratives ou physiques avec le périphérique. On trouve maintenant de nouveaux éléments essentiels qui sont, par exemple, le Quartier central des affaires. Comment peut-on penser le développement de la métropole en ne citant que La Défense ? C'est un quartier d'affaires important, mais le quartier central - VIII^e, IX^e, ainsi qu'une part des XVI^e et du XVII^e arrondissements - est un quartier qui, en nombre d'entreprises, en poids économique et en nombre de salariés, est trois ou quatre fois supérieur au quartier de La Défense. Sa vitalité, son renouvellement et son dynamisme sont tout à fait essentiels à l'ensemble du développement du cœur de l'agglomération. Sa non identification traduit, selon moi, un manque de vision métropolitaine. Cela peut apparaître un peu provocateur, mais je peux développer à partir de là.

Je trouve que les derniers Cahiers de l'IAURIF sont remarquables à la fois dans la présentation des projets européens et dans ce qu'il en est retiré du point de vue des enseignements pour l'Île-de-France. On voit que les uns et les autres, nous nous posons les mêmes questions : le retour à la ville dans les zones désindustrialisées, la densité ou la qualité de la forme urbaine.

Ce dernier point me permet de rebondir sur un débat parisien. Paris est enfermé dans un caisson. Il y a un plafond de hauteur des bâtiments qui est de 37 m, depuis une quarantaine d'années. Jusqu'à maintenant, il y avait une impossibilité de construire autrement que dans les limites de ces 37 m, et de 31 m quand on est dans les quartiers périphériques de Paris. Dans tous les projets qui vous ont été présentés, on interroge ces limites.

[Trois questions : qui porte ces projets ? Qui paye ? A qui sont-ils destinés ?]

- Qui porte ces projets ? Je dirai un mot de la gouvernance de la vision métropolitaine et de ce qu'on appelle « Paris Métropole » et non pas le « Grand Paris »
- Qui paye ces projets ? Il s'agit du rôle de l'Etat, mais aussi des ressources propres d'une région aussi riche que la nôtre ;
- A qui sont destinés ces projets ? Les questions de la gentrification, de la démocratie et de la place des habitants ont été assez peu évoquées.



Au regard de ça, il existe une multiplicité, un foisonnement, de projets. Je suis interrogatif. Est-ce que le nombre de projets ne constitue pas justement un défi pour l'avenir ? Est-il suffisamment porteur de ce défi pour permettre de penser une ville moderne répondant aux besoins des habitants ? On va me répondre : « oui. Cela correspond à notre tradition, à la vision que l'on peut avoir, dans notre Schéma directeur, du développement de la ville, d'une métropole polycentrique. L'addition de ces projets crée une attractivité de l'ensemble ». Personnellement, j'en doute fortement. L'addition des projets ne génère pas un dynamisme suffisamment structurant.

Jean Audouin

C'est ce que Paul Lecroart évoquait quand il disait que les projets se substituent à la planification.

« [...] il est nécessaire de faire émerger des projets vraiment métropolitains, dans le sens où ils seraient portés par l'ensemble et feraient l'objet d'un consensus [...] ».

Pierre Mansat

Tout à fait. Et je pense qu'il est nécessaire de faire émerger des projets vraiment métropolitains, dans le sens où ils seraient portés par l'ensemble et feraient l'objet d'un consensus, d'un point de vue partagé. Ces projets apparaîtraient comme étant susceptibles d'avoir un effet d'entraînement extrêmement fort sur l'ensemble du développement de la métropole. Je pense que cela n'existe pas aujourd'hui, pour une raison que j'identifie comme étant un manque de point de vue métropolitain et qui nous renvoie aux questions de la gouvernance métropolitaine. C'est tout le débat qu'on a engagé à Paris, à partir de cette volonté de faire sortir la Ville de son splendide isolement et d'affirmer un point de vue métropolitain. Cela ne peut se faire qu'à partir du moment où se noue un partenariat stratégique entre la Région et la Ville capitale, susceptible de créer une dynamique politique pour faire émerger des projets d'intérêt métropolitain, et pas des projets portés par les seuls intéressés, comme c'est un peu le cas aujourd'hui en Île-de-France. Je n'ai pas le sentiment que des projets considérables, comme Seine Amont, soient portés par l'ensemble des acteurs de la métropole. C'est un problème essentiel. C'est pour cela que nous plaçons pour la mise en œuvre d'une démarche - et pas d'une institution comme le disait Jean-Paul Huchon - qui s'intéresse d'abord à la question du « Pour quoi faire ? ». Comment peut-on, à partir du concept de « Paris Métropole » - même si on ne doit pas être effrayé par le terme de « Grand Paris » - exprimer la diversité des projets et créer un point de vue « métropolitain ». Ce concept serait structurant pour l'avenir de la région et de son cœur.

Jean Audouin

En attendant, vous avez commencé, dans le cadre des missions que vous avait confiées Bertrand Delanoë, à travailler avec les communes limitrophes à un certain nombre de projets. Même s'ils ne sont pas tous de portée métropolitaine, est-ce que vous pouvez nous les présenter rapidement.

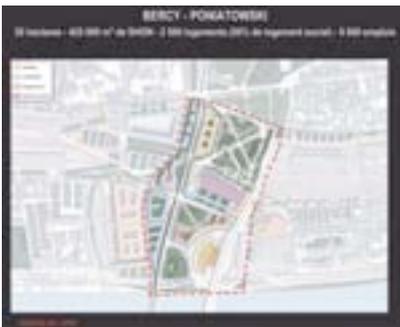
Pierre Mansat

D'accord. Pour nos amis étrangers, peut-être que cela peut apparaître comme le BA.BA. Mais dans l'histoire politique et urbaine de Paris, pour la première fois, on se décide à faire émerger des projets de mitoyenneté, qui tiennent à Paris et aux collectivités voisines. L'un de ces projets, le plus grand du point de vue de sa superficie, est celui de Plaine Saint-Denis - Plaine de France. Au total, entre Plaine commune et le Nord-Est Parisien, il s'agit de plus de 1 200 hectares mutables à court et moyen terme, dont 200 sur le territoire parisien, qui sont assez typiques de cette situation : grandes infrastructures, entrepôts, chemin de fer, Boulevard Périphérique, nuisances importantes... C'est un premier projet qui fait l'objet d'un partenariat stratégique entre Paris et la plus ancienne et la plus puissante communauté d'agglomération de Seine Saint-Denis, autour d'un vrai projet porté par les communes de Saint-Denis et Aubervilliers. Nous avons voté au dernier Conseil de Paris les décisions concernant un premier quartier, que l'on appelle un quartier « inter-communal ». Il est à cheval sur Paris, Saint-Denis et Aubervilliers, avec au centre le Périphérique dont on essaie de s'affranchir par son détournement, son recouvrement et un partage en matière d'équipements, d'espaces verts, de terrains de sport et de loge-

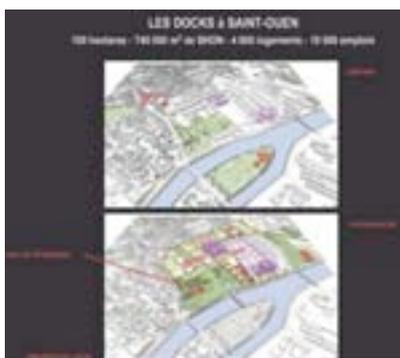


ments, avec un objectif essentiel de 50 % de logement social. Pour répondre à une des questions soulevées ce matin : « des projets pour qui ? », il semblerait que dans l'ensemble des grands projets urbains, on produise de l'attractivité pour des ménages à hauts revenus sans répondre aux besoins essentiels de logements, notamment sociaux. On sait qu'il y a presque 400 000 demandeurs de logements sociaux dans la région Île-de-France dont plus de 100 000 à Paris.

À Bercy Porte de Charenton, il y a un autre grand projet au cœur de l'actualité parisienne. Le long de la Seine, dans le XII^e arrondissement de Paris, ce secteur représente 30 hectares, là aussi marqué par la présence très forte d'infrastructures - les chemins de fer, le boulevard Périphérique - mais aussi d'atouts, avec la proximité de la Seine, de la Bibliothèque de France, du Ministère des Finances et du cœur de Paris. C'est un projet très partagé avec la commune de Charenton, qui accueille un centre commercial réalisé par Renzo Piano et qui a d'importants projets de mutations.



L'APUR a fait une proposition pour à la fois reconquérir le plus grand échangeur routier du cœur d'agglomération et faire 2 500 logements, dont 50 % de social, des emplois et des services urbains, comme par exemple une déchetterie. Cette proposition se confronte à la question des hauteurs, avec l'idée que la question posée à Paris n'est pas seulement celle des tours, mais aussi celle des formes urbaines permettant de répondre au besoin de faire la ville aujourd'hui. L'ensemble des projets proposés répond à la question posée : comment faire de la ville avec des rues, avec de l'animation, avec des commerces, avec des services urbains, répondant à des besoins très forts de logements et d'équipement ? La tour est une partie de la réponse.



Un autre exemple, qui n'est pas limitrophe de Paris : les Docks de Saint-Ouen. C'est une échelle aussi très importante avec 100 hectares. Saint-Ouen est une commune du Nord Parisien, en bordure de Seine. On est très près de la limite parisienne : il y a 1,5 km entre la Seine et Paris. C'est un grand territoire, là aussi marqué par la présence d'équipements très lourds : une usine de retraitement des déchets, l'usine de production d'énergie de la CPCU [Compagnie parisienne de chauffage urbain], des terrains pollués, une ancienne usine électrique, etc. L'intérêt du partenariat, c'est que sur ces 100 ha, 10 ha appartiennent à la Ville de Paris. Nous avons conclu un accord politique avec la commune de Saint-Ouen : Paris apporte le foncier, ses 10 ha, et les met au « pot commun » d'un projet de logement, d'équipements. La part qui revient à Paris est une part d'attribution dans les logements sociaux qui seront réalisés sur ce territoire des Docks. On est là en plein cœur de l'Île-de-France.

Jean Audouin

C'est une forme de réponse à la question : « Qui paye ? »

Pierre Mansat

Oui, en mutualisant les moyens de deux collectivités, Paris et Saint-Ouen, on apporte une forme de réponse à la question : « qui paye ? ».

C'est l'OPAC de Paris (l'Office HLM) qui interviendra sur ce secteur et qui a la capacité de porter des projets extrêmement ambitieux.

**« Il faut se poser la question
de la démocratie
métropolitaine [...] ».**

J'en profite pour faire une remarque sur les capacités de l'Île-de-France. J'ai du mal à comprendre comment l'Île-de-France qui est la 2^e, 3^e ou 4^e région la plus riche et la plus productive du monde ne soit pas capable de sortir plus d'1 km de métro par an. La réalité est celle-là : Madrid a dépassé l'Île-de-France en kilométrage de métro. Il y a bien des capacités de fonds publics et de moyens qui permettraient de répondre rapidement aux besoins, et non pas dans 40 ans. Paul Lecroart a dit précédemment que « le Métrophérique » ou « Arc Express », à terme viendraient porter les projets. C'est maintenant qu'il faut faire émerger un projet aussi stratégique, sinon les projets urbains envisagés ne verront pas le jour de façon satisfaisante.

Dernière question : pour qui ces projets urbains ? Je pense que le projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) a pris une option très forte en matière de solidarité, avec la priorisation d'une réponse à la demande de logement, notamment social (70 % des demandes de logement sont éligibles au logement social de base). C'est une urgence. Et là aussi, on ne peut pas attendre 40 ans pour répondre à cette demande, cette situation de crise qui prend toutes les formes, même extrêmes : les gens qui sont à la rue, la réapparition des bidonvilles, l'entassement et la vie difficile dans des logements trop exigus, ou encore la cohabitation des jeunes adultes avec leurs parents, etc. Dans ce domaine, le projet de SDRIF a reçu le soutien de la Ville de Paris, parce que nous partageons cet objectif là. C'est ce que nous essayons de faire à Paris avec les difficultés que vous pouvez imaginer, avec le prix du foncier. Paris avait un retard considérable en matière de logements sociaux : en 2001, il n'y en avait que 14 %. Au titre de la loi SRU (Solidarité et renouvellement urbains), l'objectif est d'atteindre les 20 % en 2014. C'est une exigence extrêmement forte.

Et puis, il y a la question du « avec qui ? ». Je ne suis pas sûr que dans l'ensemble des projets qui nous ont été présentés, la place des citoyens, la participation des habitants, soit à la hauteur. Je suis même sûr du contraire. Et si l'on retombe sur la question métropolitaine, je pense que la question d'aujourd'hui est celle de la conquête d'un droit démocratique : non pas seulement à la ville, mais à la métropole. Il faut se poser la question de la démocratie métropolitaine, et donc éventuellement des lieux politiques qui sont susceptibles de l'incarner. Ce sera la logique de la démarche Paris Métropole : d'abord s'interroger sur les objectifs et les projets et ensuite répondre par des solutions politiques et éventuellement institutionnelles.

Session I

Les grands projets urbains, moteurs d'une mutation en profondeur des métropoles

Séquence I

Londres et Barcelone : stratégie, projets, résultats

Jean Audouin

Je vous propose de traverser la Manche pour aller à Londres, avec cette couverture d'un de nos confrères, Challenges, qui publie une couverture sur « Le match Paris-Londres : duel au sommet ». Il y a un match, nous sommes dans une compétition. Je vous présente Peter Hall, que beaucoup connaissent. Il est professeur d'urbanisme et de régénération urbaine à l'University College de Londres. Il a été conseiller du premier ministre. Il est aujourd'hui impliqué dans la régénération de Blackpool et travaille depuis longtemps sur Thames Gateway.

Etude de cas : Londres, Thames Gateway



Sir Peter Hall

Professeur d'urbanisme et de régénération urbaine, University College, Londres

Je vous remercie de ces quelques mots d'introduction. Permettez-moi de vous dire, au nom de tous les invités, l'honneur que j'ai à participer à cet échange international. Je crois que nous pouvons apprendre beaucoup de nos expériences. Les villes sont en concurrence. Pour les Jeux Olympiques, et également pour le football. Mais elles coopèrent également, j'ose espérer, de manière étroite.

Le projet de Thames Gateway donne de réelles leçons dans ce sens. Les britanniques, ont une tradition d'autocritique ; ils peuvent donc apprendre autant des erreurs, des déficiences que des réussites de la mise en œuvre de ce projet.

[Thames Gateway, réorienter le développement de Londres vers l'Est]

Revenons sur les origines du projet. Thames Gateway correspond à un concept qui a déjà 16 ans. Le 25 mars 1991, Michael Heseltine, qui était Ministre d'Etat à l'Environnement [équivalent de notre ancien Ministre de l'Équipement] du gouver-

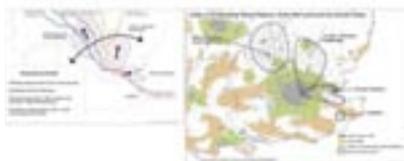
**Docklands, Thames Gateway:
Reversing London's Growth**



nement de John Major, a lancé ce projet. Il s'inscrivait au départ dans la continuité d'un autre projet auquel Michael Heseltine a été associé dans le cadre du gouvernement de Margaret Thatcher : le projet des Docklands de Londres. Leur régénération était la première tentative délibérée d'inverser le sens de la croissance de Londres. La ville s'est développée, s'est étalée, dans toutes les directions. Mais les activités prestigieuses correspondaient aux zones résidentielles prestigieuses, du centre à l'ouest de Londres. La décision extraordinaire au milieu de la 2^{de} Guerre Mondiale de construire un terrain d'aviation militaire à Heathrow (à l'ouest de Londres), qui allait devenir par la suite le principal aéroport de Londres, a constitué une étape essentielle dans cette extension vers l'ouest et ce que nous appelons maintenant le « corridor de la M4 » [l'autoroute de l'ouest]. Le concept de régénération des Docklands a été lancée dans les années 1970. Mais il a été mis en œuvre par Michael Heseltine à partir de 1981, par le biais de la London Docklands Development Corporation. Nous avons ici une illustration de ce qui s'est passé. Il y a le Gherkin [le « Cornichon »], un bâtiment tout à fait reconnaissable de Norman Foster et le projet Canary Wharf au fond dans les Docklands, éloigné de 5 km. Ici, il y a la City de Londres, le fameux « Square Mile ». Le centre financier des Docklands emploie environ 100 000 salariés, contre 73 080 salariés pour la City. Derrière Canary Wharf, on peut voir un projet encore plus important : le projet Thames Gateway.

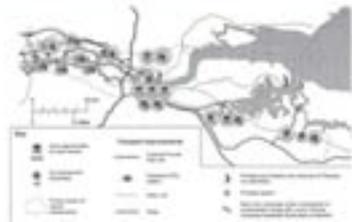
Les Docklands sont un projet de régénération d'une très grande zone, 12 ou 13 km en aval du London Bridge. Toute cette zone a été le plus grand port du monde, puis une grande friche industrielle. De 1967 à 1981, les chantiers navals et les entrepôts ont fermé. Il y a eu une crise financière très importante en 1991, alors que la moitié de la construction de Canary Wharf avait été réalisée. Nous avons eu besoin de temps pour pouvoir redémarrer le projet. Aujourd'hui, nous en avons réalisé 50 %. Cette zone, avec Greenwich, constitue la fin du projet des Docklands, et avec Stratford le début d'un plus vaste projet, celui de Thames Gateway. L'idée est essentiellement d'inverser le développement de Londres vers l'ouest, en le compensant par une impulsion vers l'est, rendue possible par la construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse pour la liaison transmanche qui vient d'être achevée le 14 novembre 2007.

**Sustainable Communities (2003):
Growing the SE ...**



Avec le temps, le projet est devenu partie d'un projet plus large du gouvernement, le « Sustainable Communities Project 2003 » [Plan de développement durable], qui envisage trois corridors de croissance dans le Sud-Est Anglais, le long des principaux corridors de transport [représentés ici en rouge]. Il y a d'abord le Channel Tunnel Rail Link, que l'on appelle maintenant « High speed 1 ». Deuxièmement, la future West Coast Main Line opérant à 200 km/h comme la Midlands Main Line basée sur la East Coast Main Line. Nous voyons ici ces trois corridors avec la contrainte que représente la Ceinture Verte de Londres et les « Zones naturelles d'intérêt exceptionnel » [AONB en anglais] où aucun développement n'est possible. Concernant les chiffres dans ces 3 corridors, le nombre de logements prévu s'élève à 160 000 pour Thames Gateway, dont seulement 18 % ont déjà été réalisés. Cela représente un vrai point d'interrogation sur cette opération.

Thames Gateway Concept: 1990-5



Thames Gateway Targets: 2003



En 1991, le grand débat concernait la nouvelle ligne ferroviaire. Un des grands cabinets de conseil, Arup, a promu l'idée d'un itinéraire alternatif pour la ligne afin de déclencher le développement de cette zone. Après un grand combat politique à l'été 1991, Michael Heseltine a accepté cette ligne et l'a imposé au Cabinet. La nouvelle ligne a été annoncée en automne 1991 et planifiée les deux ou trois années suivantes. Voici une image qui montre les relations entre la nouvelle voie ferrée et le projet de Thames Gateway, même si depuis le projet s'est étendu au Nord de la Tamise. Le Schéma de référence qui date de 1995 est toujours le document de référence officiel. Une nouvelle version est attendue prochainement, au début de l'année 2008. Les points clés sont d'importants pôles d'activité : tels que les Royal Docks, Stratford qui est la première gare sur la nouvelle ligne, et la deuxième gare Ebbsfleet qui est située à la limite de Londres correspondant à la M25 [le périphérique londonien]. Cette carte vous montre également la répartition des programmes de logement, qui s'étendent aujourd'hui au Nord de la Tamise. Vous avez ici une illustration plus récente qui vous montre certains de nos objectifs dans ces grandes zones de développement : Greenwich, Royal Docks, Stratford et ici, Barking, la gare d'Ebbsfleet, et d'autres projets de développement qui seront mis en œuvre dans des étapes plus tardives de la stratégie.

C'est donc un plan pour pousser la ville vers l'est. Le Plan du Maire de Londres de 2004 [London Plan] est maintenant en cours de révision, ne remet pas en cause les fondements de la stratégie. Il a l'objectif d'orienter le développement vers l'est en particulier sur Thames Gateway, et également vers le Nord, en direction de Cambridge.

London Plan: Pushing East: Transport???



[Un besoin de transports plus performants pour plus de mutabilité]

La nouvelle ligne qui comporte deux gares et prévoit des capacités supplémentaires. Le Maire de Londres a annoncé qu'il avait finalement trouvé l'argent, avec un montage public-privé, pour démarrer la construction de la ligne est-ouest [CrossRail, liaison de type RER], qui est essentielle pour la desserte des sites tels que Canary Wharf ou Stratford. Cette ligne a malheureusement été tronquée. Elle n'arrive pas à Ebbsfleet. C'est encore un grand point d'interrogation qui se pose ici car elle laisse de grandes zones de Thames Gateway non desservies par des transports de qualité. Ce vide est sensé être comblé par un système de transport bus rapide, mais le projet a démarré timidement. De plus, il y a l'extension de la Docklands light railway [le métro léger des Docklands] qui a été créée pour desservir le projet de régénération des Docklands. Elle a été ouverte l'année dernière et dessert London City Airport et ira jusqu'à Woolwich. Au Nord, les travaux commencent tout juste et le DLR reliera aussi la gare de Stratford, notamment pour les Jeux Olympiques. Le grand problème reste la question de son extension jusqu'à la zone de Barking Riverside. Il n'y a pas de fonds garantis pour ce projet. Il faut ajouter qu'il y a une sorte de diversion de fonds pour soutenir la zone de Lower Lea Valley, liée aux Jeux Olympiques. Nous avons ici un élément manquant : cette immense zone de Barking Riverside est à présent une des plus ouvertes de Londres. Elle est intégrée aux plans depuis les débuts du projet Thames Gateway. Mais en réalité, jusqu'à présent, elle n'a fait l'objet que de petits projets, pour la plupart de qualité médiocre. Il y a aussi

le problème des lignes à haute tension qui traversent cette zone et qui ne peuvent pas être détournées ou enterrées, parce que cela coûterait trop cher. Elles resteront, y compris comme réserves dans le Schéma de référence. Cette zone est devenue relativement dense. Les densités ont triplé par rapport à celles d'origine, en particulier le long de la Tamise, du fait de la volonté du Maire de Londres de densifier, comme c'est le cas aussi ici en Île-de-France. Mais cette densité dépend maintenant de l'extension de la Docklands Light Railway qui ne va pas avoir lieu avant 2013 ou 2014 au plus tôt.

Thames Gateway:
Stratford 1999, 2006, 2012



Passons maintenant au rôle central joué par la gare de Stratford. Vous avez ici une photo qui a été prise en 1998, lors d'une visite de la Urban Task Force [commission nationale de réflexion sur l'aménagement urbain, présidée par l'architecte-urbaniste Lord Rogers, en 1998-2005]. Il y a une immense friche, la gare existante, les tours de la City à une distance d'environ 8 km (entre le premier plan et l'horizon). Voyez à quoi ressemble ce site aujourd'hui, sous un angle légèrement différent. Voici la nouvelle gare ferroviaire, avec la nouvelle ligne qui vient d'ouvrir. D'une manière étonnante, cette gare reste une gare fantôme. Les trains ne feront que la traverser jusqu'en 2009, quand un nouveau service ferroviaire rentrera en fonction pour desservir l'Est du Comté du Kent, dans le cadre de la stratégie élargie de Thames Gateway. Mais le futur rôle international de cette gare est encore incertain, parce qu'il est prévu de réaliser un vaste développement ici. Il y a en effet des projets structurants - que vous avez vu tout à l'heure dans la présentation de Paul Lecroart - avec un centre commercial très important, de zones résidentielles de haute densité qui serviront de Village Olympique avant d'être revendus principalement au marché locatif. Un autre élément important est le site des Jeux Olympiques de 2012. Vous avez ici le Dôme, aussi connu sous le nom de O2 Building fonctionnant comme un complexe de loisirs. Vous voyez également Canary Wharf. Sous un angle opposé, vous voyez la nouvelle gare internationale, avec la ville de Stratford qui l'entoure, et le stade. L'ensemble de cette zone deviendra le parc olympique. Cette zone en friche est à l'heure actuelle en cours de remise en état.

Thames Gateway:
Stratford 1999, 2006, 2012

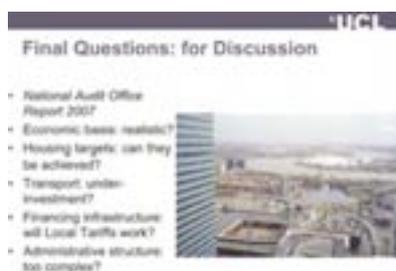


Thames Gateway:
Eastern Quarry 1997, 2006, 2015



Vous avez ici, juste à l'extérieur de Londres, la gare suivante, qui est celle de Ebbsfleet. Elle est planifiée comme une gare majeure. Elle dessert Paris et Bruxelles, et comporte 8 000 places de stationnement. Mais la question cruciale reste de savoir ce qui va faire vivre cette zone. Il y a la nouvelle ligne, qui passe sous la rivière, et la nouvelle gare. Cette zone est une ancienne carrière de craie qui a laissé place à un paysage abandonné sur toute cette zone, avec des développements urbains de faible qualité. Voici le plan masse actuel qui montre les sites de projets de ce qui va devenir une ville nouvelle majeure, même si elle n'est pas présentée encore ainsi. Voici la gare avec autour d'un centre commercial, les quartiers résidentiels, avec une zone d'activités commerciales à gauche. Il y a un système de transport par bus d'une grande qualité qui est partiellement en fonction, et qui vient de s'étendre à la gare d'Ebbsfleet. C'est un système sur des voies réservées sur autoroute et la construction de nouvelles liaisons. C'est un projet très intéressant car il fait le lien entre les différentes zones de développement. On voit ici les carrières de l'Est sur une photo prise en 1997 avec le centre commercial Bluewater en construction à l'époque. Voici une photo récente de Bluewater et de la nouvelle gare d'Ebbsfleet.

Voici une présentation du produit fini : Bluewater, la vallée de Bluewater, la nouvelle ligne de bus et le centre commercial autour de la gare.



[Le projet est-il économiquement viable ?]

Question finale soulevée dans le cadre d'un rapport réalisé par notre Bureau National d'Audit : ce projet est-il réaliste sur le plan économique ? Les objectifs en matière de logements peuvent-ils être remplis ? Voyez à quel point nous sommes en retard sur les transports. Il y a un grand sous-investissement qui retarde les projets. Pour le financement des infrastructures, le gouvernement vient d'annoncer qu'il allait procéder à un plan pour des « tarifs locaux » aux développeurs pour soutenir le financement des infrastructures. Ce montage financier va-t-il être viable ? La structure administrative n'est-elle pas trop complexe ? Je voulais vous montrer le Dôme, les Royal Docks, Canary Wharf. Ce que l'on ne voit pas, ce sont les immenses espaces encore vides qui attendent d'être remplis. Le Bureau National d'Audit a montré l'écart entre les livraisons prévues de logements et les objectifs, un écart qui augmente progressivement. Les sommes d'argent investies sont de l'ordre d'environ 10 milliards de Livres (15 milliards d'€), mais avec des écarts très importants. Voici cet incroyable diagramme qui montre la structure administrative comportant 30 agences différentes impliquées dans la livraison de ce projet. On pourrait dire qu'il y a 29 agences en trop, ou peut-être au moins 25. Et il y a une réelle question sur le fait que cette structure complexe arrive à de bons résultats ?

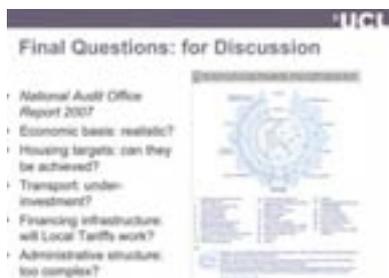
Je vais m'arrêter là. Je crois que j'ai dépassé le temps qui m'était imparti. Certaines questions pourront revenir dans les débats de tout à l'heure. Je vous remercie de votre attention.

Jean Audouin

Merci Peter. Vous avez mis en avant que la structure administrative [de Thames Gateway] était trop complexe. Est-ce que c'est cette leçon que vous voudriez apporter à l'Île-de-France ?

Peter Hall

C'est certainement une leçon à apprendre. La vitesse et l'efficacité de la régénération des Docklands ont été possibles grâce à la création d'une organisation unique, la London Docklands Development Corporation. Michael Heseltine a beaucoup insisté sur ce point. Selon lui, des structures trop complexes ne peuvent pas parvenir à accomplir la tâche suffisamment rapidement. La London Docklands Development Corporation était très bien conçue. Elle a cessé d'exister en 1998, c'est-à-dire une durée de vie très courte, comme pour les agences qui ont construit les villes nouvelles. Depuis ce temps-là, le gouvernement a mis en place la London Thames Gateway Urban Development Corporation, ainsi qu'une agence distincte dans le Comté de l'Essex, à Thurrock près du Queen Elizabeth Bridge, sur la M25. Mais Thames Gateway chevauche le territoire de nombreuses autres agences. Le Maire a un rôle également très important, ainsi que l'Agence nationale d'aménagement, English Partnerships. Donc c'est une structure extrêmement complexe, en tenant compte du fait qu'il y a aussi une Agence pour l'aménagement des sites olympiques



(ODA). Il est très difficile de savoir si ces agences vont pouvoir aménager ensemble, au rythme requis.

A l'échelle nationale, si le Gouvernement n'arrive pas à atteindre ses objectifs en terme de logement, cela est dû en partie à l'échec de Thames Gateway et devient un enjeu politique très important pour le Gouvernement britannique.

Jean Audouin

Une autre question, qui concerne le secteur privé. On a vu sur Canary Wharf le secteur privé s'effondrer, entraînant des retards sur les autres projets. Est-ce qu'on peut faire autant confiance au privé en aménagement ?

Peter Hall

Je pense que c'est nécessaire de compter sur eux parce que « l'approche anglo-saxonne » - comme vous dites ici - est en grande partie basée sur la contribution du secteur privé, au moins depuis Margaret Thatcher; il y a près de 20 ans. L'importante contribution politique du Nouveau Parti Travilliste (New Labour), depuis 1997, a été de continuer dans la même voie. D'une certaine façon, c'est tout ce dont nous disposons. Aucun gouvernement ne va inverser cette tendance. Cela signifie que nous sommes soumis aux cycles de la construction qui connaissent une phase d'expansion depuis le début des années 1990, après une crise temporaire de Canary Wharf. Mais aujourd'hui, les journaux financiers sont remplis d'articles qui se demandent si cette phase ne touche pas à sa fin. Il y a des signes de ralentissement dans le secteur du logement, mais aussi dans le secteur commercial. Tout le monde est un peu frileux par rapport au démarrage de nouveaux projets de commerce et de bureaux. Il est possible que nous soyons confrontés dans deux ou trois ans à une situation de chute du développement commercial, ce qui pourrait compromettre certains éléments de Thames Gateway, en particulier sur Startford, qui sont prévus pour les Jeux Olympiques.

Pour d'autres raisons, la dépendance au secteur privé amène à une situation paradoxale : les gros développeurs ne construisent pas assez de nouveaux logements ; et il y a la suspicion qu'ils mettent en réserve le foncier pour eux, car c'est plus rentable que de construire. C'est un constat à Londres et dans d'autres métropoles régionales.

Jean Audouin

Pendant certaines périodes, les propriétaires de bâtiments ont préféré les maintenir vides plutôt que de les louer.

Peter Hall

Il y eu un cas célèbre. Ceux qui ont bonne mémoire s'en rappelleront. Il s'agit de Centre Point, la grande tour de Tottenham Court Road à Londres, construite pendant les années 60 par le développeur Harry Hyams. C'est le premier à avoir découvert qu'il était plus rentable de maintenir son bâtiment vide que de le louer. J'ai peur que beaucoup d'autres promoteurs aient retenu la leçon de Harry Hyams. Les valeurs loca-

tives étant en augmentation, vous pouvez vous servir de votre bâtiment comme d'une sécurité pour obtenir des prêts pour des nouveaux développements. Cette sécurité est bien plus élevée si le bâtiment est vide. C'est un problème qui relève des méthodes du secteur financier de financer des constructions à grande échelle.

Jean Audouin

Nous allons passer à Barcelone qui continue son histoire, comme on a eu l'occasion de le vérifier au cours du récent Projet Urbain conduit par Ariella Masbouni. Voir comment ce modèle barcelonais se développe petit à petit à travers un certain nombre d'opérations. L'opération 22@ est très particulière, comportant des innovations en terme de transfert de COS et de financement. Oriol Clos, architecte en chef de Barcelone et directeur de l'urbanisme, va nous présenter le projet 22@, sachant qu'Oriol est un architecte un peu particulier puisqu'il a une expérience de pratique libérale. Il a notamment travaillé avec Manuel Sola Moralès à Saint-Nazaire. Il connaît donc bien notre culture française -il s'exprimera d'ailleurs exceptionnellement en français et pas en catalan ! Le passage de la pratique libérale à la pratique au sein des administrations est classique en Espagne. Ça se fait aussi dans l'autre sens : on comprend ainsi mieux les passerelles qui existent entre public et privé.

Etude de cas : Barcelone, 22@



Oriol Clos

Directeur de l'Urbanisme de la Ville de Barcelone

Je vais tacher de parler français –ça ressemble au français, mais ce n'est pas exactement du français. En tout cas, merci pour cette invitation et pour cette possibilité de partager, avec d'autres collègues européens, nos idées sur l'évolution des villes et des projets urbains.

[Stratégie à long terme et opportunités]

Je voudrais faire quelque chose d'un peu différent de ce qu'on attend de moi. Je voudrais démontrer que l'idée selon laquelle Barcelone se transformerait par des opérations exceptionnelles est un mythe, pas une réalité. Barcelone est dans une démarche stratégique de long terme qui profite des opportunités, comme les Jeux Olympiques ou la création du Forum 2004. Cette démarche stratégique soutenue est très importante pour une ville. On peut l'appeler projet ou planification, mais c'est toujours cette idée de continuité. Avoir ces points forts, qui sont déjà marqués depuis longtemps et avec un horizon est important. On se focalise sur des opérations très spécifiques comme les Jeux Olympiques ou le Forum. Mais il ne faut pas perdre de vue cette idée de transformation stratégique. 22@ est un point fort de cette stratégie. C'est très difficile d'expliquer une opération aussi complexe en peu de temps. Je vous propose donc de consulter le site Internet de la Ville de Barcelone où tout est expliqué du point de vue technique. Il y a aussi l'article d'Albert Broggi dans les Cahiers qui est très clair.

C'est à partir de l'an 2000 qu'on a commencé à travailler d'une manière directe et claire sur ce projet. En quoi consiste 22@ ? C'est ce qui reste du Poblenou, c'est-à-dire



de l'ancien quartier industriel de Barcelone, après avoir fait les Jeux Olympiques et commencé le travail sur la continuité du littoral. C'est aussi de savoir comment aménager ce qui reste encore industriel après avoir réalisé toutes ces opérations importantes. Il faut noter que ce n'est pas un quartier populaire à l'origine, dans le sens où il y aurait eu une population d'un niveau populaire, avec des petits ateliers, etc. C'est le grand secteur industriel de la Catalogne, voire de l'Espagne pendant plus de 100 ans. Ceci est une image prise il y a 50 ans. En bleu, c'est le sol industriel, en rouge l'habitat. Vous pouvez voir la taille, la dimension, l'importance de cette zone. La capacité productive de ce secteur était très importante.

Il faut également noter une deuxième caractéristique. Ce quartier est construit sur le quadrillage du Plan Cerdà que la ville a établi en 1859 pour faire toute son extension. On peut observer sur cette image la couronne de bâtiments en rouge dans le secteur résidentiel : une manière très différente d'occuper cet espace marqué par l'infrastructure des rues de la partie industrielle en bleu.

Finalement, la 3^e idée est celle de centralité. Nous sommes juste à côté du centre ville. Le parc qui est à gauche en bas sépare le secteur du centre ville. Nous sommes à 10 minutes en métro de la place de la Catalogne qui est le centre de Barcelone. Ces trois idées me semblent très importantes pour comprendre le lieu sur lequel on commence à travailler à partir de 2000.

On travaille pour établir une stratégie de rénovation qui puisse accueillir des nouvelles activités productives liées à la nouvelle économie, c'est-à-dire pour maintenir le caractère productif, économiquement très important pour la ville et la région de Barcelone. C'est pour cela qu'on va chercher à éviter de transformer tout ce secteur en un secteur uniquement résidentiel. Vous pouvez observer sur l'image : en rouge toutes les opérations qui ont déjà repris les anciens secteurs industriels. En marron, c'est le noyau de l'ancien quartier résidentiel. En bleu, c'est le secteur 22@. Cela nous permet de nous poser quelques questions que je voudrais exposer ici.



[Le Projet 22@ : densité, flexibilité et process]

On doit penser en termes de densité. L'augmentation de la densité permet d'aider à cette transformation, dans le sens économique. Derrière tout ceci, il y a un concept de flexibilité non pas des objectifs chiffrés qui sont fixes, mais des règles. Comment établir ces règles sur le territoire ? C'est-à-dire une flexibilité morphologique qui porterait à un concept que j'appelle d'intensité urbaine. On peut voir l'idée de ville dense, compacte, à travers l'image de cette maquette. Il y a aussi l'idée de mixité, de mélange entre différentes activités. On peut voir ici les logements, les nouveaux bâtiments pour le tertiaire, des bureaux et une pépinière d'entreprises en bas à droite. On veut vraiment faire un effort particulier sur les « activités @ », c'est-à-dire les activités qui sont liées à cette nouvelle économie, à la technologie, et aussi aux « équipements @ ». Pour faire un tissu de ce genre, on a non seulement besoin d'activités privées dans le champ de la technologie, mais aussi des équipements publics qui aident et qui soient complémentaires à cette activité privée.

Le logement est le point fort d'un projet urbain aujourd'hui en Europe. Il y a d'abord le logement qui existe. Tout ce que vous voyez sur cette photo, ce sont des logements





qui existent. Il y en a de différentes tailles : des maisons de ville, des logements collectifs. Ils doivent se maintenir; Il y en a 4 600 dans tout le territoire de 22@. On doit encore faire 4 000 opérations de logements, tous publics. A quoi il faut ajouter les logements qui restent du Village Olympique, la Diagonal, les quartiers voisins. On arrive à environ 50 % de la constructibilité pour le logement et 50 % pour les activités tertiaires et équipements pour tout le secteur. Cela me permet de signaler la nécessité de travailler, dans un secteur de transformation de ce genre, entre ce qui existe et qui est nouveau. La partie centrale de l'îlot est occupée en partie par une usine transformée, et aussi par une nouvelle construction et une couronne de logement. Trouver l'équilibre entre ce qui existe et ce qui est nouveau, signifie qu'il faut travailler sur la permanence et la substitution des éléments. Je crois que c'est une idée très caractéristique de ce projet.



Le dernier point est le renouvellement drastique de toutes les infrastructures qui supportent la ville, les voies existantes. C'est la relation directe entre l'espace public (les rues du quadrillage Cerdà) et le renouvellement de tous les réseaux, l'énergie, et de la gestion de la mobilité sur cet espace public. C'est vraiment le support de cette infrastructure qui permet d'établir toutes les règles pour développer cette stratégie de transformation. C'est pour cette raison que j'aime dire qu'il ne s'agit plus d'un projet urbain, mais d'un « process » urbain. D'une certaine manière, les règles écrites permettent de contrôler, suivre, conduire ce process de transformation. Pour recadrer l'ensemble de la stratégie de la transformation de Barcelone, ceci est le premier pas d'une certaine manière de travailler qu'on est en train de développer dans d'autres parties de la ville. On parle par exemple de nouveaux quartiers de logement dans d'anciens quartiers industriels, pour lesquels on utiliserait ces mêmes outils.

[Grands projets structurants et métropole]

De façon complémentaire à ce travail, on peut ajouter 2 ou 3 éléments. Nous parlons de grands projets structurants, c'est-à-dire les grands projets directement liés à des grandes opérations d'infrastructure, comme par exemple la construction de la nouvelle gare TGV. La restructuration de cette partie de la ville était nécessaire pour permettre l'arrivée d'une telle infrastructure, et pour permettre des liaisons entre les tissus urbains. Il y a aussi les grandes opérations de « Vert Stratégique » dont on a parlé au Forum des Projets Urbains [le 8 novembre 2007]. C'est quelque chose de transversal qui doit donner une cohésion à l'ensemble des opérations. Le problème du logement est aussi très important en Espagne et plus précisément à Barcelone. On travaille à partir de ces quatre lignes. L'évolution de ces quatre lignes correspond aux idées fortes du projet.

Pour le secteur 22@, on recherche, du point de vue physique et morphologique, l'idée d'une ville compacte qui repose sur une ville qui se refait sur elle-même. Cela passe par la capacité des infrastructures à établir un vrai contrôle public de l'opération. Nous parlons ici de sols privés dans leur grande majorité. C'est grâce au renouvellement des infrastructures qu'on est en mesure de faire un suivi réel et direct. On peut contrôler toute l'évolution de ce secteur qui est aussi une opération immobilière.



Finalement avec cette image des années 1940, où on voit cette magnifique structure des quartiers de Cerdà pleine d'usines. Cela permet de comprendre la capacité de cette grille à accueillir toutes les villes possibles, avec l'idée et le besoin de cette continuité, pas seulement pour des raisons culturelles, mais aussi économiques. Cette continuité, cette capacité de travailler sur la rue, en séparant le public du privé, permet des évolutions sans ruptures, sans terrains vagues. Ce serait là encore une différence entre l'idée de process et le projet, qui normalement s'établit sur une grande friche qui n'a pas une structure de base d'origine et qui pose la question de la continuité.



Quand on parle de développement stratégique, on parle de stratégie économique pour la ville, avec quatre clusters d'activités promus par la ville : les médias, les technologies, la biologie, et l'énergie, avec la nouvelle université d'ingénierie industrielle qui vient de s'implanter. On travaille sur ces quatre champs, mais aussi sur une stratégie du territoire. J'ai parlé jusqu'à maintenant de 22@ en bleu sur cette image mais c'est seulement une partie de la transformation. La ville a beaucoup d'autres opérations, des projets urbains qui sont peut-être plus clairs que le process 22@. Le terrain sur lequel on a fait le Forum est une partie de cette grande opération stratégique de transformation de la ville. De l'autre côté de la Diagonal, sur la partie haute, on reconfigure la Plaça de las Glorias, et la gare TGV. Ce qui fait que tout ce secteur est de la ville est dans une idée d'opération de cette taille qui peut être reliée à la transformation du secteur industriel de l'ouest (l'aéroport, etc), cela dans une cohésion stratégique d'ensemble. Cela nous porte à discuter du problème de la taille, ou de l'échelle, de ces grandes opérations stratégiques. J'ai parlé d'un territoire assez petit.

Mais il y a une référence générale : la ville de Barcelone, c'est 1,6 millions d'habitants. Cette opération, 22@, a une cohérence avec cet ensemble, et même en complémentarité avec les communes périphériques, ce qui représente au total 2,5 millions d'habitants. Il est évident qu'une opération de ce genre a aussi une relation stratégique avec la région métropolitaine, 4,5 millions d'habitants ici. Et on pourrait même rentrer dans la géostratégie et parler du sud de l'Europe, de la méditerranée, de l'est de l'Espagne, etc. C'est dans toutes ces échelles et dans toutes ces dimensions qu'il faut trouver la cohérence d'une opération de ce genre.

Mais l'obligation de trouver cette cohérence n'est pas nécessaire. On peut travailler à une échelle, même si les problèmes de plus grande échelle ne sont pas résolus. On peut travailler aussi sur des échelles plus petites, comme celle qu'on voit sur cette image.



[Quelques chiffres sur 22@]

Quelques chiffres pour finir. Nous parlons de 200 ha au sol pour 22@, ce qui représente à peu près 117 îlots dans le quadrillage. C'est un potentiel de construction de 4 millions de m² de surface bâtie qui doivent se développer en 20 ans environ. Nous sommes aujourd'hui au tiers de cette démarche. Il y aura 8 600 logements, entre ceux qui existent déjà et ceux qu'on va construire. Et 50 % d'activités productives, 50 % d'habitat. On est passé d'un coefficient d'occupation des sols de 2 dans l'ancien secteur industriel, à 3 aujourd'hui, c'est-à-dire une augmentation de 50 %. Cette den-

sité, qui concerne seulement une partie du sol originellement privé, donne une image vraiment différente de ce secteur: 30 % des sols deviennent publics pour faire du logement social, des équipements, des espaces verts. On vise la création de 130 000 emplois. 180 millions d'€ pour les infrastructures, dont la moitié a déjà été investie. Il y a 125 éléments de patrimoine protégés qui répondent à des normes spécifiques, principalement des anciennes usines.

Pour faire ce projet, on a créé une société : 22@SA qui est à 100 % publique. Elle gère tout ce process, les investissements pour les infrastructures et a un rôle de délégation de la Ville pour la gestion du droit des sols. 60 % du plan est développé. 34 % de la surface a aujourd'hui un permis de construire. Nous sommes à 1 500 logements engagés sur les 4 000. On voudrait en réaliser la moitié pour 2010. Et, un point très important : 925 entreprises se sont implantées dans ce secteur: 47 % sont des entreprises n'existaient pas avant. Les autres se sont délocalisées, dont 40 % viennent de Barcelone vers 22@, ce qui a été parfois critiqué. Il faut noter la valeur d'un élément de ce genre pour aider à réadapter, résoudre et rééquilibrer la distribution physique du sol de la ville. Dans ce sens, 40 % d'entreprises qui viennent déjà de Barcelone n'est pas un mauvais chiffre, au contraire. En tout cas, la norme est stable. Elle n'a pas changé depuis qu'on l'a créée en 2000. Elle s'adapte du point de vue de son utilisation, à mesure que les besoins de cette évolution le demandent et à mesure que les nouvelles sensibilités provoquent des adaptations. Mais c'est toujours une adaptation sur la manière de l'utiliser, pas sur la norme qui jusqu'à aujourd'hui a été très utile, et j'espère qu'elle le restera tout au long de cette démarche qui s'étale sur 20 ans. Merci.

Jean Audouin

Merci Oriol. On voit effectivement la transformation de ce territoire, notamment par la création d'infrastructures, par une création de densité supplémentaire, que tu n'as pas expliqué mais qui est bien expliquée et sur le site et dans les Cahiers, et dans un numéro spécial de Traits Urbains.

En revanche, on voit aussi la maîtrise de l'opération via une société à 100 % publique qui conduit l'opération. Je n'ai pas dit dans la présentation que tu avais été directeur de l'aménagement de 22@.



Séquence 2

Témoignages de praticiens

Jean Audouin

Je vous propose de passer à un thème cher à Bernard Reichen : celui de la réindustrialisation. Cela fera le lien avec 22@, Bernard Reichen, pour ceux qui ne le connaîtraient pas, est architecte-urbaniste, Grand Prix de l'Urbanisme. C'est « l'homme des friches » pour avoir beaucoup travaillé sur ce thème. Il travaille aujourd'hui à Paris, sur Austerlitz Sud dans Paris Rive Gauche, dans la Plaine Saint-Denis et dans Paris Nord Est. J'ajouterais Rabat, Casablanca, Athènes, la Chine et bien d'autres lieux. Je préciserais, pour ceux qui n'apprécient pas l'humour de Bernard Reichen, qu'il dit : « l'urbanisme, c'est comme l'humour, on peut en rire, mais pas avec n'importe qui ». Voilà, maintenant : la réindustrialisation.



Bernard Reichen

Architecte-urbaniste, Paris

Vous avez compris que je suis un architecte privé. En France, la barrière des espèces ne fonctionne pas comme en Espagne. On peut sur le tard passer du public au privé, mais à peu près jamais dans l'autre sens. Je voudrais relever un « à peu près » de notre ami Oriol que je trouve tout à fait intéressant. Il a dit que l'essentiel était de passer du projet au process. Entre projet et process, on pourrait évoquer le système des procédures françaises. L'urbanisme de process n'est possible que si on a un très fort goût du projet. En France, on a un goût assez profond de l'affrontement dans tous les domaines, y compris dans l'urbanisme. Le système, en France, dès qu'il s'oriente vers le process, c'est-à-dire une procédure dynamique, aboutit assez régulièrement au procès. Les logiques de recours, de négociations privé-public sont extrêmement conflictuelles. Elles trouvent leurs racines dans un univers désenchanté. Quand on écoute le débat, on voit qu'il y a beaucoup de projets, beaucoup de choses qui se passent, beaucoup d'acteurs intéressants et intéressés, mais sur une base qui est celle du désenchantement. Pourquoi en France avons-nous perdu le goût du projet ? On a en Île-de-France un syndrome qui est assez évident de manque d'envie du développement. Cela touche pour une part la population qui se replie parfois sur elle-même. Cela touche assez souvent les élus, qui n'ont pas une volonté farouche de développement. Et plus la mosaïque de communes est éparpillées, plus ce replis sur soi est assez évident. En en rediscutera après. Peut-être que Pierre Mansat n'est pas du même avis. Il faut quand même se dire qu'en France on fait de l'urbanisme sur une base assez délicate qui n'est pas une véritable volonté de se développer.

« Pourquoi en France avons-nous perdu le goût du projet ? »

[De la friche à la réindustrialisation. Patrimoine caméléon]

Après, tu parles « d'homme des friches ». Je vais passer d'homme des friches à « homme des bois » assez rapidement. La question de la friche a été pour nous une origine, il y a 30 ans. Nous sommes les enfants de la reconstruction de la ville sur la ville. Cela a commencé à Bologne, dans les années 1970, et la logique de

« [...] on est dans un processus d'extension interne des villes [...] ».

reconquête des centres. On est ensuite très rapidement passés à un autre phénomène : la délocalisation des premières industries du textile, avec quelque chose qui s'est rapidement focalisé sur la question du patrimoine industriel. Il y a 25 ans, on disait que les délocalisations n'allaient pas arriver. On pensait qu'on allait résister, qu'il n'y avait aucun problème. La question, ce n'était pas les territoires, mais les bâtiments industriels. On est donc nés de cette histoire de la reconversion qui témoignait de la mutation de l'industrie, mais qui ne disait pas ce qui allait se passer ensuite. On a donc vu tout ceci se développer. Actuellement, on voit bien qu'on est dans un processus d'extension interne des villes qui se fait sur ce patrimoine industriel. Mais il ne s'agit plus de bâtiments, il s'agit de territoires. C'est pour cela que je développe une théorie du patrimoine qui serait un patrimoine caméléon, c'est-à-dire un patrimoine qui prend la couleur du projet qui lui est attribué. Je crois que c'est la grande force de Barcelone de parvenir à cela. Ce n'est pas un patrimoine qui est préservé au titre de l'obsession de la préservation. C'est un patrimoine qui inclut des clusters de développement à l'intérieur d'un projet. On peut aussi citer le plateau suisse. Il y a beaucoup de logique dans lesquelles la halle industrielle est devenue une figure du futur et non pas du passé. Je tiens d'ailleurs à dire à Monsieur le Gouverneur de l'agence urbaine de Casablanca [ici présent] qu'on vient de découvrir sur l'aéroport d'Anfa la plus magnifique collection de halles que j'ai jamais vue. J'espère que ces halles vont devenir le flambeau et la symbolique du développement futur de la ville. Cette histoire des halles est intéressante. L'histoire de la reconstruction sur la ville aussi. D'ailleurs, je suis toujours frappé en regardant les images de Barcelone, qui sont toujours magnifiques, par le rôle du Plan de Cerdà. Que serait Barcelone sans ce plan ? C'est un tapis urbain mais c'est aussi un damier territorial. C'est quelque chose qui est entre la « *Land ordinance* » américaine et les damiers royaux à la française. L'avantage du travail à Barcelone, c'est qu'on travaille par perturbation d'un ordre. Quand le damier commence à s'estomper, ça a tout le charme des tapis un peu usés où l'on voit le dessin qui apparaît en filigrane. Cela donne une unité à la ville, mais aussi une continuité au projet qu'on n'a absolument pas dans un système plus hétérogène, comme peut l'être l'Île-de-France.

Il y a 30 ans, notre obsession, c'était la ville sur la ville. L'enjeu était la désindustrialisation de la France, ou du moins sa mutation industrielle. Le thème de la réindustrialisation, de la re-répartition des activités est assez nouveau. Il est intéressant, y compris pour les industries lourdes. Cette réindustrialisation ne va pas générer une nouvelle ville industrielle équivalente à celle du XIX^e siècle. Ce sera un phénomène complètement différent qui va jouer sur la diffusion de l'urbanité, et non sur pas la concentration de l'urbanité.

« [...] une révolution absolument considérable, aussi importante que la transformation de l'industrie il y a 30 ans, qui est la fin de la ruralité [...] »

[La fin du monde rural comme figure opposée à la ville]

Il est en train de se passer une révolution absolument considérable, aussi importante que la transformation de l'industrie il y a 30 ans, qui est la fin de la ruralité, ce qui ne veut pas dire la fin de l'agriculture, ni la fin de notre patrimoine naturel. Mais la fin de la ruralité, comme figure opposée à la ville est considérable. Autant on commence à savoir construire la ville sur la ville au travers des grandes opérations d'urbanisme, autant l'idée de construire la ville sur la nature est peu pensée, peu théo-

risée. Cela va devenir l'enjeu essentiel de la deuxième couronne parisienne, c'est-à-dire bâtir une ville qui soit une relation apaisée entre un milieu naturel et un milieu urbain.

Cette relation va être une révolution environnementale. Elle reste actuellement dominée par la pensée moderne. Elle a opposé un développement agressif, qui n'hésitait pas à se référer à la table rase avec une sanctuarisation du domaine naturel. Tous nos systèmes politiques tendent à cette opposition entre sanctuarisation naturelle, protection, biodiversité et développement, comme si c'étaient deux mondes qui s'ignoraient. Il y a là un risque de sur-réglementation, parce qu'au titre du principe de précaution, c'est toujours plus facile de sur-réglementer. L'idée d'un partenariat ville-nature qui est bien plus sensible pour des villes comme Montpellier, Nantes, qu'à Paris, sauf qu'en Île-de-France on a un territoire naturel absolument énorme. Il va falloir y penser aussi fortement que lorsqu'on a pensé [refaire] la ville sur la ville et la reconstruction des friches industrielles.

[La condition : un système de transports intégré]

Tout ceci n'a de sens que s'il y a des transports. Comme on dit sur le plateau suisse : « Quand on va pas, on fait pas ». C'est-à-dire pas de transports, pas de transports collectifs, pas de maillage, pas de projets. C'est comme ça que la Suisse est en train de devenir l'une des plus belles villes du monde. Le réseau de ville est un réseau qui ceinture le plateau qui est totalement maillé à l'intérieur d'un système extraordinaire. La répartition géographique et culturelle est devenue une espace-temps qui fonctionne autour. Quand vous participez à un colloque en Suisse, on vous garantit, depuis n'importe où, votre temps de déplacement. On vous indique que vous allez partir de là, vous allez arriver là. Cela va durer tant de temps. C'est-à-dire que vous avez une carte d'espace-temps qui vous est donnée, dans tout le pays, au travers d'un pass de transport généralisé qui vous donne l'accès à tous les types de transport. Je pense que c'est un des enjeux de la prochaine mandature à Paris : le pass généralisé et les transports généralisés. L'enjeu de la ville et du territoire, il est d'abord dans la maîtrise du temps et dans la maîtrise des déplacements.

« [...] pas de transports, pas de transports collectifs, pas de maillage, pas de projets [...] »

Jean Audouin

Sur deux ou trois questions que tu as posées concernant l'Île-de-France, je pense que Mireille Ferri -que je remercie de se joindre à nous- y répondra tout à l'heure.

Cela étant, lors de la préparation de cette réunion, tu avais fait quelques propositions sur l'aménagement de la région parisienne, sur lesquelles j'aimerais revenir. D'autre part, tu avais posé une question : que deviendra l'aménagement quand il n'y aura plus d'aménageur public ?

Bernard Reichen

On voit dans les projets, dans la gestion des processus, un nouveau rapport privé-public qui s'établit. De plus en plus, la responsabilité publique en terme d'urbanisme va se déplacer vers les questions territoriales, environnementales, les équilibres du territoire et la mobilité. L'urbanisme de zone -l'échelle du damier de Cerdà donne des zones objectives qui sont extraordinairement opérationnelles- à l'image d'une Zone d'aménagement concerté (ZAC) d'une vingtaine d'hectares, est quelque chose qui

« On est dans un urbanisme de la roue de bicyclette : la couronne est un formidable lieu de développement intercommunal [...] »

sera de plus en plus concédé ou traité en partenariat avec le privé. Nous sommes un peu les éponges d'une histoire. On ne demande qu'une chose : que toutes les formes d'aménagement cohabitent et que les grandes opérations publiques existent. Ma question porte plutôt sur le rôle de la collectivité : à partir du moment où on va sortir d'un urbanisme basé sur le droit des sols et la possession publique des sols, comment va-t-elle s'y prendre ? A Montpellier, par exemple, lors de l'élaboration du Schéma de cohérence territoriale (SCoT), on s'est aperçu que les zones d'aménagement concerté et les grandes opérations d'urbanisme, ne représentaient que 5 à 7 % des territoires consommés par l'urbanisation dans une durée déterminée. Avec les 30 élus de l'agglomération, on a fait un atelier que j'avais appelé « la chasse aux hectares manquants ». Où sont les 95 % qui ne sont pas couverts par une procédure publique qui permet de maîtriser la forme urbaine ?

Sur la région parisienne, ma réflexion, c'était l'idée d'un « urbanisme de la roue de bicyclette ». En travaillant sur le tramway de Paris, je fais je constat qu'on est en train de passer d'une mentalité radiale, qui était l'obsession de l'Île-de-France, à une réalité circulaire. Le tram de Paris va avoir cette vertu de créer une ville circulaire simplement par une pratique nouvelle. Cette ville circulaire devrait s'affranchir de l'idée de porte. Mentionner en permanence la notion de porte ou marquer les portes ça veut dire quoi ? On marque la sortie ou on marque l'entrée de la ville ? Je crois qu'on marque surtout une couronne qui est un formidable lieu de développement intercommunal potentiel. J'avais dit qu'on est dans un urbanisme de roue de bicyclette. On est en train de construire le moyeu. On a déjà le centre. Après il reste à construire la roue. Quand on aura la roue, on pourra tirer les rayons. La roue c'est l'A86. Elle pourrait tourner plus vite. Dans les systèmes de tangentiels, ou dans les systèmes de liaison banlieue-banlieue, entre le tramway des maréchaux et ces différentes rocade, on pourrait peut-être retisser des rayons qui auraient un autre sens que simplement la fuite permanente du centre vers l'extérieur.

Jean Audouin

Jean-Louis Subileau et Michel Dresch : nous avons là deux aménageurs. L'un par le biais d'une société d'économie mixte sur un territoire donné, et avec un sol plus ou moins maîtrisé. L'autre aussi sur un territoire donné avec un sol théoriquement maîtrisé, qui se libère petit à petit. Dans ce contexte-là, comment est-ce qu'on mène des grands projets ?

Pour ceux qui ne le connaîtraient pas, Jean-Louis Subileau est directeur de la SAEM Val de Seine Aménagement et en même temps, il est directeur d'Euralille. C'est un opérateur. Il a notamment travaillé à l'APUR, il a donc une longue pratique en d'agence d'urbanisme. Mais surtout une expérience des grands projets, notamment des « Grands Projets du Président », et en particulier de la Grande Arche de la Défense. Il a été aussi directeur général de la SCET [Société Centrale d'Équipement du Territoire].



Jean-Louis Subileau

Directeur général délégué de la Société d'économie mixte (SAEM) Val-de-Seine Aménagement, Boulogne-Billancourt*

En quelques minutes. Ce séminaire m'évoque beaucoup de choses. Lorsque j'ai commencé ma vie professionnelle en travaillant sur le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'Île-de-France, ou plutôt de Paris, que nous avons fait avec l'APUR en 1974-1976, nous avons des débats homériques avec le prédécesseur de Monsieur Dugeny, Jean-Paul Alduy, sur ce qu'était la Région Île-de-France. Ce qui m'a frappé, en écoutant Jean-Paul Huchon ce matin, ce n'était peut-être pas un désenchantement, mais un certain nombre d'idées communes qui ressortaient. Il y a toujours un corps commun, à un moment donné. Donc on veut une métropole organisée, compacte, dense. Cette idée pourrait être aujourd'hui le corps commun de nous tous probablement. On a un réseau maillé de transports. C'est magnifique. Ça tourne comme en Suisse. Et au dessus, on a une ville compacte, dense, organisée. On est tous d'accord. Le problème, comme l'a dit Pierre Mansat, c'est comment faire ? J'ai bien aimé les deux choses. Est-ce que la succession de projets qu'on va présenter avec Michel fait une vision ? Et deuxièmement, est-ce qu'on a les moyens de cette densification qui se semble être notre idéologie ?



[Quelle vision métropolitaine pour l'Île-de-France ? Cas de Lille Métropole]

Sur ces deux questions, le premier point. Ce qui manque le plus en Île-de-France, c'est d'une vision métropolitaine. C'est très difficile, du fait de l'absence de gouvernance réelle à l'échelle de ce problème, et de la complexité des structures de décision. Ce n'est pas seulement de la faute des élus. On est partis de la grande vision de Delouvrier avec les deux grands axes tangentiels, ce qui nous a mené dans le débat que j'évoquais tout à l'heure, à considérer qu'on ne pouvait rien faire sur la première couronne. J'ai sorti les textes hier soir chez moi, parce que ça m'amuse. Ce n'est pas vieux, ça a 30 ans. Moi, j'étais à l'APUR. J'estimais qu'on pouvait densifier énormément en Plaine Saint-Denis, à Ivry. On nous répondait à l'IAURIF : « Non, ce n'est pas possible. La ville est pleine, là. Elle ne peut pas bouger. » La mutabilité d'un territoire se lit à travers des catégories conceptuelles, ou par rapport à une volonté. Ça apparaît comme une chose objective, mais ça ne l'est pas. D'où l'importance de la vision qui se dégage de tout ce qu'on a vu ce matin et de tous les débats sur l'Île-de-France. Je pense que la vision marche dans l'urbanisme si elle fait coïncider une stratégie politique territoriale et une stratégie de projet. Plus une gouvernance sur la longue durée extrêmement ferme, avec des outils solides. A ce moment-là, elle peut passer la crise. La vision, à Lille, on l'a eue avec la réalisation du tunnel sous la Manche et la gare TGV qui a été arrachée par Pierre Mauroy, avec une stratégie simple qui était : il faut faire renaître cette agglomération qui est en train de mourir. Tous les acteurs économiques se sont mobilisés. Il y a eu sur la longue durée quelques batailles, mais surtout un accord politique sur Lille Métropole. La métropole est devenue une réalité là-bas. 87 communes. Des grands projets, dont celui-ci, à l'échelle d'une ville d'1,2 millions d'habitants [Euralille]. J'appelle cela la « vallée des équipements ». Il y a toutes les instances de commandement. Les instances culturelles : le Zénith, le Grand Palais. Il y a les sièges sociaux. La gare TGV. On ressoude une agglomération. On en chan-



* Fonction exercée à la date du colloque

ge l'image. Mais tout ceci avec une vision partagée. Peut-on avoir une vision partagée en Île-de-France ?



[Densification raisonnée. Coopération public-privé]

Quand je suis amené à diriger, depuis 8 ans maintenant, sur le territoire de la transformation des anciens terrains Renault à Boulogne, j'en doute un peu. J'interviens là sans protection politique d'aucune sorte. Nous nous trouvons donc avec un territoire magnifique, sur le plan environnemental, ce grand berceau de collines, cette magnifique boucle de la Seine. Un territoire qui est très trapu, tout près de Paris. On a mis cette image à dessein parce qu'on voit qu'on est encore en dehors de la roue de bicyclette, le Tram des Maréchaux est la première roue. Il y a 74 hectares, une capacité d'avoir cette densification maîtrisée et raisonnée, la mixité, et d'expérimenter en matière d'environnement durable. Nous avons là le trapèze. C'est 40 ha. On va construire environ 700 000 m², 6 000 logements. On va donc faire de la densification raisonnée, tout en ayant la moitié d'espace public : espaces verts, promenades, traverses, etc. On est donc dans un modèle qu'on accepte tous aujourd'hui. Un autre problème, c'est que ce projet a été fait sans appropriation foncière par l'aménageur public que nous sommes, du fait du propriétaire foncier unique : Renault. Mais il y a un aménageur public, une ZAC publique. Je pourrais parler aussi du montage, qui est probablement à cette échelle le premier montage public-privé. Ce qui ne veut pas dire que soit les élus, soit les aménageurs perdent le pouvoir. Au contraire, c'est une nouvelle répartition du risque. Ça représente un intérêt considérable de parler très en amont avec les promoteurs qui ont acquis les terrains directement de Renault, et finalement se confronter chaque jour : cela fait 7 ans que ça dure, presque en atelier entre des architectes, des promoteurs ayant des logiques totalement différentes, des aménageurs publics regardant plus sur le long terme. Dans tout domaine, ce débat est productif. Après, on pourrait discuter du partage de la marge. Qui se partage la valorisation ?



J'ajoute qu'on est là dans un projet politiquement correct qui comporte un tiers de logements sociaux, dans chaque îlot. Je fais en sorte que dans chaque macro-lot, il y ait toujours un tiers de logements sociaux. Donc nous sommes politiquement corrects. Il y a, au milieu, l'Île Seguin. C'est comme les Halles. Il y a des lieux maudits. Ils ont une place dans la conscience collective et tout le monde a son idée. Ici, nous avons, avec François Barré à la demande de Jean-Pierre Fourcade, mis en place l'idée de l'Île des deux cultures, en se disant : « voilà un espace où l'on ne veut pas qu'il y ait de logement ». Jean-Pierre Fourcade était d'accord. Construire des logements, ce serait sûrement pour des privilégiés. On n'allait pas refaire l'Île Saint-Louis. Avec une certaine forme de fidélité, on voulait là une île de la création et du travail, qui a été illustré là par des générations d'ouvriers et d'ingénieurs. Donc on a décidé de relier la recherche à la culture. Sur ce point, nous nous sommes toujours trouvés tout seul. Pourquoi ? On est à l'ouest de l'Île-de-France. Quand nous allons voir la Région, ce projet n'existe pas. On vous dit : « oui, peut-être » avec sympathie. Mais ça n'existe pas. Je ne parle pas des débats internes à la droite dans les Hauts-de-Seine. On se trouve donc devant une grande idée qui, à mon avis, est à l'échelle de l'Île-de-France, voir même à l'échelle internationale. New York University ne s'y est pas trompé quand elle veut y installer son campus. C'est pour ça que j'ai mis l'image ici, le pro-



« En Île-de-France, du fait du morcellement, il n'est pas possible de dégager une véritable vision collective ».

jet dessiné par Jean-Paul Viguiier sur ce site. On pourrait, sur une petite île de 11 ha, dans un lieu magnifique, relié à Paris... si on s'y mettait tous ! Mais avec la structure de gouvernance, ce n'est pas possible. Tout est traité dans une conflictualité politique très forte. On pouvait, si on s'y mettait tous, avoir là un projet qui montrerait un des visages de l'avenir de l'Île-de-France. Je ne suis pas désenchanté. On va le faire. Mais le problème de la structure de gouvernance en Île-de-France est fondamental. A Lille Métropole, si une entreprise vient de Roubaix à Lille, la TPU [Taxe Professionnelle Unique] est la même. Ce n'est pas un drame. Lorsque FINAREF, la financière Pinault-Printemps-La Redoute, déplace son siège à Euralille, ça n'est pas un drame pour lui. C'est dans la logique économique de la métropole lilloise. Le système TGV marche. Les cadres ont besoin d'aller à Paris et à Londres. C'est mieux ainsi. Chez nous, dans la structure de l'Île-de-France actuellement, du fait du morcellement, il n'est pas possible de dégager une véritable vision collective.

Jean Audouin

Un panorama idyllique, en particulier pour Euralille. Je tiens à préciser quand même que les frontières existent dans la gouvernance. C'est-à-dire que quand on passe d'un territoire à un autre, même si la TPU va à tout le monde, certains maires ne veulent pas qu'on construise chez eux. Je ne voudrais pas qu'on s'imagine que Lille Métropole ne rencontre pas certaines difficultés, qui sont naturellement très présentes à Paris Métropole.

Michel Dresch. Vous êtes directeur de la SEMAPA, Paris Rive Gauche [que certains d'entre vous vont aller visiter, cet après-midi]. Michel Dresch a connu plusieurs postes au sein du Ministère de l'Équipement, notamment au Cabinet du Premier Ministre Pierre Maurois. Il était Secrétaire Général des Villes Nouvelles. Il a travaillé sur la question des financements avec la Caisse des Dépôts. Il a été Directeur Général d'Epamame - Epafrance. Depuis 2004, il est Directeur Général de la SEMAPA, Paris Rive Gauche. C'est une conduite de projet à des échelles très différentes, puisque Epamame - Epafrance représente un territoire très vaste, avec un réseau de centralités, plus un partenariat public-privé avec Eurodisney. C'est une histoire. D'un autre côté, il y a la SEMAPA qui est une autre histoire, avec un partenariat avec la SNCF.



Michel Dresch

Directeur de la Société d'Économie Mixte d'Aménagement de Paris (SEMAPA)

Je vais faire une petite description comparée du pilotage de ces deux opérations.

[Paris Rive Gauche et Marne-la-Vallée]

La première, la SEMAPA, Paris Rive Gauche c'est 130 ha, c'est une opération urbaine dans Paris, très dense, le long de la Seine avec des valeurs foncières extrêmement élevées mais des coûts d'investissement également considérables. C'est un projet très ouvrageux, puisque la moitié du projet va se faire par construction au dessus des voies ferrées. Marne-la-Vallée, c'est un contexte complètement différent. C'est 30 km de long, du milieu de la petite couronne à l'extrémité de la grande couronne. C'est un grand territoire parisien qui intéresse plus d'une trentaine de communes,



quatre structures de coopération intercommunales, auxquelles s'ajoute un grand opérateur privé qui est Disney. C'est effectivement deux échelles très différentes. Mais il y a quelques points communs, notamment par rapport au fait que ces deux opérations fonctionnent.

[1^{er} point : la politique foncière]

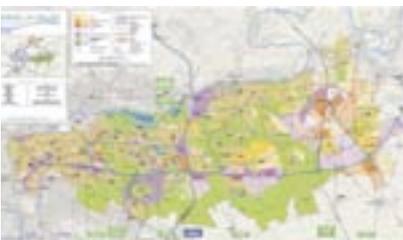
Le premier point commun, qui est décisif, c'est la politique foncière qui prévaut dans ces deux opérations. Elles sont assurées de leur assiette foncière, Marne-la-Vallée par le fait que l'Etat, dès l'origine, a procédé à des acquisitions massives de terrains à des conditions très intéressantes puisque c'était du terrain agricole. Pour la SEMAPA, on est dans un cas de figure du même type puisque l'essentiel du foncier de Paris Rive Gauche est du foncier RFF ou SNCF. Il y a eu quelques acquisitions, notamment auprès de Bouygues, pour l'achat des Grands Moulins. Et une convention de 1991, lie la Ville de Paris, la SEMAPA, et la SNCF qui garantit à la SEMAPA des disponibilités foncières à des prix qui ont été fixés au départ et qui sont indexés régulièrement.

Je note que dans nos débats, on ne s'est pas interrogé sur un phénomène absolument stupéfiant qui a été l'abandon, au cours des 25 dernières années, de toute politique foncière de la part de la puissance publique, qu'il s'agisse de l'Etat ou des collectivités territoriales. On a raison aujourd'hui de se poser la question de la gouvernance, et des priorités, parce qu'une très grande part des difficultés qu'on a aujourd'hui, notamment l'intraçable déficit de logement, provient de l'abandon de la politique foncière. On est en train de la reprendre aujourd'hui, de manière pas évidente, puisqu'on crée une multiplicité d'établissements publics fonciers, alors qu'on peut penser que, sur la Région Île-de-France, il serait préférable d'en avoir un seul. Encore une fois, une des grandes difficultés qu'on rencontre vient de cet abandon de la politique foncière. Une des chances de Marne-la-Vallée comme de la SEMAPA, c'est de n'avoir pas subi les conséquences de l'abandon de cette politique foncière.

[2^e point : un aménageur public]

Deuxième point commun. Dans les deux cas, on a un organisme public. La SEMAPA est une société d'économie mixte, mais en réalité c'est une société publique puisqu'il n'y a pas véritablement de partenaire privé. Marne-la-Vallée, c'est un établissement public d'aménagement, avec la particularité qu'ils sont deux, puisqu'il y en a un dont la fonction est d'être l'interlocuteur de la société Disney.

Il y a quand même des modes de fonctionnement assez différents. Je prendrai un exemple qui m'a beaucoup frappé quand je suis passé d'un établissement à l'autre. A Marne-la-Vallée, on fait l'urbanisme en régie, avec une équipe d'urbanistes très importante, de l'ordre de 20 à 25 personnes. On a recourt à des architectes extérieurs, mais pas pour le cœur du travail qui est fait au sein de l'établissement public. Les directives d'urbanisme et d'architecture, l'élaboration du projet, c'est l'équipe en régie qui le fait. Ce qui comporte des avantages et des inconvénients. On maîtrise tout, mais en même temps il y a un risque d'usure avec le temps. A la SEMAPA, c'est complètement différent. On a une petite équipe d'urbanistes





dont le travail est d'assurer l'interface avec un certain nombre d'architectes coordinateurs qui ont chacun la responsabilité d'un quartier. C'est ainsi, par exemple, que Bernard Reichen est responsable du quartier Austerlitz sud, que Jean Nouvel et AREP viennent d'être désignés pour le réaménagement de la gare d'Austerlitz et de ses abords, ou que Christian de Portzamparc -comme vous le verrez cet après midi- est celui qui a élaboré les directives d'urbanisme et d'architecture du quartier Masséna. C'est lui qui, en liaison avec les urbanistes de la SEMAPA, s'assure de la mise en œuvre de ces projets, conformément à ces orientations. C'est deux manières différentes de travailler. L'avantage du système SEMAPA tient au fait que, si la SEM arrive à bien tenir la cohérence de l'ensemble, c'est un gage de plus grande diversité, que d'avoir recours à différents talents.



[3^e point : la durée]

Autre point commun, c'est évidemment la durée. Quand j'ai été nommé Secrétaire Général des Villes Nouvelles en 1983, on annonçait la fermeture des établissements publics d'aménagement des villes nouvelles dans les 5 ou 6 ans à venir. 25 ans plus tard, Marne-la-Vallée existe toujours. C'est la même chose pour la SEMAPA, qui est amenée à fonctionner au moins jusqu'en 2020. Pour les grandes opérations, les grands projets urbains, il ne faut pas se dire que cela va être fait en 10 ans. Il se donner 20, 30 ou 40 ans, et éviter de stresser les équipes en leur disant que dans 5 ans, c'est fini et qu'on va tout fermer. Ça a été une pratique régulièrement conduite en son temps.

Jean Audouin

C'est pourtant une technique qui est utilisée aussi bien en Angleterre, où des organismes sont créés et on leur dit : « Vous avez 10 ans pour faire ça, et c'est fini ». C'est la même chose à Barcelone, où on donne un objectif, et où les organismes ne se survivent pas à eux-mêmes.

Michel Dresch

Marne-la-Vallée ne se survit pas à elle-même artificiellement. Je vais préciser y venir. C'est la même chose pour la SEMAPA. Dans le cadre de ces deux projets, ce qui est très frappant, c'est que Marne-la-Vallée est une ville nouvelle classique, avec ses ingrédients, sur lesquels je ne vais pas revenir. Finalement, Marne-la-Vallée, aujourd'hui, est très différente de ce qui avait été prévu. Une de ses principales caractéristiques, c'est d'être l'un des premiers pôles de loisirs, non seulement de la région Île-de-France, mais pratiquement de l'Europe. On avait un système (réserves foncières, infrastructures, méthodes de travail) qui a été capable d'accueillir un projet comme celui de Disney. Tout le monde s'accorde à dire que Disney ne serait jamais venu s'il n'y avait pas eu la préparation faite au niveau des acteurs de la ville nouvelle. C'est un projet qui s'est fait sur le long terme, mais qui débouche aujourd'hui sur quelque chose d'assez différent de ce qui avait été pensé.



« Sur le secteur Masséna Bruneseau, se pose la question de l'articulation avec Seine Amont. Il y a de la durée mais aussi de la mutabilité dans les projets ».

Deuxième caractéristique. Si je me réfère à ce que disait Jean-Paul Huchon plus tôt, le développement de l'Île-de-France va se faire à partir de l'addition d'un certain nombre d'outils. Il y a l'outil ville nouvelle dans le cas de Sénart et de Marne-la-Vallée, mais également dans le cas de Seine Amont. Sur Marne-la-Vallée, la question qui se pose aujourd'hui, est celle de la densification et de la capacité à construire encore 15 000 ou 20 000 logements sur ce territoire, avec des outils et du foncier qui sont disponibles. On ne peut pas se passer de ce potentiel de croissance. Il y a un certain parallélisme avec la SEMAPA puisqu'au départ, avec la précédente municipalité, la SEMAPA avait été conçue essentiellement comme un pôle d'affaire.

La municipalité présidée par Bertrand Delanoë a assez sensiblement changé le projet, puisque le mot d'ordre, aujourd'hui, n'est plus : « on fait un quartier d'affaires », mais « on fait un quartier parisien », avec ce que cela comporte de diversité de fonctions, notamment un renforcement des fonctions universitaires et un accroissement de la part des espaces verts dans le projet. Je note d'ailleurs que ce discours -qui n'est pas du tout un discours d'affaires comme celui qu'on peut conduire à La Défense- est extraordinairement efficace vis-à-vis des chefs d'entreprises, parce qu'ils sont bien plus contents de venir s'installer dans un quartier dit « parisien », avec sa pluralité de fonctions, d'occupants et d'habitants, plutôt que de venir dans un quartier d'affaire monofonctionnel qui ne leur plairait pas du tout. Il y a donc eu cette première mutation, d'un quartier d'affaires à un quartier parisien.

Aujourd'hui, pour la SEMAPA et pour Paris Rive Gauche, il va très certainement y avoir une deuxième mutation. Il reste à faire le dernier secteur de Paris Rive Gauche, qui est le secteur de Masséna Bruneseau. C'est un secteur pour lequel ont été dessinées à titre de projet un certain nombre de tours qu'on a pu voir dans la presse. Ce qu'il y a derrière ces images d'architecture, c'est un nouveau projet urbain, qui vient se surajouter au projet initial de Paris Rive Gauche.

C'est celui d'une nouvelle centralité, d'un nouveau pôle de centralité qui, lui, se situe à l'échelle de l'agglomération. Si on fait la densité qui est aujourd'hui envisagée sur le secteur de Masséna Bruneseau dans l'opération de Paris Rive Gauche, il y aura la partie quartier parisien dans le XIII^e traditionnel, mais on crée un nouveau pôle de centralité. Se pose, à ce moment-là, toute la question de savoir comment on s'articule avec Ivry, et avec l'ensemble de l'opération Seine Amont. Il y a donc de la durée, mais il y a aussi de la mutabilité dans les projets.

Jean Audoin

Est-ce que la SEMAPA n'est pas frustrée en permanence d'être bloquée par le périphérique ? De ne pas pouvoir travailler sur Ivry, après tout, puisque c'est un outil performant sur la Seine Amont ? C'est juste un peu de provocation...

Michel Dresch

Je vais vous raconter une petite histoire. La SEMAPA n'est pas du tout frustrée - enfin elle l'est mais pour d'autres raisons. L'année dernière, la Ville d'Ivry a lancé un appel à candidature pour l'aménagement du quartier central d'Ivry.

Jean Audouin

La SEMAPA a été candidate.

Michel Dresch

Dans le cadre de la mise en concurrence, la SEMAPA s'est présentée comme candidate. On a fait des propositions. On n'a pas été retenus. On était prêts, avec l'accord explicite du Maire de Paris et de Pierre Mansat. On s'est portés candidats avec une certaine prise de risque. On n'a pas été retenus parce qu'il y a eu une autre SEM, jugée meilleure que nous, qui a été retenue, mais on a fait la démarche. Peut-être que ce sera couronné de succès plus tard.





Séquence 3

A-t-on besoin de grands projets urbains en Île-de-France ? Débat avec les élus

Jean Audoin

Merci. Je vais maintenant m'adresser aux élus, Mireille Ferri et Pierre Mansat, pour voir comment vous vivez ces différentes opérations. Sans vouloir reprendre le discours de Roissy du Président de la République, sur sa vision de la reconfiguration de l'Île-de-France, comment est-ce que vous vivez la capacité de l'Île-de-France, aujourd'hui, de mener des projets urbains, y compris dans la compétition internationale, face à des villes comme Londres, Amsterdam ou Copenhague ? Est-ce que vous n'avez pas l'impression qu'on fait « petits bras », qu'on est timides et engoncés dans nos habits un peu étroits, cartésiens et parisiens ? Mireille Ferri, que pensez-vous de cette situation ?



Mireille Ferri

Bonjour tout d'abord, puisque je viens de vous rejoindre. J'étais ce matin dans la vallée scientifique de la Bièvre, où la question se posait très concrètement : comment créer un pôle de dynamisation ? J'ai entendu en arrivant beaucoup de comparaisons internationales, où l'on vante assez régulièrement le dynamisme londonien ou madrilène. J'avais par ailleurs été marquée très récemment par le dynamisme d'Istanbul. Nous savons tous qu'en termes de développement urbain voire d'explosion urbaine, les grandes agglomérations sont dans des dynamiques très différentes, maîtrisées ou non. Par comparaison, l'Île-de-France paraît avoir plus de difficultés à produire rapidement des opérations de grande envergure. Nous percevons avec d'autant plus d'acuité la difficulté dans laquelle nous sommes pour repérer les potentialités, les acteurs, pour évaluer le niveau de volontarisme politique sur lequel nous appuyer. Quel est le niveau d'acceptation des populations ? Quels sont les outils à notre disposition ?

[Besoin d'images positives de la densification et du projet urbain]

Nous pouvons identifier plusieurs freins au lancement de très grandes opérations urbaines. Le premier serait culturel. Les images récurrentes des modes assez brutaux d'urbanisation au XIX^e siècle, le surgissement des cités des années 50 et 60 ont été accumulés comme autant d'images négatives, parfois traumatisantes. Le débat sur la densification dans notre région a été très révélateur. Beaucoup d'interlocuteurs raisonnaient sur des images « préconstruites ». Il n'y avait presque pas de débat possible. Il a fallu faire un état des lieux des représentations collectives, analyser le fait que la première image renvoyée sur ce thème, ce sont les tours et les barres. Puis alimenter le débat en fournissant les données chiffrées montrant que cet urbanisme ne correspond pas à une réalité de ville dense ou compacte, démontrer la corrélation

« Il y a aussi un travail à finir pour montrer que la compacité des villes va leur apporter, demain, le niveau de qualité et d'urbanité qu'elles ont perdu parfois ».

entre les questions sociales (proximité de l'emploi et des services...) et environnementales (maîtrise de la consommation d'espace et d'énergie...). Apporter la démonstration que le rêve fantasmé de la possession du fameux pavillon à la campagne pouvait produire au moins autant de ségrégation sociale que de bonheur escompté. Cette représentation collective pèse sur les élus. Nous avons donc un premier handicap à remonter qui est le déficit d'image de la grande opération d'urbanisme de la production urbaine ambitieuse. L'intervention forte sur un territoire n'est pas vécue a priori comme positive. D'où tout un travail pour mettre en avant l'idée que c'est la compacité des villes qui va leur apporter, demain, le niveau de qualité d'espace public ou d'urbanité qu'elles ont parfois un peu perdu. C'est un travail complexe. Et les élus locaux, imprégnés pour certains des mêmes représentations négatives, ne perçoivent pas toujours spontanément les potentiels de leurs territoires. J'ai beaucoup entendu, ces derniers mois, des interventions du type : « mais attention ! Là, il y a déjà un vrai déséquilibre, trop peu d'emplois, trop de logements... », « On veut nous imposer encore de la construction, du logement social. C'est inadmissible ! ». Ces réactions ont toujours un fondement, mais il nous faut trouver les moyens de raisonner à une autre échelle au regard des besoins de la métropole régionale, et surtout trouver les outils pour accompagner les élus dans leurs efforts de développement local, en matière d'implantations de services et d'organisation des déplacements principalement. Il faut le faire, mais surtout pas en imposant un certain nombre d'opérations préconstruites, plutôt en essayant de convaincre avec les moyens que nous nous donnons : la collaboration et la contractualisation.

[Le dialogue avec les collectivités locales]

« Accompagner l'émergence de "nouveaux quartiers urbains", intellectuellement, financièrement et avec des outils d'ingénierie ».

Le principal outil, après les questions de représentation et de mobilisation d'un certain nombre d'intellectuels et d'acteurs pour faire changer l'image de la ville, c'est le dialogue avec les collectivités. Pour donner un exemple concret, le volet 3 du Contrat de Projet que nous venons de passer avec l'État a intégré la compétence de la fabrication urbaine par le biais de l'émergence de ces Nouveaux Quartiers Urbains dont la définition n'est pas arrêtée. Ce qui nous permet aujourd'hui de dialoguer avec la commune de Saint-Ouen, parce que sur le territoire des Docks, il y a une opération magnifique à faire émerger. Là, nous pouvons accompagner intellectuellement, politiquement, financièrement et avec les outils d'ingénierie dont les uns et les autres disposent, l'émergence d'un beau projet de restructuration, non seulement au niveau de la ville, mais au niveau de tout le territoire qui l'accueille. Ainsi en cœur d'agglomération, sur l'Île Saint-Denis, à Sceaux... ou ailleurs, quand les élus sont déterminés, nous pouvons saisir ensemble les opportunités, en accompagnant financièrement les projets qui émergent. Nous avons voté une délibération qui peut abonder de l'ordre de 10 000 € par logement construit au-delà du point mort démographique, plus un suivi sur les équipements et les questions de transport. Dans des secteurs plus ruraux aussi, cette question de la polarisation autour de centralités renforcées dans chaque bassin de vie peut être posée et nous pouvons organiser un soutien et un accompagnement. Nous ne sommes plus dans le même niveau d'opération d'urbanisme mais il s'agit toujours de rendre cohérent un vaste espace métropolitain en organisant sa trame urbaine de façon équilibrée et fluide. Nous testons aujourd'hui la possibilité de concevoir un projet de développement territorial sur un ensemble inter-

« Si nous expérimentons en matière de transports, en matière de production de bâti [...], nous saurons nous saisir d'un ressort majeur du dynamisme de l'Île-de-France ».

communal. Le projet urbain ne se concentre pas sur un site unique puisqu'il y a trois ou quatre cantons qui maillent leurs projets pour bâtir un « réseau urbain ». C'est-à-dire qu'on change aussi la conception que nous avons du grand projet d'urbanisme. Cela ne va pas représenter 1 000 logements, l'emploi qui va avec, les services et l'espace public sur un site, mais sur quatre cantons !

[Anticiper les nouveaux défis]

Il y a un dernier point qui me préoccupe fortement. Régulièrement, quand on entend parler de développement, on le fait dans un monde à dimension constante ou à contexte quasi-constant. La projection qui a été l'exercice fondamental de la réflexion sur le Schéma directeur [d'Île-de-France], s'inscrit dans un monde marqué par des contraintes assez nouvelles : la contrainte environnementale lourde -comme le dérèglement climatique- induit des modifications de notre environnement immédiat, que nous ne pouvons pas sous-estimer quand il s'agit d'organiser l'espace. Quand en plus cela se traduit par une donnée essentielle, liée à l'énergie, que cela interroge donc également les transports et l'usage que nous en faisons, le coût de ces transports, financier et environnemental... cela modifie la conception urbaine. Est-ce que cette nouvelle donne doit être nécessairement synonyme d'une forme de repli et donc affaiblir encore notre dynamisme ? Bien au contraire. Si nous sommes capables de concevoir demain, à l'échelle de l'Île-de-France, ces projets multiformes ambitieux, qui répondent déjà par anticipation à ce que nous allons connaître, l'effet vitrine que des régions comme la Californie savent fort bien gérer et le dynamisme qui en découle sont aussi à notre portée. Si nous expérimentons en matière de transports, en matière de production de bâti, si nous savons également solliciter le monde de la recherche et le monde économique qui peuvent y être adossés, nous saurons nous saisir d'un ressort majeur du dynamisme de l'Île-de-France. Je ne sais pas si ça répond à votre question, parce qu'elle était aussi large que provocatrice. Ce sont en tout cas les premiers éléments de réponse que je peux vous apporter, à un niveau très global mais aussi opérationnel.

Jean Audouin

Merci. Vous aurez de toute façon de revenir sur ces sujets cet après-midi. Trois mots de Pierre Mansat.

Pierre Mansat

Non seulement la multiplicité des projets urbains ne donne pas sens à la métropole, mais je crains qu'ils ne soient assez fortement concurrentiels voire parfois extrêmement égoïstes. Il y a des projets qui pourraient être formidables, mais qui ne sont pas portés collectivement. Cela va de pair avec une stratégie d'autonomisation d'un certain nombre d'acteurs politiques, comme par exemple la recherche d'alliances politiques entre le Conseil Général des Hauts-de-Seine et le Conseil Général des Yvelines pour constituer un front Ouest de l'entre soi et de la captation de la richesse. De ce fait, et malgré l'ambition du SDRIF, je ne suis pas sûr qu'aujourd'hui on soit en mesure de porter un projet métropolitain qui permette de transformer cette région et son cœur, pour les mettre sur la voie du XXI^e siècle. C'est pour cela qu'il y a deux impératifs.

**« Deux cas en
Île-de-France : la gouvernance
métropolitaine et le retour de
la puissance
publique ».**

Le premier, c'est la gouvernance métropolitaine, qui ne peut plus attendre et qui permettrait de faire émerger des projets acceptés par tous comme étant les projets phares sur lesquels se focaliser. Un vrai effort a été mené pour les projets européens qui nous ont été présentés. Je regrette de constater qu'aujourd'hui, ce n'est pas le cas en Île-de-France. On fait des efforts, mais seulement sur 5, 10 ou 15 projets.

Le deuxième impératif, c'est le retour de la puissance publique. Nous avons besoin d'une puissance publique qui contraigne. Dans d'autres pays, la propriété n'est pas assortie d'une exigence sociale puissante, forte. Quand il y a, comme aujourd'hui, près de 400 000 demandeurs de logements sociaux en Île-de-France, quand il y a de telles exigences en matière d'infrastructures de transports, il faut que la puissance publique s'affirme face à la propriété et impose un certain nombre de règles pour mobiliser le foncier disponible en faveur de développements collectifs.

Session 2

Nouvelles approches de projet : vers un développement plus durable à l'échelle métropolitaine ?

Séquence I

Stratégies de développement économique et projets urbains

Jean Audouin

Je vous propose d'aborder cette première étape avec Hans van der Made, urbaniste senior à Amsterdam. Il est ingénieur civil et architecte-urbaniste. Depuis 1981, il travaille avec la Ville d'Amsterdam sur de nombreux projets. Il a été associé aux projets de renouvellement urbain des rives de l'IJ, de Nieuw Sloten et de Zuidas. Il est professeur adjoint en composition urbaine à l'Académie d'architecture d'Amsterdam. Il va donc nous parler des stratégies d'aménagement d'Amsterdam depuis la reconversion du Waterfront jusqu'au projet Zuidas, ou comment développer des projets dans des contextes différents d'engagement du secteur public et du secteur privé.

Etude de cas : Amsterdam, Zuidas



Hans van der Made

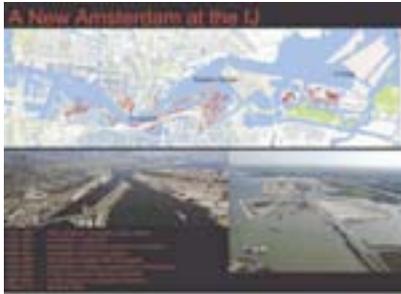
Architecte-urbaniste, ville d'Amsterdam

Je suis urbaniste à Amsterdam, ce qui signifie que je suis un hybride entre un architecte qui en sait trop et un chercheur qui ne fait pas assez de recherches. Ce qui m'intéresse en particulier, c'est la ville en tant qu'organisme vivant, et plus particulièrement les systèmes et les mécanismes qui créent ces villes. Avant de commencer, je voudrais dire que l'IAURIF a vraiment consacré un gros travail à cette étude sur les Grands Projets et cela nous amène tous à nous poser des questions. Paul Lecroart m'a demandé [à propos des projets urbains d'Amsterdam] de parler du « comment ? » et du « quoi ? », mais, ces travaux m'amènent à parler du « pourquoi ? ».

[Amsterdam. Créer un nouvelle urbanité]

Amsterdam est de 5 à 10 fois plus petite que Paris, selon les périmètres que l'on compare. La densité est 5 fois plus élevée à Paris. Vous avez 10 fois plus de touristes que nous. Mais nous partageons les mêmes problèmes et les mêmes questions. On a tous ces programmes télévisés, aujourd'hui, où l'on change des personnes laides en « top





model ». D'une certaine manière, c'est la même chose qui se passe à Amsterdam. Mais, les questions posées par l'IAURIF amènent à s'interroger sur le sens des changements en cours.

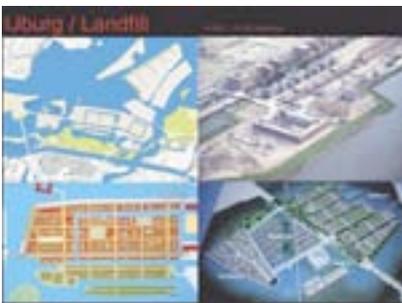
Vous avez, le long de l'IJ [le bras de mer d'Amsterdam], un développement urbain en cours. L'objectif est de recréer une relation entre la ville et la mer qui avait complètement disparu. Nous créons de nouveaux quartiers et de nouvelles centralités, que je vais vous montrer. Nous avons aussi un certain nombre de projets « invisibles », avec le réaménagement des rives de l'IJ [IJoever], les projets de régénération du Sud-est [Zuid-Ost] et d'Amsterdam Nord. Nous avons également engagé un nouveau projet gagné sur la mer, IJburg, qui prévoit la création de 15 000 logements, et peut-être même 30 000 ou 40 000 logements, dans cette zone qui était polluée par les rejets des systèmes de traitement des eaux et des ordures.

Quand je pense à la question du « pourquoi ? », je pense au moment où j'ai intégré les services de la Ville vers 1980, à l'époque quand on parlait de nouveaux centres secondaires, on se faisait quasiment renvoyer ! La ville d'Amsterdam, c'est comme la paume de la main. Et vous avez entre les doigts ces couloirs verts qui allaient jusqu'au centre de la ville. Cela veut dire qu'en moins de 5 minutes de vélo, on arrive au centre de la ville, et de même du centre de la ville vers la Ceinture verte. Ça a complètement changé en 20 ou 25 ans : on est passés de la ville à la métropole. Il s'agit de créer une véritable nouvelle vie urbaine. Il y a 30 ou 40 ans, les habitants avaient tous à peu près les mêmes besoins, mais maintenant nous sommes très différents. Certaines personnes aiment vivre dans le centre-ville, d'autres en banlieue. Nous avons plus de 170 nationalités vivant dans à Amsterdam. Nous sommes en train de devenir une société multiculturelle ; ce que vous êtes à Paris et en Île-de-France depuis longtemps.

[Les leçons du réaménagement du « Waterfront »]

Le projet de front de mer a commencé en 1980. La ville était en déclin économique, les ménages avec de hauts revenus travaillant en ville préféraient s'installer hors d'Amsterdam. Nous avons réalisé à Amsterdam que la politique de Villes Nouvelles du gouvernement portaient préjudice à la ville. Nous avons donc proposé au gouvernement une autre stratégie, autour d'un concept de « ville compacte » qui répondait avant la lettre aux principes de développement durable comme la réduction de la mobilité motorisée. Cela a bien fonctionné. En fin de compte, le gouvernement a soutenu notre investissement sur le front de mer. Depuis les années 1980, nous sommes passés par 4 ou 5 étapes d'élargissement du projet et d'investissement politique. Au départ, nous n'avions aucun élu intéressé parce qu'il s'agissait d'un projet de renouvellement urbain : à l'époque, ce n'était pas très à la mode et il y avait des dossiers économiques plus pressants. Tout a véritablement commencé avec l'adhésion de l'élu aux affaires économiques. Petit à petit, le projet est entré dans les débats avec le départ des industries portuaires liée au développement « conteneurisation » du Port d'Amsterdam. Quand nous avons commencé, il n'y avait pas engagement de la part du secteur privé. On ne travaillait que sur des petites échelles, dans un processus ascendant. Les grands projets à Amsterdam - comme ailleurs - commencent par des petits projets, des mini projets qui s'agglomèrent, au fur et à mesure pour des raisons de calendrier politique ou technique.

Dans un futur proche, près d'une personne sur huit vivant à Amsterdam habitera sur les bords de l'IJ, alors que personne n'y vivait auparavant, et près d'un emploi sur 11 y sera créé. En termes de stratégie, à partir de 1995, nous avons appris les leçons de l'échec d'un partenariat public-privé sur le Waterfront. La grande échelle du projet le rendait vulnérable : trop complexe, trop difficile à traiter pour les élus, trop compliqué également pour nos urbanistes pour avoir une idée d'ensemble de ce qui se passait. Trop complexe pour mettre en place un montage financier. Pour résoudre ce problème, à partir de 1998, nous avons développé une stratégie globale et défini les sous-secteurs en fonction de la morphologie des zones et des îles, le long du front de mer.



En 1998, on ne parle plus de développement du front de mer; mais on parle de faire la ville. Notre alternative aux villes nouvelles, c'est IJburg, à proximité d'Amsterdam. Nous avons un projet de reconquête sur la mer; à 15 minutes du centre-ville en tram, avec des logements moins chers, avec des maison-jardins et également avec le développement d'une culture urbaine. IJburg est vraiment devenu un quartier très attractif à Amsterdam.

[Le projet Zuidas]

Quelques mots maintenant sur Zuidas. Nous avons essayé, en tant qu'organisation, d'attirer les grandes banques au projet de développement du front de mer pour faciliter l'aménagement. Les architectes, les urbanistes, les promoteurs préféraient des projets et constructions de petite échelle. Il y avait une grande banque ABN AMRO. Les banques résistaient au développement en front de mer même sur des terrains libres. Elles voulaient aller dans le Sud de la ville ayant d'excellentes liaisons vers l'aéroport, le centre-ville et d'autres villes de Hollande. Elles ont été les premières à dire qu'il n'y a pas d'intérêt à forcer le développement d'Amsterdam, étant donné que le centre de gravité se trouve au Sud de la ville, dans le quartier de Zuidas. Cette zone était une zone de frange urbaine. La réponse de la ville a été plus ou moins flexible. Elle a reconnu les intérêts du privé : « si le développement doit avoir lieu, il faudra l'accompagner »?

En tant que municipalité, on doit toujours prendre l'initiative de ces projets et la garder aussi loin que possible dans la réalisation. Mais cela change : nous nous dirigeons vers le modèle anglo-saxon. Ce qui veut dire que, de mon point de vue, la Ville perd beaucoup d'argent, que quelqu'un d'autre va gagner. Nous n'avons donc pas assez d'influence sur le résultat final.



Le projet de Zuidas a un excellent positionnement, entre le centre-ville et l'aéroport. On est également à 5 minutes d'un grand espace vert. Le projet a commencé comme la transformation d'une zone périphérique. C'était une friche, comme un trou noir dans la ville. Et maintenant, la zone est transformée en quartier d'affaires. L'étape suivante est de transformer le quartier en une plate-forme internationale. C'est le troisième niveau de mise en œuvre du projet. Le premier niveau concerne les personnes qui travaillent et vivent dans la zone. Le second est « comment mettre en œuvre le projet en fonction du contexte de la ville. Le troisième est le niveau natio-

nal, qui s'intéresse à ce projet spécifiquement comme plate-forme économique. C'est la raison principale du soutien du gouvernement national.

Une partie essentielle du projet est d'enterrer le périphérique autoroutier (constitué de 6-10 voies de circulation) et les voies ferrées dans un large tunnel et d'aménager des parkings entre ces tunnels. C'est le « gros œuvre » du projet : assurer une continuité de la ville au niveau du sol, et réaliser un double programme de 1,2 à 2,4 million de m² amenant la surface totale constructible à 5 millions de m².

D'abord lancé comme un quartier d'affaires, il devrait devenir une zone de forte mixité avec 50 % de logements, dont 30 % de logements sociaux, 10 % à prix intermédiaires et donc 40 % de logements à prix abordable. C'est bien sûr dommage pour certains promoteurs, car les terrains sont très coûteux. Nous insistons cependant pour avoir une mixité fonctionnelle et sociale dans ce quartier.



Depuis un ou deux ans, nous travaillons avec les représentants de gros investisseurs. Nous les recherchons délibérément plutôt que des promoteurs étant donné les enjeux du quartier à long terme. Récemment, nous avons publié un rapport de près de 3 000 pages qui permet à des parties de prendre une participation dans ce projet et le contrat sera de 100 ans. Il est intéressant de savoir que la plupart des terrains sont la propriété de la Ville. Depuis 1900, un système de bail emphytéotique a été instauré par la Ville qui est ainsi propriétaire de 80-90 % des terrains.

Quand on a eu une réponse souple de la part des grandes banques pour Zuidas, on a pensé à la « méthode Zuidas ». Il s'agit d'un processus d'aménagement très ouvert. Nous faisons participer beaucoup d'experts externes sur des questions de développement durable, de mobilité... Nous travaillons avec des bureaux d'ingénierie afin de trouver une efficacité dans les phases de construction. Et nous travaillons avec nos propres experts en interne. Le plus important à signaler c'est que nous n'avons pas de plan final pour cette zone. Nous changeons de plan tous les deux ans. Nous appelons cela une vision (plutôt qu'un scénario) : elle précise les ambitions, mais s'adapte aussi aux objectifs du projet. C'est une vision à plusieurs niveaux. Elle consiste en des plans (physiques) représentant la densité, la mixité fonctionnelle, les segments des rues... et en une stratégie financière qui ne peut pas être trop souple [pour être honnête]. Parfois, on arrive à un processus trop fluide : ce qui peut être fixé aujourd'hui sera supprimé demain. Les plans changent tout le temps. Si on compare avec le projet du front de mer, je sais qu'il faut se fixer des objectifs auxquels on se tient dans le temps.



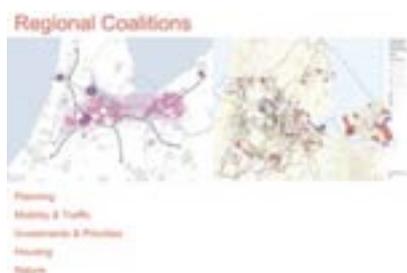
Le développement durable est devenu l'objectif le plus important de notre dernière vision, publiée il y a quelques semaines (2007). Nous l'avons élaborée avec des cabinets de conseils spécialisés sur la question. En dépit de la densité de la ville et du fait que presque aucune rue ne sera ensoleillée, il faut arriver à des environnements durables.

Je suis actuellement entouré par 20-40 spécialistes traitant de ces questions. Mais leur travail ne consiste qu'à faire des cahiers des charges ou des certificats. En tant que



concepteur; nous pensons que les choses ne viennent plus des élus de la Ville mais on conçoit à partir des questions de durabilité. Nous sommes donc concret dans notre conception. Notre plus haute ambition est de faire une ville bioclimatique et j'espère avoir l'opportunité de vous montrer l'an prochain les premiers programmes pilotes dans ce sens.

Comme je l'ai déjà dit, les grands projets urbains démarrent par une approche ascendante, mais il nécessite d'être encadrés par des échelles et procédures d'aménagement plus larges. Ceci est le Schéma Directeur d'Amsterdam. Il est réalisé tous les 5-8 ans en fonction de la volonté politique. On est forcé de le faire tous les 10 ans par les lois gouvernementales. [On voit les grands projets à Amsterdam et leur relation, leur interactivité avec la ville]. Nous avons un plan plus général à l'échelle de la région.



Au niveau régional, nous avons une coalition volontariste. Il y a 10 ans, le gouvernement a essayé d'instaurer une administration régionale. Il n'a pas réussi. Mais dans notre région, c'est un peu une relique de cette procédure. Nous discutons avec les représentants régionaux des questions de mobilité, de coordination pour production de logements et de bureaux. La seule tâche venant du gouvernement est de répartir les fonds sur les questions de circulation. C'est ce qui nous unit. Deux éléments découlent de ce processus. Le premier est que nous recherchons une synergie entre ces projets et que tout le monde soit en situation de gagnant/gagnant. Le second, l'élément le plus intéressant qui se passe à grande échelle, est que Amsterdam veut se débarrasser du concept de la « Randstad ». Il nous a aidé pendant 50 ans à réfléchir à la hiérarchie nationale entre les villes. Mais cela n'a pas vraiment porté ses fruits pour Amsterdam. Le gouvernement n'a pas réussi à s'engager dans ce sens et il y avait trop de concurrence entre les villes. Le cycle des « réunions Randstad » a retardé la prise de décision au niveaux national et local. Actuellement, Amsterdam se dirige vers le nouveau concept de « Métropole Amsterdam ». Nous voulons le mettre en œuvre nous mêmes dans le contexte européen.

Jean Audouin

Les banques ABN AMRO, ING, etc. soutiennent le développement économique de Zuidas. Pouvez-vous nous en dire un mot.

Hans van der Made

Je vous ai parlé du fait que ces banques font partie du processus d'aménagement depuis ces deux dernières années. Elles sont hautement engagées à présent dans les objectifs d'aménagement et dans le programme. Nous échangeons des informations sur la manière dont on peut réaliser ce projet. Effectivement, les banques sont plus désireuses de réaliser l'aménagement que nous ne le sommes à la Ville. Mais elles doivent souscrire à des parts financières. Ils ne peuvent que participer au projet s'ils signent le contrat pour les 100 prochaines années !

Jean Audouin

A priori peu de rapport entre Zuidas et la Plaine de France, quoique... Je propose de passer la parole à Hervé Dupont, ingénieur des Ponts et Chaussées mais aussi architecte, ce qui est assez peu fréquent. Il a travaillé dans de nombreux lieux, en particulier à Beyrouth, plus récemment à l'EPAD, l'Etablissement public d'aménagement de la Défense. Aujourd'hui, il est directeur général de l'Etablissement public d'aménagement territoire de la Plaine de France, un opérateur public. Il va donc nous donner un point de vue d'aménageur, dans son rôle d'accoucheur de projets.

Points de vue



Hervé Dupont

Directeur général de l'Etablissement public d'aménagement de la Plaine de France

Je vous présente très rapidement la Plaine de France, même si la plupart d'entre vous connaissent ; certains ont participé à une visite hier de la Plaine Saint-Denis, la partie Sud de la Plaine de France. Je serai donc assez bref, mais j'insisterai sur les aspects de gouvernance et de développement économique.

[La Plaine de France et l'EPA]

La Plaine de France est ce territoire qui va de Paris, la porte de la Chapelle, à Roissy et même un peu plus au Nord de Roissy et qui couvre en partie le Val d'Oise et la Seine Saint-Denis. Il a la particularité d'englober deux aéroports : l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle et l'aéroport d'affaires du Bourget. Une des particularités de ce territoire, -et c'est peut-être une des différences avec ce que l'on vient de voir à Amsterdam-, c'est qu'il est divisé en 40 communes, dont certaines sont en intercommunalité. Vous voyez l'intercommunalité de Plaine Commune en bas en vert, de Val de France en un peu plus foncé, avec les villes de Sarcelles, Garges-les Gonesse, etc., et au Nord, de Roissy Porte de France. Mais toute une partie n'est pas en intercommunalité, ce qui évidemment pose des problèmes de gouvernance, et notamment en terme d'inégalité entre les communes. Il y a un certain nombre de communes qui sont très riches du fait des retombées de l'aéroport, et d'autres qui sont très pauvres parce qu'elles ne les ont pas. Elles ont ces retombées en matière de bruit, mais pas en matière de recettes fiscales. Sans compter, bien sûr, une concentration sur la Plaine de France des populations les plus pauvres de l'Île-de-France, ce qui fait que vous avez des communes qui peuvent être très pauvres fiscalement et très pauvres de par leur population. Quelques chiffres : 300 km², donc c'est un vaste territoire ; près d'1 million d'habitants ; et deux départements : le Val d'Oise et la Seine-Saint-Denis.



L'EPA Plaine de France est un établissement public d'Etat, où sont représentés l'Etat, la Région, les deux départements du Val d'Oise et de la Seine Saint-Denis et des représentants des communes ou des intercommunalités que je viens d'évoquer. C'est un établissement public qui regroupe l'ensemble des collectivités publiques du territoire. Son président est M. Jean-Paul Huchon, président de la Région Île-de-France.

Revenons sur ce territoire et son développement économique. Vous avez ici un résumé du document stratégique de référence. C'est un document que nous avons élaboré pour définir les orientations de la Plaine de France. Il nous a demandé un grand travail de concertation et de discussion avec l'ensemble des collectivités locales et publiques. Il a finalement été adopté à l'unanimité en décembre 2005 par le conseil d'administration et qui fixe les grandes orientations. J'en dirai quelques mots.



[Un défi : faire émerger des projets urbains, supports du développement]

D'abord, il y a au Sud, dans ce qu'on appelle la première couronne et jusqu'à l'arc « Tangentielle Nord », un pôle tertiaire important sur le plan économique : la Plaine Saint-Denis [que vous avez visité hier]. Je rappelle que c'est un pôle de 1 million de km² de bureaux, que dans 6 ou 7 ans nous passerons à 2 millions de km² de bureaux, et à l'horizon de 15 ans nous en serons à 3 millions [de m² de bureaux]. Donc ça en fait un des pôles tertiaires majeurs d'Île-de-France, après La Défense et le centre de Paris, bien entendu, mais comparable à terme à ce qui se passe à Issy-Boulogne, par exemple. Donc un pôle tout à fait majeur et qui est en pleine expansion, d'autant plus que nous avons du foncier disponible en grande quantité du fait des friches industrielles qui se trouvent sur ce territoire et qui sont petit à petit dépolluées et ouvertes à l'urbanisation en logements mais également en développement économique. Au Nord, il y a un pôle économique très important à Roissy, notamment au Sud de l'aéroport, avec Paris Nord 2, avec Tremblay, avec Gonesse. Autour de Roissy, il y a 120 000 emplois, c'est-à-dire autant qu'à La Défense. Bien entendu, ce sont à la fois des emplois industriels et des emplois tertiaires.

En fait la stratégie, en matière d'économie, est relativement simple. Elle consiste tout d'abord à conforter ces deux pôles qui sont tout à fait essentiels et à développer ce que j'appellerais le « cœur » du territoire, c'est-à-dire la partie centrale entre ces deux pôles qui a été un peu délaissée. Les acteurs économiques, aujourd'hui, s'intéressent fortement à la Plaine Saint-Denis, s'intéressent à Roissy. L'attractivité de l'aéroport est évidente, on l'a vu tout dans le cadre de Zuidas avec Schiphol, et ils commencent également à s'intéresser à ce qui se passe entre les deux, ce qui est évidemment notre challenge, notre défi.

L'idée, c'est finalement d'utiliser le territoire pour l'ensemble de l'espace dont il dispose. Nous avons de l'espace, je l'ai dit, grâce à des friches industrielles, grâce à des terrains libres. Ça permet d'offrir des installations économiques au plus haut niveau de qualité.

L'autre défi, je l'ai cité tout à l'heure, c'est la gouvernance, qui est très morcelée. Nous faisons face parfois à des projets d'aménagement lourds, très importants, sur des communes qui ont peu de moyens techniques et financiers, donc pour lesquelles il faut assurer l'ingénierie de ces projets. Ce n'est pas tellement l'argent qui manque pour développer les projets urbains, c'est la capacité de les monter. Et je voudrais insister sur un des caractères de ce territoire : le moteur du développement, ça a été la construction de projets urbains. Tout le monde connaît l'histoire du Stade de France,

et du développement de ce secteur. Il y a une quinze ans personne ne mettait les pieds près de Grand Stade. Et c'est l'existence non seulement du Stade, mais d'un projet urbain très fort, très porteur, qui a permis le développement de tout ce secteur à quelques kilomètres des portes de Paris, bien desservi, et proche de Roissy. Donc il a énormément d'atouts. Mais il a fallu l'investissement de la puissance publique et le portage d'un projet urbain pour le faire. C'est ce que nous essayons de faire plus au Nord, autour du Bourget et autour de Roissy où le développement économique est tout à fait remarquable.

[Le rôle de l'EPA : l'aide à l'ingénierie]

L'autre point sur lequel je voulais insister, c'est sur le rôle de l'établissement public dans ce territoire un peu complexe. Nous avons à la fois un rôle de stratégie urbaine, c'est-à-dire que nous avons défini les grandes stratégies d'orientation, dans le cadre d'un Document stratégique de référence, et nous menons un certain nombre de travaux, de réflexions et de prospectives sur l'avenir de l'ensemble du territoire en matière de logements, de transports et de développement économique. Nous avons un rôle d'ingénierie de projets, de montage de projets urbains qui est tout à fait essentiel, compte tenu du contexte dont j'ai parlé plus haut, avec notamment la faiblesse de certaines collectivités locales. Et puis nous avons un rôle d'aménageur d'un certain nombre de projets que je ne vais pas détailler ici, [puisque ce n'est pas le lieu]. Mais je précise qu'il y a sur ce territoire des aménageurs, il n'y a pas que l'établissement public, qui portent un certain nombre de projets. Nous, nous essayons de porter les projets qui sont un peu orphelins, qui ont besoin d'une ingénierie spéciale et d'un effort particulier pour ressortir, notamment autour du Bourget, autour de Sarcelles ou d'autres secteurs. Voilà pour les grandes lignes de notre intervention.

Je conclurai en disant que les transports en commun sont évidemment une clé du développement de ce secteur. On connaît tous la particularité de l'Île-de-France : un réseau de transports en commun extrêmement dense, le plus dense du monde, à l'intérieur du périphérique, et extrêmement peu dense à l'extérieur en comparaison à d'autres agglomérations. Le vrai défi aujourd'hui, c'est de couvrir l'ensemble du territoire de l'Île-de-France, au moins dans sa partie la plus dense, par des réseaux de transports en commun. C'est l'objet d'un certain nombre de projets qui sont inscrits au contrat de projet actuel, et qui devraient être livrés vers 2013 - 2014, et qui nous donnent un facteur de développement considérable. La dernière conclusion que je voudrais faire, c'est que l'intérêt de la Plaine de France pour la région métropolitaine, c'est bien sûr l'aéroport de Roissy qui, je le rappelle, est le deuxième aéroport d'Europe en matière de transport de passagers et premier en matière de fret. C'est donc une machine à fabriquer de l'emploi absolument fantastique. Mais c'est aussi l'espace dont nous disposons. Paris a des problèmes de place évidents. Ici, nous avons de l'espace et donc nous pouvons offrir à la métropole les pôles tertiaires qui lui permettent de continuer son développement et de se moderniser d'une façon extrêmement efficace.

Jean Audouin

Je vous propose maintenant de passer à l'Université, si j'ose dire, et demander à Christian Lefèvre de prendre la suite. Il est Sciences Po d'origine et il se définit comme politiste. Ce qui nous intéresse aujourd'hui, ce sont les interrogations d'un chercheur sur la gouvernance métropolitaine qui est sa spécialité. Il est notamment l'auteur d'un ouvrage qui s'intitule *Métropoles ingouvernables : les villes européennes, entre globalisation et décentralisation*. Et il a notamment animé un séminaire pour le compte de l'IAURIF sur le thème *Entre projet et stratégie, le pari économique de 6 grandes métropoles européennes*. Il aurait pu remplacer Renato Galliano de Milan qui malheureusement n'a pas pu être parmi nous aujourd'hui, mais il restera dans son rôle.



Christian Lefèvre Professeur, Université Paris VIII

Je vais tâcher en 10 minutes de vous faire part d'un certain nombre de points que j'estime importants à mettre en débat au cours de cette séance.

Il y a un mot qui est, à mon avis, un cadre essentiel dans lequel s'effectuent ces grands projets urbains : c'est le mot de globalisation. Globalisation, métropolisation, compétition, compétitivité, et grands projets urbains comme un des modalités de déclinaison de cette globalisation. C'est quelque chose qu'il faut garder en tête, et qu'en Île-de-France, on n'a pas assez en tête. Je pourrais en dire un mot, notamment dans une comparaison avec Londres, plus tard.

[Grands projets, métropolisation, globalisation]

Depuis les travaux de Saskia Sassen et certains travaux de Sir Peter Hall, il y a un lien entre globalisation et métropolisation. Les métropoles sont l'un des nouveaux lieux de la compétition entre les territoires : compétition entre les Etats, entre métropoles, entre les régions. Dans cette compétition, la nécessité affirmée, est de renforcer leur compétitivité. Cela nécessite des actions (c'est assez facile à comprendre), des politiques (c'est déjà un peu plus délicat) et des stratégies (encore plus délicat). En tout cas, on nous parle de stratégie, et notamment de stratégie partagée.

Alors, un petit point là-dessus. La compétitivité nécessite probablement des actions, peut-être des politiques, peut-être des stratégies, mais ce que l'on remarque surtout, c'est qu'il n'y a pas tellement de stratégie collective sur les métropoles mondiales. Je parle bien de systèmes démocratiques. Peut-être que les métropoles chinoises ont des stratégies qui sont collectives, mais la Chine n'est pas un Etat démocratique. Mais dans les systèmes démocratiques, il y a peu de métropoles qui ont des actions collectives. Elles ont au mieux de l'action d'un certain groupe d'acteurs qui peut décider parce qu'il a les ressources - que ce soit des ressources en capacités politiques ou en capacité financière ou cognitive - de se lancer dans des opérations spécifiques sur des portions de territoires, par exemple sur une métropole, sans relation avec les autres parties de la métropole. Et ça, c'est ce que l'on observe le plus couramment. Il peut y avoir un leitmotiv, une présentation de promotion territoriale, de marketing territorial pour montrer que, tout étant dans tout et réciproquement, on arrive à

« Souvent, les grands projets ne sont pas le résultat d'une action collective et encore moins partagée ».

produire des stratégies au niveau métropolitain et que les projets intègrent les stratégies. Si on creuse un peu, ce n'est souvent pas le cas. D'abord, toutes les villes ne produisent pas des grands projets urbains. Il y a, je pense, également une certaine mythification de cette notion de grand projet urbain. Quand on parle de Thames Gateway, de 22@, ou de Zuidas, on parle peut-être de quelque chose qui n'a pas grand-chose à voir. Mais Thames Gateway représente un territoire qui est sans commune mesure avec Zuidas, et sur lequel on pourrait mettre des dizaines et des dizaines de Zuidas, sans qu'il y ait forcément une cohérence entre tous ces projets.

Et puis souvent, les grands projets urbains ne sont pas le résultat d'une action collective, et encore moins partagée. Souvent - et c'est peut-être le cas de Zuidas - au départ, c'est un groupe d'acteurs qui a des ressources et qui décide de se localiser en un lieu. Ils décident de quitter le centre d'Amsterdam pour créer un nouveau centre, au Sud de la métropole. A partir de là, on a peut-être un grand projet urbain, mais le grand problème de ces projets, c'est leur légitimité. On va en particulier se tourner vers le politique, qui a la capacité de produire une stratégie pour donner une légitimité a posteriori, parce que ça va produire des emplois, de la croissance et que la croissance est bonne pour tout le monde. Première question : les grands projets urbains sont-ils l'alpha et l'oméga de la croissance économique métropolitaine ? Ou n'y aurait-il pas d'autres façon de produire cette croissance économique ? D'autre part, quels sont les intérêts qu'il y a derrière ces projets ? S'agit-il d'action collective ? Et quelles sont les visions de la croissance et du développement portées à travers ces grands projets ?

[Il existe d'autres stratégies]

On m'avait demandé, au départ, de faire, à partir de ce cadre, une comparaison entre les projets de Zuidas et de Milan. On n'a pas pu malheureusement avoir une présentation de Milan, ça va être un peu plus difficile. Le cas milanais est toujours, en partie, un cas intéressant. Dans cette partie du Nord de Milan, on considère qu'on peut faire du développement, notamment économique, d'une manière endogène, c'est-à-dire en prenant en compte les populations. On est un peu dans le cas de la Plaine Saint-Denis, c'est-à-dire avec un territoire en forte restructuration industrielle. Les Milanais l'appelaient la Stalingrad italienne. Donc on voit très bien, à la fois sur le plan économique, un système fordiste très fort, et sur le plan politique, une domination du parti communiste. L'idée était qu'en quelques années, on peut redynamiser un secteur en déclin industriel par développement endogène, comptant sur ses propres forces.

La deuxième particularité, c'est qu'on ne met pas en avant de grands projets, mais plutôt une myriade de petits projets, auxquels on va essayer de donner, tant bien que mal, de la cohérence. Mais après une quinzaine d'années, les chiffres avancés par le Milano Metropoli - l'agence de développement du Nord Milan - paraissent assez convaincants en terme d'emplois, avec une chute assez forte du chômage et une redynamisation du système productif local.

Face à ça, on a Zuidas, que l'on peut définir comme un projet au départ initié par le privé et rattrapé en partie par le public. Au départ, la Ville d'Amsterdam n'était pas favorable

au projet Zuidas, mais elle n'a pas pu s'opposer effectivement à une décision prise par de grandes banques. Et puis, l'évolution du projet, en tout cas telle qu'on nous le présente, c'est d'essayer, à partir d'un projet initié par le privé, de fabriquer une ville. Une ville, c'est de la mixité d'usages, ça peut être également –en tout cas pour nous, européens– la mixité sociale. Est-ce réalisable ? Est-ce que le projet n'est pas entaché dès son origine, de part la conception du développement qu'on en avait ? Est-ce qu'on peut simplement, avec les ressources de l'Etat, changer un projet centré sur le développement économique, en le faisant évoluer vers un projet plus mixte ?

[Grands projets et disparités sociales]

Ces réflexions qui nous intéressent nous, en tant que franciliens. On a vu que Paris avait un certain complexe, par rapport aux autres grandes villes mondiales, et notamment aujourd'hui par rapport à Londres. C'est quelque chose qu'on a vu en filigrane dans les discussions. C'est qu'on voit dans le numéro spécial de la revue Challenge, où l'on dit : « Paris roupille et Londres est dynamique ». Si on compare Londres d'il y a 20 ans et Londres aujourd'hui, on ne peut qu'être frappé par le dynamisme économique. Je crois qu'il faut toujours voir l'envers de la médaille. Il est certain que Londres est dans la compétition internationale, Londres n'a pas peur de la globalisation. « C'est une chance pour Londres » : c'est ce que les leaders économiques et politiques londoniens disent, quelque soit leur parti d'obédience.

« Ces grands projets urbains ne sont-ils pas une des modalités de production de villes à deux vitesses ? »

Peut-être que ce n'est pas le cas de Paris. Peut-être que Paris a peur de la mondialisation. Mais Paris, également, n'affiche pas des disparités sociales équivalentes à celles de Londres, n'affiche pas des taux de pauvreté énormes. Le maire de Londres, suite à une étude en 2002, a dit que 43 % des enfants du Grand Londres vivent en dessous du seuil de pauvreté. Ce n'est pas simplement une autre facette de la globalisation ou de la compétition. C'est la même facette. Ces grands projets urbains ne sont-ils pas une des modalités de production de villes à deux vitesses ? Des villes qui produisent de la croissance mais, comme le disent certains analystes, pas de développement. C'est quelque chose qu'il faut garder en tête quand on fait ces comparaisons internationales, quand on interroge ces grands projets. Et puis, il y un grand absent : ce sont les habitants. Je vous invite tous à lire un livre sorti en 2007, qui s'appelle Framing strategic urban projects, écrit par Willem Salet d'Amsterdam et Enrico Gualini qui comparent entre six et huit grands projets urbains en Europe et qui disent : « Le grand problème des grands projets urbains, ce n'est pas tellement, comme on pu le dire certains analystes, que c'est la mère du grand capital et que les politiques suivent, c'est plutôt que les habitants s'en fichent, qu'ils ne se mobilisent pas.

« Il y a un grand absent : ce sont les habitants ».

Et quand ils se mobilisent, c'est plutôt à partir de questions très pratiques - autour du syndrome *Nimby*. Ils ne se rendent pas compte que ces grands projets sont en train de façonner la ville d'aujourd'hui et de demain ». Je pense qu'il est important, à un moment donné, et peut-être même dès le début des grands projets urbains, d'injecter les habitants, mais pas seulement pour leur demander si ça va les gêner, ou les problèmes qu'ils peuvent rencontrer, mais dans la conception même d'un espace. C'est là où s'invente la ville de demain. Il s'agit de grands projets qui concernent des territoires à enjeux évidemment très forts pour nous.

Hans van der Made

Je pense qu'il n'y a pas de risque financier. Aucun autre projet n'a été calculé aussi précisément que celui-ci. Vous pouvez imaginer que quand on doit signer un projet pour 100 ans, on fait le travail sérieusement. A la différence du projet du front de mer, les bases financières du projet se sont renforcées et solidifiées. La possibilité d'un risque de 300-400 milliards d'euros est déjà intégrée comme une perte prévisible.

Mon propre doute serait que Zuidas devienne exclusif et sélectif. Changer les logements sociaux en logements privés rapporterait plusieurs centaines de millions d'euros supplémentaires... Nous aurons ces discussions dans les 5-10 prochaines années. Mais il y a d'autres changements drastiques à venir : que va-t-il se passer dans 15 ans, quand il n'y aura plus de voitures ?.

Quand, en 1995, nous avons commencé à définir le programme de développement du front de mer, tout le monde était sur les mêmes objectifs en termes de planification et d'aménagement. Ce n'est pas le cas à Zuidas. C'est trop divergent. Je ne sais pas si on peut les faire converger.

Séquence 2

Coopérations public-privé et urbanisme durable

Jean Audouin

Nous passons à la deuxième session qui porte sur les coopérations public-privé pour un urbanisme durable, avec Lars Fränne et Hilmar von Lojewski, ainsi que Taoufik Souami et Thierry Vilmin, deux experts français.

Lars Fränne est directeur du projet Hammarby Sjöstad, près de Stockholm. Il est ingénieur en génie civil. Pendant 25 ans, il a travaillé chez un gros promoteur privé avant d'être directeur du Grand Stockholm. Il va nous parler aujourd'hui de ce grand projet, Hammarby Sjöstad, qui a commencé en 1996. Il porte sur la transformation d'un ancien site industriel en un quartier "durable", avec une production de 1 000 logements par an. Ce modèle doit pouvoir s'imposer à d'autres quartiers. Il est non seulement durable, mais doit aussi être reproductible.

Etude de cas : Stockholm, Hammarby Sjöstad



Lars Fränne

Directeur du projet Hammarby Sjöstad, Ville de Stockholm

Je viens d'un pays que l'on pourrait qualifier d'exotique, la Suède, au Nord d'ici. Mais ce n'est qu'à 1 800 km d'ici. Ce n'est pas si loin. Le temps qui m'est imparti est très court. Mais ce que je ne pourrai pas dire aujourd'hui sera disponible sur le site Internet de l'IAURIF.

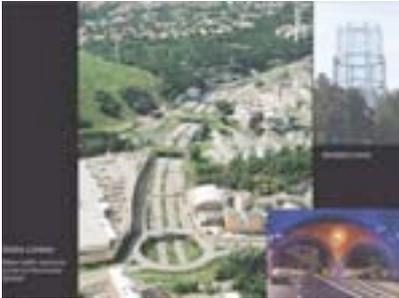
[Une organisation de projet multi-disciplinaire]

Hammarby Sjöstad est, selon Paul Lecroart, un des plus grands projets d'aménagement réalisés sur un même site en Europe du Nord. D'abord concernant l'organisation de ce projet, ce n'est pas toujours le cas en Suède d'avoir un projet qui fonctionne aussi bien. L'organisation du projet rassemble l'ensemble des disciplines dont des urbanistes, notamment du service d'urbanisme de la Ville. Nous travaillons tous sur le même projet. Cela signifie que nous pouvons trouver ensemble des solutions aux différents problèmes. Même si à Stockholm, les choses changent tous les quatre ans [après les élections municipales], nous avons pu travailler sur le projet dans la durée. Nous utilisons une méthode de travail en coopération. Les promoteurs et les architectes sont associés au processus d'urbanisme depuis le démarrage du projet.



[Echelle et ambitions du projet]

Sjöstad signifie peut-être « La Ville-sur-l'Eau » en Français. Voici la localisation du projet dans le centre de Stockholm. Voici le château, au centre, et voici Hammarby



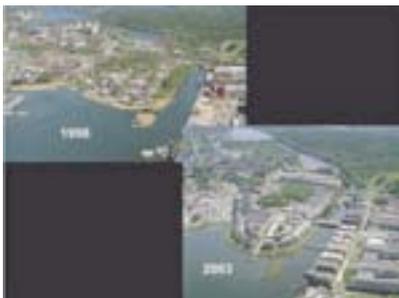
Sjöstad. Vous voyez une coupure par l'eau qui passe ici. C'est un problème. J'y reviendrai. Nous avons dans le quartier de Sjöstad réalisé 5 à 6 000 appartements des 11 000 appartements prévus. Nous avons également commencé un autre projet dans ce coin de la ville [Kungsholmen], et nous avons des projets pour cette zone [Frihamnen]. Ils ne sont pas aussi gros que Hammarby, mais presque. Ce projet-ci [Lilje Holmen] est géré par le privé. Vous voyez ici les infrastructures, mais seulement les routes principales. Le tronçon sud de la rocade de Stockholm a été réalisée il y a quelques années. Elle est très importante. Nous avons aussi de bonnes liaisons vers le centre ville en passant par le tunnel sous la partie sud de la ville. Nous avons également commencé une liaison vers le nord. Voici de futurs projets, nous ne savons s'ils seront réalisés ou non, ce qui manque ici ce sont de bons transports en commun. Nous avons un tramway en rocade qui traverse Hammarby et qui se connecte avec plusieurs stations de métro et de RER.

Quelques chiffres à présent. Nous avons conçu Hammarby Sjöstad pour 25 000 habitants ce qui augmentera de 10 % la population du centre ville. Nous avons également un système de ferries gratuits pour traverser l'eau. Nous n'avions pas cela à Stockholm mais cela était nécessaire pour intégrer Hammarby au centre ville. Cela fonctionne très bien.

La vision future d'Hammarby Sjöstad. Le site était auparavant occupé par des activités portuaires et industrielles. Le projet a commencé environ 10-15 ans avant son démarrage officiel en 1997. La candidature de Stockholm aux Jeux Olympiques de 2004 a été une importante motivation pour les élus politiques pour donner leur accord au projet [Hammarby devait être le Village Olympique]. Le projet s'est appuyé depuis le départ sur le même projet d'aménagement qui avait été élaboré à l'époque. La question du développement durable s'est imposée tout de suite comme la grande ambition du projet.



Voici le Stade Olympique. Il ne sera jamais construit. Nous avons maintenant à la place une piste de ski très appréciée. Cette zone représente environ 200 ha, dont 40 sont occupés par l'eau. Voici le projet d'aménagement tel qu'il a été réalisé depuis 10 ans. Nous avons achevé de nombreuses zones de projet. Nous travaillons à présent dans la partie Est. Nous avons ici une zone de 15 000 appartements qui ne peuvent pas être réalisés avant qu'un grand programme d'infrastructure ne soit achevé. J'y reviendrais.



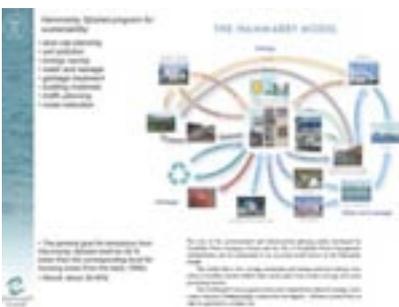
Le rythme de construction est de presque 1 000 logements par an. La moitié est en accession à la propriété (condominiums) et l'autre moitié est à louer. Ici la location est de 150 €/m² par an en moyenne. Peut-être un peu plus. Le coût des condominiums est légèrement plus élevé, mais il varie en fonction des taux d'intérêts. Certains programmes sont 10 à 15 % moins chers en termes de prix locatifs. Le projet Hammarby a une bonne réputation aujourd'hui. Ce que le public apprécie, c'est la conception du quartier et la diversité des appartements. Nous avons essayé de faire un quartier à petite échelle. Il n'y a pas de programmes de plus de 150 logements, pour un seul promoteur et un architecte. Le projet est divisé en 75 parties différentes. Nous pensons que l'espace public est très important et nous le finançons pour



une grande partie.

Voici à quoi cela ressemblait en 1998, et ici en 2003. Nous travaillons en ce moment sur ce bâtiment de 6 à 7 étages. Nous avons certains programmes plus hauts. Celui-ci sera un cube de 40 m x 40 m x 40 m. Nous essayons de concevoir un « parc aquatique » ici et quelque chose de similaire là.

Voici le projet de rocade routière que j'ai mentionné plus tôt. Nous allons aussi poursuivre la liaison par tramway vers le centre ville. Nous allons faire un rond point et un tunnel ici.



[Développement durable : le “modèle Hammarby”]

Voici le programme de développement durable communément appelé le « modèle Hammarby ». Je ne vais pas vous le présenter en détail. Les problématiques principales sont : la destination des sols (transformation de friches industrielles en zones d'habitat et en parcs), la dépollution des sols, les transports. L'objectif principal est de réduire le besoin et l'utilisation de la voiture. 2 % seulement des déplacements d'Hammarby se font en voiture. Dans un quartier similaire, sans un aussi bon système de déplacements, on serait peut-être à 35 %. Nous travaillons sur la question énergétique avec de nombreuses entreprises, avec l'Autorité de gestion des eaux etc., et également la gestion des déchets, du recyclage. Le projet est-il réussi sur le plan environnemental ? Notre objectif était de diminuer la consommation énergétique et les rejets de 50 %. Nous sommes arrivés à 35 %.

Il faut aussi assurer la cohérence du projet. Nous avons travaillé dans le cadre d'une Charte architecturale et urbaine. Voici un projet d'îlot de 800 appartements répartis entre 8 promoteurs et autant d'architectes quand le projet est bien avancé, nous le passons au crible d'un Programme Qualité. Nous travaillons ensemble avec des architectes, des promoteurs et la municipalité. Nous ne voulons pas que les projets se ressemblent tous, mais nous voulons créer une véritable image urbaine du quartier.

Hammarby Sjöstad apporte une contribution significative à l'urbanisme et à l'architecture. Nous avons une conduite de projet spécifique pour un « aménagement urbain intégré » : la gestion du projet urbain est très importante pour la réussite d'Hammarby de même, bien sûr, que le Programme Environnemental. Merci beaucoup.

Jean Audouin

La question que je voudrais vous poser, Lars Fränne, est la suivante : la maîtrise foncière publique, comme c'est le cas à Hammarby, facilite les choses. Mais comment la Ville parvient-elle à contraindre les investisseurs privés à respecter ses objectifs environnementaux ? Et quel est l'effet d'entraînement de l'expérience environnementale d'Hammarby sur les 5 autres quartiers, au-delà d'une « Charte » qu'ils sont sensés appliquer ?

Lars Fränne

C'est le besoin en logement à Stockholm. Nous n'avons pas beaucoup construit au cours de ces 20 dernières années, donc il y a une forte demande. Chaque projet a

ses difficultés. Au départ, nous n'avions pas le contrôle du foncier. Nous avons dû acheter certains terrains dont certains étaient onéreux. Nous avons des règles, mais nous essayons surtout d'établir un bon climat, favorable à la compréhension entre nous, les promoteurs et les architectes. La maîtrise foncière était une nécessité au départ. Mais le plus important, c'est de bien connaître les groupes immobiliers : nous essayons de savoir qui ils sont, ce qu'ils ont fait avant. Et après nous essayons d'établir une bonne coopération entre les divers Services de la Ville, les architectes et les développeurs. Aujourd'hui, cela marche très bien.

Jean Audouin

Passons à Hilmar von Lojewski qui est directeur du développement urbain au sénat de Berlin. Il est « seulement » city planner, c'est-à-dire qu'il n'est pas architecte. Il a partagé sa carrière entre le sud et le nord, puisqu'il a souvent été au Moyen Orient, entre autres. Il a fait un long séjour à Ankara. Il est en train de quitter le sénat de Berlin pour aller assister le Ministère de l'Environnement de Syrie. Il va nous parler de son expérience berlinoise.

Etude de cas : Berlin



Hilmar von Lojewski

Ancien directeur du développement urbain, Sénat de Berlin

Je ne vais pas rentrer dans les détails et les chiffres ; je vous renvoie à mon article dans le remarquable numéro des Cahiers de l'AURIF. Je vais plutôt articuler ma réflexion autour des questions d'aménagement soulevées aujourd'hui par rapport au cas de Berlin.

Je vais me concentrer sur certains secteurs que l'on voit ici sur la carte de Berlin . Tout Berlin est durable, parce qu'encore aujourd'hui la ville est très compacte. La péri-urbanisation qui a eu lieu ces 17 dernières années n'est pas un problème frappant. Tous ceux qui se sont installés à l'extérieur de la ville aspireront à revenir dans la ville après 2010-2015 quand ils réaliseront qu'ils ne pourront pas vendre leur maison car plus personne ne voudra vivre en banlieue.



Quelques réflexions sur ces grands projets. Mon angle de vue aujourd'hui et la question la plus marquante est : « qui pilote ces projets ? » Pour y répondre, j'ai développé une théorie simple que je souhaite formuler ici. Je distingue trois types de projets d'aménagement: les projets réactifs, les projets hybrides et les projets pro-actifs.

Ils ont tous à voir avec la politique qui est représenté ici sous forme de deux « Ampelmaenner » [piétons des feux de signalisation]. Celui de gauche est de Berlin Ouest ; celui de droite de Berlin Est. Ils forment une coalition à Berlin. Et c'est ainsi que nous avons parfois des projets d'aménagement réactifs et parfois des projets pro-actifs.



[Les projets d'aménagement réactifs]

Ils viennent d'initiatives [privées] externes à la Ville. Lorsqu'un projet privé est politiquement accepté, et promu, alors on commence à le mettre en œuvre avec le pilotage des élus. La procédure de planification sert principalement de légitimité juri-



dique et de moyen d'information pour le public. Ce n'est pas quelque chose qui apporte des informations nouvelles ou modifie le projet. Les phases de planification et de mise en œuvre sont raccourcies tout au moins lorsque le secteur privé est prêt à investir et souhaite que le projet se réalise sans délai.

Un exemple de projet réactif est celui nommé du quartier O2 Arena. L'investisseur disait qu'il voulait investir dans le stade de loisirs, seulement s'il pouvait avoir l'ensemble du quartier en plus avec un coefficient d'occupation des sols (COS) de 4 - que je trouvais trop élevé, c'est pourquoi j'ai démissionné. Voici à quoi ressemble le quartier aujourd'hui. Nous avons aujourd'hui la zone du Stade O2 mais pas le quartier autour. Nous verrons si le COS est le critère décisif pour les investisseurs ou si à un COS de 3 aurait été plus raisonnable. Pour le moment, c'est plus que 4. Même si cela résulte d'un concours d'aménagement, c'est un réel projet réactif parce que nous avons dû réagir aux conditions d'un investisseur de Los Angeles, Antschutz [le même que celui du Dôme de Londres, cf. présentation de Peter Hall] qui voulait de la masse et non de la classe.

Autre projet d'aménagement réactif, que je vous présente même si on m'a conseillé de ne pas le faire, est le siège des services secrets allemands. C'est le plus grand bâtiment d'Allemagne de 250 000 m². Nous en avons fourni les plans. Les services secrets vont faire partie du centre ville. Il s'agit d'un bâtiment avec un quartier tout à fait ordinaire autour. Une grosse machine qui ressemblera à cela. Ce que nous avons essayé de faire, de manière assez réactive, a été de le distinguer de son quartier environnant et l'intégrer tout en le séparant.



[Les projets d'aménagement hybrides]

Les projets d'aménagement hybrides sont basés sur une forte initiative public-privé pour le quartier en développement. L'administration d'aménagement a besoin d'être au même niveau que les partenaires privés. Il y a un besoin de partenaires forts des deux côtés. Vous voyez ici le « Planwerk Innenstadt », notre Plan guide pour le centre ville. C'est un type de projet hybride parce que nous intervenons de manière très étroite avec le secteur privé, qui est satisfait d'avoir des orientations d'investissement pour la redensification du centre ville. D'ailleurs, plus de surfaces bâties ont été réalisées ces 15 dernières années sur la base de ce Plan que dans le grand projet Hafen City à Hambourg, notre principal concurrent.



Une autre question est : comment présenter les projets ? Peut-être que le Plan guide est le moyen de présenter le projet d'une manière accessible pour le public. Postdamer Platz est un projet d'aménagement hybride. Friedrichstadt et Dorotheenstadt aussi. Pour Friedrichstadt, il n'y avait même pas juste après la réunification de plan d'urbanisme réglementaire comme on en a depuis 15 ans [avec le Plan directeur de Berlin approuvé en 1994 et remis à jour en 2005]. Ce fut le sujet de négociations entre le secteur public et le secteur privé. Ces trois images se positionnent pour le réajustement de la structure en îlots en fonction des besoins des investisseurs. Ces images montrent à nos élus que les projets hybrides qu'il y a des marges de négociation, que le leadership du projet soit assuré par le secteur privé ou par secteur public.



[Les projets d'aménagement pro-actifs]

Dans ce cas, l'autorité en charge de l'aménagement prend l'initiative et suscite une demande pour le secteur privé. On se concentre ici sur des zones hors marché. On poursuit un processus de projet très conservateur en identifiant d'abord les contraintes et potentiels, en préparant la conception, en proposant des scénarios alternatifs et en finalisant des solutions d'aménagement. Le projet pro-actif requiert un pré-investissement par la collectivité publique qui comprend généralement le coût de la remise à niveau et du réaménagement des espaces publics.

Vous voyez ici certains quartiers d'intervention où la collectivité publique assure le pilotage du projet et gère les pré-investissements –ces coûts souvent critiqués par les élus. Mais les élus de Berlin pensent aux 5-10 ans des cycles électoraux et non pas aux cycles d'aménagement de 7, 8 ou 15 ans. C'est pourquoi la plupart de secteurs d'aménagement sont dans la balance et risquent d'être réduits dans les prochaines années. L'investissement public ne jouera plus un rôle décisif dans l'impulsion des projets d'aménagement.



Les grands projets urbains signifient aussi grande charge de travail. Ici on a un projet à petite échelle, Molkenmarkt et Klosterviertel, au centre ville, près de la Mairie. C'est un projet dans un quartier qui a été détruit et va être reconstruit peut-être dans quelques années.. Nous prenons ici l'initiative et le secteur privé ne sait pas encore qu'il investira ici dans les années à venir. Encore une fois, cela nécessite un pré-investissement pour donner une nouvelle forme au centre ville, de manière à ce qu'il ne ressemble plus à une autoroute ou un espace de transit, mais véritablement à un quartier de centre ville qui n'ait pas un sens architectural mais soit composé.

Dernière approche à plutôt grande échelle, les secteurs de Rummelsburg et Adlershof. A Rummelsburg, la collectivité publique a pris l'initiative sans soutien du privé pendant quelques années. Cela a conduit à revoir à la baisse l'ensemble du programme, en dépit du fait que tout ce quartier est à présent vendu îlot par îlot par le privé. Ce qui est triste, c'est que les politiques n'aient pas été suffisamment patients pour ce type de projet. Pour ce type de quartier, nous avons besoin de 12 ans pour faire partir l'aménagement.

Ce qui est frappant à Berlin est qu'après que les premiers logements en accession ont été commercialisés ici, toutes les subventions, tout l'argent public pour les logements sociaux ou le financement de logement privé ont été supprimés. En conséquence, plus personne n'investissait dans le secteur privé institutionnel. Le quartier a été sauvé par des individus. Des groupes de 10-15 familles ont commencé à construire des maisons de ville de 4 à 5 étages, avec plus de 180 m² par logement. C'est ici un nouveau marché pour Berlin. Le secteur privé institutionnel s'y intéresse aujourd'hui après 3 ans d'observation et de contrôle du marché. Nous avons cette question qui est d'actualité maintenant. Les individus ont créé la tendance, et maintenant, le secteur privé a adopté ce produit.



Un autre exemple, Adlershof, la cité scientifique au Sud Est de Berlin entre le centre ville et le nouvel aéroport. On a ici une « Zone d'aménagement spéciale ». Cela ne paye pas politiquement car le projet aura au final un déficit d'environ 600 millions



d'euros. Mais cela paye économiquement, car le projet crée des emplois. Et cela permet de réutiliser un terrain d'aviation. Il y a le campus universitaire de la branche technique de l'université Humboldt. Il y aura une variété d'autres entreprises, dans le domaine de la haute-technologie, des bio-technologies et de l'industrie optométrique. C'est une prospérité économique auto-générée. Nous n'attendons plus de chevalier blanc qui va nous sauver: On essaie de sauver notre propre peau.

L'épilogue est post-socialiste : « Berlin sera plus belle que jamais ». Le slogan n'est peut-être plus viable. Néanmoins, il est certain que tant qu'il y a une planification proactive, et tant que la collectivité publique aura encore les moyens financiers et personnels pour être en situation de contrôle, « Berlin pourra être plus belle que jamais ». On ne peut pas se passer du secteur privé, on en est tout à fait conscient. On souhaite que les élus sachent que le partenariat public-privé peut être une solution mais pas dans le sens où le secteur privé dicte la ligne de conduite.

Je vous suggère également de visiter notre page d'accueil qui est non pas en français, mais en anglais : www.stadtenwcklung.berlin.de.

Jean Audouin

Nous passons à un décryptage par deux experts. Touafik Souami est architecte urbaniste et enseignant-chercheur à l'IFU. Il travaille en particulier sur l'observation des projets durables en Europe, dans une démarche métropolitaine. Il va nous apporter son éclairage sur les quartiers durables en Île-de-France.

Décryptage d'experts



Touafik Souami, maître de conférences, Université Paris VIII

Je vais vous présenter une relecture d'un travail que nous avons fait sur des quartiers dits « durables » en Europe que je vais tenter de relier aux enjeux de l'Île-de-France. Ce travail a porté plus particulièrement sur la conduite et le montage de ces projets urbains dits « durables ».

[Quartiers durables : des outils de communication]

D'abord, peut-être, quelques enseignements ou quelques intérêts qu'on peut trouver à ces quartiers durables en Europe dans ma problématique, au regard de la question qu'on se pose aujourd'hui. Vous devez tous avoir une idée de ce que l'on met dans la notion de quartier durable. C'est un quartier tel que BedZed à Londres, que l'on a vu tout à l'heure, Kronsberg à Hanovre, et puis la plus sexy, le top model des quartiers durables en Europe, Vauban à Fribourg. Ces quartiers, comme vous le savez, font l'objet d'une large diffusion d'information. Donc je ne reviendrai pas sur leurs contenus.

Qu'est-ce que l'on peut retenir ? D'abord, l'intérêt de ces quartiers, ou de ces projets principalement résidentiels, c'est un travail intensif sur des questions environnementales, suite à un certain nombre de bilans techniques des modifications du

« comportement environnemental ». C'est-à-dire qu'on réduit de 50 % les consommations d'énergie. On récupère 50 à 60 % des eaux pluviales, etc. Un aspect me semble particulièrement intéressant : le rôle que joue ces quartiers dits « durables » dans la communication sur les politiques publiques. Ces quartiers durables sont des objets un peu flous, des objets à plusieurs facettes. Comme les boules à facettes des discothèques, ils sont séduisants. L'intérêt, ces différentes facettes permettent de travailler des communications vers des cibles différentes. Un certain nombre de maîtres d'ouvrage et de collectivités ont construit, à travers ces quartiers, une communication autour d'un certain nombre de choix politiques. Autrement dit ces projets urbains durables servent à construire une communication autour d'un projet politique qui dépasse largement les quartiers ou les projets que l'on regarde. Au passage, ce sont des objets qui construisent des confrontations entre différents opérateurs, qui ne finissent pas toujours bien -contrairement aux récits qu'on a assez souvent. Ils finissent parfois très mal, puisque les contrats ne sont pas toujours signés, ni respectés jusqu'à leur terme.

[Les limites des démarches d'éco-quartiers]

Il y a un travail intense, dans le cadre de ces projets durables principalement résidentiels, mais une difficulté à sortir du périmètre : c'est une première limite. La deuxième limite est une difficulté à avoir un bilan global significatif à l'échelle de la ville, à l'échelle métropolitaine et régionale. Je l'illustrerai au travers les bilans sur les gaz à effet de serre. C'est-à-dire qu'on fait un travail pour que les gens utilisent le vélo ou les transports en commun. Seulement, les modes de vie et les modes de consommation amènent à ce qu'on aille plus loin pour le loisir, pour son travail ou pour un certain nombre d'événements, et on utilise d'avantage un certain nombre d'autres modes de transports, la voiture et l'avion. Autrement dit, le travail à l'échelle de ces quartiers ne permet pas de résoudre un certain nombre de problèmes environnementaux majeurs, ni de travailler certains aspects socio-économiques. On peut faire un petit travail sur la mixité sociale, on ne peut pas faire un travail de fond sur les questions sociales qui demandent des politiques transversales qui dépassent largement le périmètre de ces quartiers. Et puis, le fait de se centrer très fortement sur un ou deux quartier amène assez souvent à un affaiblissement du travail de coordination avec les autres collectivités voisines, puisqu'on se concentre sur la performance de ce que l'on souhaite faire dans ces quartiers urbains dits « durables ».



Alors ça, c'est ce que l'on peut en retenir d'une manière assez caricaturale pour les projets en Europe. Qu'est-ce qui se passe en France ? C'est d'abord une multitude d'initiatives. J'aurais pu rajouter tellement de points rouges qui apparaissent tous les 15 jours en France, au point de faire une belle carte toute rouge. Quelles sont les spécificités de ces différentes initiatives ? D'abord, un déploiement extrêmement accéléré, des projets qui prennent corps très vite et, dans la situation actuelle, l'inflexion de projets déjà engagés.

Deuxième point extrêmement intéressant et important : à la différence des projets européens que nous avons vus, ils sont d'abord pilotés, initiés par des collectivités territoriales. Il y a une faible présence du portage militant qui est présent en arrière plan dans beaucoup de projets européens. L'autre spécificité se situe au niveau des modes d'arbitrages différents entre des dimensions économiques et des dimensions envi-

ronnementales. Autrement dit, les collectivités locales et territoriales françaises, quand elles ont des initiatives de projets urbains durables, ne vont pas faire un travail très lourd, très coûteux sur les questions environnementales.



[En Île-de-France : des quartiers en réseau ?]

Alors, à partir de là, je me suis amusé à faire cette petite hypothèse pour l'Île-de-France, considérant les différentes contraintes, les différentes contingences rappelées ce matin : une des idées possibles est celle d'un réseau de projets urbains durables. Un seul projet urbain ne peut pas à lui tout seul résoudre à la fois des problèmes de mobilité, de mixité sociale, de qualité environnementale, de qualité de l'eau, de traitement de déchets, etc. L'idée, ce ne serait pas nécessairement de faire un grand projet multi-sites, à l'échelle de l'Île-de-France. L'idée, c'est de trouver des éléments de complémentarité de programmes et de fonctionnalités entre projets permettant de trouver des arbitrages que les maîtres d'ouvrage ne peuvent pas réaliser sans déborder du périmètre sur lequel ils travaillent. Il y a évidemment un certain nombre de conditions de nature politique, technique ou financière. L'avantage, ce serait que ces petits traits rouges se construisent au fur et à mesure de l'élaboration d'un certain nombre de projets qui garderaient leur autonomie.

Jean Audouin

En fait, vous visez des projets plus modestes que ceux de Jacques Attali [les « éco-cités »].

Taoufik Souami

Je suis beaucoup plus modeste que Jacques Attali, oui.

Jean Audouin

Content de vous l'entendre dire. Je vous propose maintenant d'examiner les stratégies du côté des structures et des acteurs, en donnant la parole à Thierry Vilmin. Il anime une structure qui s'appelle Logiville. Il est socio-économiste et urbaniste. Je lui laisse la parole.



Thierry Vilmin, Consultant, Logiville

Derrière tous ces grands projets dont vous avez parlé depuis ce matin, il y a toujours une structure pour réaliser. Nous avons eu l'occasion de comparer les structures entre France et Europe avec le club Ville Aménagement et on peut dire que traditionnellement, ces structures sont assez différentes, quand on regarde ce qui se passe en Europe et puis ce qui se passait en France. Dans les villes européennes, de manière générale, on avait essentiellement deux types d'acteurs face à face dans l'aménagement : la ville elle-même, qui réalise en régie l'essentiel des grands aménagements, et des opérateurs privés, qu'on appelle « développeurs » en Europe. Le terme d'« aménageur » à la française est délicat à traduire dans les autres langues. Le système français que nous connaissons depuis les années 1950, est un réseau assez serré d'aménageurs publics, de SEM, d'établissements publics, qui sont des opérateurs de la « transformation foncière », c'est-à-dire équiper les terrain, fabriquer et vendre de la

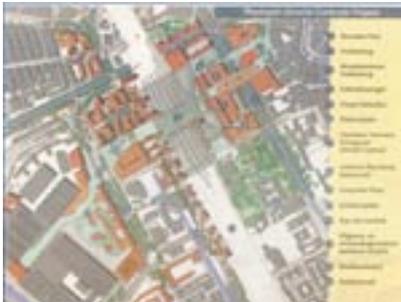
charge foncière. Cette tradition française d'aménageurs plutôt publics, peu privés, tient largement à la taille de nos communes qui n'avaient pas, ou n'ont pas, les moyens de mener elles-mêmes ces projets, notamment au moyen d'ingénierie, un terme de savoir-faire. Si on compare à ce qu'il se passe ailleurs en Europe, le secteur privé, traditionnellement en France, par rapport à l'aménagement urbain, semble plus frileux. Il va plus raisonner à court terme, et moins à long terme par rapport à ce que l'on voit dans les pays voisins.

[Mutation du métier d'aménageur en Europe et convergences]

A travers les études comparatives faites avec le Club Ville Aménagement, on observe aujourd'hui une convergence des modèles de l'aménagement en France et en Europe. Cette convergence tourne autour de la notion de maîtrise d'ouvrage urbaine. On a à faire avec des projets de plus en plus complexes, en renouvellement urbain ou avec une forte exigence environnementale quand on est en extension. Ce sont des projets dans lesquels le rôle de la transformation foncière, ce rôle traditionnel des aménageurs, est devenu assez minoritaire. Les recettes de ventes de charges foncières ne représentent plus grand chose quand on regarde les bilans des grands projets. Le travail de maîtrise d'ouvrage urbaine, c'est essentiellement d'animer et de coordonner un grand nombre d'acteurs qui sont encore présents sur le terrain, alors que quand on aménageait de la terre agricole, bien entendu, on n'avait pas ce problème. Et c'est aussi un mode de concevoir de l'aménagement qui n'est plus linéaire, comme il l'était, mais où on a une rétroaction de la réalisation sur la conception : participation des habitants, participation des partenaires. La conception est constamment remise en cause ou affinée, dans des processus de longue durée. Ce sont aussi des grands projets, des processus dans lesquels on injecte beaucoup d'argent public pour revitaliser des quartiers et faire revenir des investisseurs privés. C'est ce qu'on appelle l'effet de levier : argent public et argent privé. Ce sont aussi des opérations de longue durée (10 ans, 15 ans, voire plus) pour lesquelles le secteur privé rechigne un peu.



Dans la conduite de ces grands projets, en maîtrise d'ouvrage urbaine, on se heurte à l'organisation des services partout en Europe. L'organisation administrative des collectivités, est traditionnellement plutôt verticale, alors qu'on a besoin de transversalité, on a besoin de coordonner un ensemble d'acteurs. On a également besoin de gens qui aient une culture de l'économie privée et pas seulement du public. La rigidité des statuts de la fonction publique fait qu'on n'a pas forcément, dans les services des collectivités, ce type d'agents. Ce souci d'horizontalité, de transversalité, a amené dans beaucoup de pays d'Europe, la création, le développement de structures nouvelles qu'on a appelé « ensembliers », pour les opposer aux aménageurs traditionnels [aux « zaceurs », comme on dit chez nous]. Ces structures « ensembliers », sont le lieu du portage politique des projets. Mais elles sont aussi associées en amont, à la définition des stratégies urbaines, des stratégies d'agglomérations. En aval, elles vont conduire le pilotage technique et éventuellement avoir une part de la réalisation, qui peut être très minime dans certains cas, et qui pourra être déléguée d'ailleurs à des opérateurs privés mis en concurrence.



On voit, à travers les comparaisons, différents types de structures :

- La ville en directe, en régie. Mais souvent les villes, y compris Amsterdam, créent à cette occasion des missions transversales qui sont chargées de coordonner ces services organisés de manière verticale.
- L'établissement public est aussi un phénomène français. Intervention de l'Etat, démembrement de l'Etat, pour s'investir sur ces grands projets.
- Les sociétés privées à capital public. C'est la structure qui se développe le plus en Europe et en France, parce qu'elle a la souplesse de la société commerciale de droit privé, mais en même temps un contrôle public qui peut aller jusqu'à 100 %, et parfois des prérogatives de puissance publique.
- Dans certains pays (Allemagne, Espagne), l'association de propriétaires, toujours avec une assistance à la maîtrise d'ouvrage de la part de la collectivité.
- Et puis enfin la société privée, l'aménageur privé.

Cette organisation pose toujours la question des compétences, du savoir-faire, qui est vraiment vitale. On voit, dans ces types d'organisation variables, 3 modèles.

- Des structures locales permanentes, par exemple des SEM, en maîtrise d'ouvrage directe.
- Des structures locales temporaires, des sociétés ad hoc qu'on a créé juste pour des grands projets, qui vont être en maîtrise d'ouvrage directe mais qui vont avoir ce problème du savoir-faire, de la compétence dans la durée.
- Et pour répondre à ce type de problèmes, on voit dans certains pays européens, et c'est aussi le cas qu'on a montré tout à l'heure sur la Plaine de France : des structures régionales permanentes qui ont le savoir-faire, la compétence, qui ont des moyens financiers et qui vont agir en maîtrise d'ouvrage déléguée, pour des structures locales qui, elles-mêmes, pourront être le lieu du portage politique. Cela, c'est une piste pour l'Île-de-France.



A travers ces processus d'aménagement, se pose aussi la question de la maîtrise foncière [une question qui a souvent été posée au cours de la journée]. Traditionnellement, en France, l'aménageur public a la maîtrise complète des terrains, qu'il a acheté, si possible, au prix de l'usage antérieur. Mais en renouvellement urbain, ce n'est plus tout à fait possible. On a très souvent à faire à des grands propriétaires (la régie Renault à Boulogne-Billancourt, la SNCF, RFF, l'armée, etc) qui revendiquent la plus-value, c'est-à-dire de revendre leur terrain aux prix de l'usage futur des terrains constructibles, mais sans forcément vouloir assumer l'aménagement et ses risques. D'où, progressivement des méthodes d'association de ces grands propriétaires à l'aménagement, avec l'avantage de donner à ces propriétaires un rôle économique de portage foncier pendant la durée de l'opération qui peut être longue, et surtout d'absorber les variations conjoncturelles de l'immobilier, qui se transmettent sur les charges foncières.

Quand on travaille avec les propriétaires, cela pose la question de la qualité de l'aménagement. En France, ces grands propriétaires ont plutôt une logique à dégager du « cash » rapidement, logique qui leur a été imposée, bien entendu. Alors qu'en Europe, et en Hollande notamment, les grands propriétaires sont des porteurs d'in-

« Les aménageurs doivent atteindre une taille critique en Île-de-France ».

térêts à long terme. Ils restent présents sur le site. Ils investissent en immobilier et ils sont intéressés à sa qualité à long terme. Pour compenser le fait de ne pas avoir la maîtrise foncière complète on voit en France, dans certains projets comme l'Île de Nantes, l'accent qui est mis sur les espaces publics. C'est-à-dire : puisqu'on ne tient pas la propriété foncière, on va essayer de tenir au maximum les espaces publics et exprimer très fortement le projet urbain à travers les espaces publics.

[Des ensembliers pour l'Île-de-France ?]

Pour l'Île-de-France, quelles structures ? Quelle géométrie de ces ensembliers ? Quelle taille critique, compte tenu de la taille modeste des communes de l'Île-de-France, mis à part Paris ? On a toujours ce problème de trouver une taille d'ensemblier qui puisse être le support du portage politique local, et en même temps ait le savoir-faire, la compétence. Donc, c'est-à-dire une masse, une taille critique. Actuellement, on n'a pas trouvé en Île-de-France cet équilibre. A Nantes, Bordeaux, Lyon, Montpellier, on a ces ensembliers qui ont à la fois le portage politique et la taille critique.

Mais en Île-de-France, on ne les a pas. On est donc à la recherche d'un modèle. Et on a eu une première réponse, avec le cas de Plaine de France qui rejoint le troisième dont je vous ai parlé : la structure régionale, ayant des moyens importants et agissant en maîtrise d'ouvrage déléguée. On a vu également ce modèle en Italie, en Allemagne. C'est un modèle qui pourrait être appliqué à l'Île-de-France, en attendant que les collectivités s'affirment et puissent prendre en main leur aménagement, leurs grands projets, sans être à la remorque de l'initiative de l'État.

Jean Audouin

Le moment est venu d'ouvrir le débat.

Débat

Guy Burgel, Université Paris X

Je voudrais d'abord insister sur l'intérêt des débats pendant ces deux journées. Il y a une question un peu naïve qui me taraude l'esprit depuis le début tout en comprenant l'intention des organisateurs. Pourquoi avoir mis un pluriel à « quels grands projets pour l'Île-de-France » ? Si c'est dit au singulier : « quel grand projet pour l'Île-de-France ? », cela aurait-il changé les réponses ?

Jean Audouin

C'est une bonne question sémantique. Je pense que François Dugeny répondra dans sa synthèse. D'autres questions ?

Amara Ouergui Ville de Montréal

Ma question s'adresse à Monsieur Lojewski de Berlin. Il y a un paradoxe dans votre présentation. Vous nous avez présenté le schéma de planification hybride : faire appel



« Comment pouvons-nous dispenser de l'argent privé mais garder un contrôle public ».



aux secteurs privés, publics. Mais j'ai senti une réticence du Sénat de Berlin, surtout les politiciens, de recourir aux partenariats public-privé. Pouvez-vous aller un peu plus loin ?

Hilmar von Lojewski

Oui, vous avez absolument raison. D'un côté, nous avons un schéma directeur, des directives, qui offrent des opportunités d'investissement pour le secteur privé sans implication d'argent public. D'un autre côté, nous avons des zones que nous devons réparer avec de l'argent public avant leur implication. Avec l'argent public, nous avons aussi des opportunités pour des investissements public-privé. Mais on est très avides de savoir comment les hollandais gèrent cela, puisqu'ils ont des projets d'envergure avec de l'argent public et de l'argent privé. Donc, comment pouvons-nous dépenser de l'argent privé, mais garder un contrôle public sur ce genre de projet ? C'est une question qui concerne probablement tous les urbanistes. Comment garder le contrôle tout en utilisant des fonds privés pour ouvrir la voie vers des développements nouveaux ?

Anne-Marie Chavanon IAURIF

Monsieur Souami nous a parlé des éco-quartiers. Il a émis quelques réserves, semble-t-il, sur leur efficacité. Que pense-t-il des éco-régions ?

Touafik Souami

Merci de lancer le sujet de ma prochaine recherche financée par la Région Île-de-France. En fait, la question qu'on se pose, quand on travaille sur ce genre de sujets-là, avec d'autres collègues, c'est la création des échelles pertinentes pour construire des politiques publiques et des projets opérationnels qui soient cohérents, pertinents. Il y a un certain nombre de questions, environnementales ou socio-économiques, qui ne se jouent pas à l'échelle du quartier, mais à l'échelle de la région. C'est pour cela que ça se travaille sur plusieurs échelles. Il y a un certain nombre de politiques qui se mènent à l'échelle de la région uniquement, mais la région ne peut pas faire toute seule un certain nombre de choses. Donc « éco-région », je ne sais pas ce qu'on y met dedans. En revanche, qu'il y ait, du point de vue de la durabilité des politiques et des actions à mener à l'échelle de la région, oui.

Questions dans le public

Mireille Ferri a posé à mon avis une question très intéressante à laquelle aucun des interlocuteurs n'a répondu. On a présenté des grands projets urbains. Il en existe en métropole depuis Haussmann. Dans les années 1960, il y avait encore des grands projets urbains. Et la question qu'elle a posé, et qui me semblait être assez novatrice, c'est de dire : de nos jours, compte tenu de l'environnement, de ceci, de cela, est-ce qu'un grand projet urbain, ce n'est pas au fond quelque chose qui pourrait être beaucoup plus dispersé territorialement ? Alors, ma question est : est-ce qu'il y a des exemples de ce genre en Europe, notamment parmi nos amis étrangers qui sont aujourd'hui autour de la table ?

Jean Audouin

Il y a Thames Gateway, mais il y en a d'autres, sans doute. Quelqu'un veut répondre à cette question ?



Christian Lefèvre

Enfin, moi, je veux bien essayer de répondre. Moi, je pense qu'il n'y en a pas. Sur le cas du nord milanais, c'est tout à fait ça, mais seulement sur une portion de l'agglomération milanaise. Cela pose une question à tous les politiques, à tous les aménageurs : est-ce qu'on est en mesure, sur une métropole comme l'Île-de-France ou sur d'autres métropoles, de produire du développement sans passer par des grands projets, en mettant en cohérences un certain nombre de petits projets ? Et Thames Gateway n'est pas du tout une réponse à cette question, parce qu'il n'y a pas de cohérence entre différents projets, jusqu'à présent.

Hilmar von Lojewski

On a posé la question des éco-régions. Nous considérons la région Brandebourg Berlin comme une éco-région, plus qu'un réservoir de main d'œuvre pour Berlin. Toute la zone rurale autour du Brandebourg est en train de perdre sa population progressivement, elle va développer des fonctions écologiques complémentaires à celles de la région métropolitaine. Elle n'essaie pas de développer une croissance, mais vise plutôt le côté durable, en terme de distribution de la main d'œuvre entre les régions. Ça pourrait être un premier pas vers une région durable. C'est la plus grande région de drainage d'eau en Europe.

Session 3

Quels projets métropolitains pour l'Île-de-France demain ?

Points de vue et débat final

Jean Audouin

Cette dernière séquence porte sur le projet métropolitain pour l'Île-de-France. Je vais d'abord donner la parole à Pierre Veltz, directeur de l'Institut pour Hautes Etudes pour le Développement et l'Aménagement en Europe (IHEDATE). Il est enseignant et chercheur à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. J'ai relevé lors de la préparation de cette réunion que vous étiez d'accord sur le fait que l'Île-de-France, on fait vraiment « petits bras ». C'est d'ailleurs chez vous que j'ai repris cette expression. Quelles sont vos propositions pour l'Île-de-France ?



Pierre Veltz

Directeur de l'Institut des Hautes Etudes pour le Développement et l'Aménagement en Europe*

Je ne suis pas un professionnel de l'aménagement, ni un professionnel de l'Île-de-France. J'ai envie de partir de la distinction chère à Michel Marié entre l'aménagement et le ménagement. L'aménagement, c'est « frontal » : c'est des investissements, c'est des grands projets, c'est la présence forte de la puissance publique. Le ménagement : c'est négocier, c'est « soft », c'est mettre plutôt l'accent sur le fonctionnement que sur l'investissement, c'est la sobriété, la modestie, la discrétion. C'est peut-être les grands projets parsemés, je ne sais pas. Et c'est peut-être aussi la notion de service. Pourquoi je dis ça ? Parce que peut-être, au fond, on a deux visions de la modernité urbaine, aujourd'hui, qu'on pourrait confronter. C'est un peu caricatural. Il y aurait une vision très agressive, virile, avec toutes ces tours : Shanghai, peut-être Londres. On s'affirme vraiment très fortement. Et puis il y aurait une autre vision, plus soft, « ménagère ». On jouerait plus sur la proximité, sur les régulations fines, sur la qualité de la vie quotidienne, sur la sobriété écologique et énergétique, et peut-être sur une certaine forme d'hédonisme.

[Le grand piège : opposer « grands projets » et « ménagement soft »]

Mais le grand piège, ce serait d'opposer les deux. La modernité, c'est la capacité de concilier les deux, et pas de choisir l'un contre l'autre. La modernité urbaine, dans le futur, ce n'est pas seulement de construire des « grands machins », c'est aussi d'inventer des nouveaux services, de nouvelles régulations que les défis écologiques et

* Fonction exercée à la date du colloque

énergétiques appellent. Là, il y a un encore champ absolument formidable. L'urbain, les questions de mobilité, les questions de l'habitat, les questions de déchets, sont un champ fantastique pour inventer des choses vraiment nouvelles en matière de combinaisons de services et d'objets. On le voit déjà. Ça se fait tout seul. Le portable, c'est ça, d'une certaine façon. Vélib', c'est ça. C'est ce que Michel de Bonneuil appelle « le quaternaire », qui pourrait être un moteur pour un tertiaire renouvelé. C'est une forme de la modernité. Mais en même temps, si on dit « c'est seulement ça », il me semble que ça ne va pas.

Une grande agglomération, une métropole qui se veut métropole comme l'Île-de-France, a aussi besoin de grands projets structurants. Je voudrais dire à mes yeux pourquoi. Mais, encore une fois, l'intérêt c'est de ne pas opposer les deux. Ne pas dire d'un côté « vive les grands projets d'aménagement ! » et puis de l'autre « vive les machins modestes et intelligents ! ». Il faut que les grands « machins » d'aménagement soient aussi modestes et intelligents.

« Il faut prendre au sérieux les enjeux d'image de l'Île-de-France : les investisseurs fonctionnent sur des images ».

Il y a des enjeux. Il y a un enjeu d'image, on en est tous plus ou moins conscients. L'image que nous renvoie un certain nombre de nos amis étrangers, c'est quand même une métropole (je caricature) qui correspond à « Venise + le Bronx ». C'est-à-dire que ce qui a marqué les gens dans le monde, c'est les banlieues en feu. Ce n'était pas associé à l'image de Paris. Ça a eu un effet énorme. Et puis c'est la ville où il fait bon vivre, qui est peut être moins dynamique que Londres, mais c'est quand même beaucoup plus agréable, surtout quand on a la chance d'avoir une résidence secondaire dans le VI^e arrondissement, pas trop loin du Panthéon. Ces questions d'images, il faut les prendre très au sérieux, parce que malheureusement, qu'on aime ou non cette réalité, la globalisation, c'est ça. Ce sont des investisseurs, des décideurs, à l'échelle mondiale, qui fonctionnent sur des images. C'est le premier enjeu.

[La structuration du cœur d'agglomération : l'enjeu central de l'aménagement de l'Île-de-France]

Ensuite, on a évidemment une série d'enjeux concrets sur l'Île-de-France : le logement en premier lieu, la mobilité, la question de l'activité économique et des zones d'activités. De ce point de vue-là, l'aménagement ou le ménagement au fil de l'eau, tel qu'on le pratique aujourd'hui, est un véritable déficit. Premièrement, je rejoins tout à fait le propos de Pierre Mansat (il est pas le seul à dire ça, heureusement) sur le fait que la structuration du cœur d'agglomération, c'est-à-dire la première couronne, est l'enjeu absolument central de l'aménagement de l'Île-de-France aujourd'hui. Il faudrait qu'on ait un débat, un jour, pour savoir si c'est ou non contradictoire avec le développement de la grande couronne. Je pense que les intérêts sont convergents, de ce point de vue. Il faut arrêter d'opposer le développement de la structuration de la zone centrale et la question du développement de la grande couronne.

« L'addition de petits projets ne peut pas régler les questions cruciales ».

Il me semble que l'addition de petits projets, dispersés ou pas, ne permet pas de régler les questions cruciales. Il faut avoir des actions structurantes, c'est-à-dire d'être dans le pro-actif, comme en parlait notre ami berlinois tout à l'heure. Il faudra mettre de l'argent d'État. Je ne vois pas très bien comment on peut faire autrement. Sinon, c'est Paris centre qui va continuer à capter l'essentiel de la valeur et des

« Le projet structurant de mobilité doit être accompagné de projets d'aménagement eux-mêmes structurants ».

ressources, plus certaines zones d'Île-de-France, comme une partie de Hauts-de-Seine, qui auront la capacité à la fois politiques et économiques de tirer à elles les ressources. Donc il faut absolument avoir des opérations structurantes et coordonnées.

Deuxièmement, on a le système de mobilité. Je suis un fervent supporter du projet Métrophérique. L'idée de « haussmanniser » la première couronne, ce n'est peut-être pas « haussmanniser » dans les formes. N'oublions pas que l'homogénéité qui existe aujourd'hui l'intérieur du périphérique est quelque chose de récent. Avant la guerre, ce n'était pas du tout ça, et même encore au sortir de la guerre. L'homogénéité qu'on a aujourd'hui dans Paris, avec des formes nouvelles plus intelligentes, peut-être plus variées, il faut l'étendre à la première couronne. Ce ne pourra pas se faire si on n'a pas un projet structurant en matière de transports en commun. Or ce projet structurant, s'il n'est pas accompagné de projets d'aménagements eux-mêmes structurants, va donner lieu à des appropriations sauvages de la rente foncière autour des stations, à une éviction du logement (en deuxième cercle, parce que ce ne sont pas des investissements intéressants), à des problèmes d'accès comme on le voit aujourd'hui. C'est-à-dire qu'on a les grandes infrastructures mais on n'a pas le tissu moyen d'accès correct aux gares. Si on rate ça, on aura raté beaucoup de choses.

Troisième sujet et j'en ai fini : les zones d'activités. C'est très bien que l'activité se diffuse et se rapproche de la population. Mais il faut éviter le genre de développement sauvage qu'on a eu autour de la Francilienne, par exemple. Il y a une équation assez simple, peut-être un peu rustique : la desserte en transport en commun, c'est difficilement compatible avec l'étalement généralisé des emplois. Quelque part, la concentration des emplois et le fait d'améliorer la desserte en transport en commun, ce sont quand même deux éléments qui vont ensemble.

« On a un nombre de maires extravagant qui ont chacun le droit d'ouvrir ou de fermer le robinet de la rente foncière et de la construction de logements ».

[Qu'est-ce qui bloque ? La gouvernance !]

Qu'est-ce qui bloque ? On le sait tous. C'est la gouvernance, et en particulier la taille absolument sous-critique des communes en Île-de-France. On a un nombre de maires extravagant qui ont chacun le droit d'ouvrir ou de fermer le robinet de la rente foncière et de la construction de logements. On a le fait de ne pas avoir de véritable politique foncière. A mon avis, la politique foncière, ça ne se résume pas à la politique d'acquisition foncière. C'est important, bien sûr, d'avoir du stock foncier, mais il faut aussi réguler. Je constate que le foncier est quand même bien rare. D'une certaine façon, le foncier est un bien public. On discute sur la régulation des fréquences hertziennes parce qu'on sait que c'est rare. Le foncier urbain est rare, mais on ne discute absolument pas de sa régulation. Les idées d'impôts fonciers sont passées à la trappe.

Le dernier point touche à un certain conservatisme des habitants que nous rappelait Mireille Ferri ce matin. De manière un peu provocatrice, je dirais que le rôle des politiques est de représenter la population, mais pas au simplement au sens où on représente comme un représentant syndical. Il faut aussi que les politiques précèdent leur population.

Jean Audouin

Je n'ai pas très bien compris votre allusion aux gens qui habitent dans le VI^e arrondissement. Il me semble que l'Ecole des Ponts est dans le VI^{ème} arrondissement. C'est pour ça, non ?

Pierre Veltz

Elle est en train d'en partir [pour Marne-la-Vallée]. Je le regrette beaucoup.



Jean Audouin

Peter Hall, peut-on avoir votre réaction par rapport à ce schéma ? Et comment feriez-vous les projets métropolitains en Île-de-France ?

Peter Hall

Professeur d'urbanisme et de régénération urbaine, University College, Londres

Vous me demandez ma première réaction. Et bien je pense que les sentiments au sujet des villes doivent venir du cœur, mais aussi nécessairement de l'esprit. Cela a été une conférence extraordinaire, basée sur un document exceptionnel, à savoir ce numéro spécial des Cahiers. Nous nous sommes penchés sur des comparaisons des meilleures pratiques dans une variété de villes exclusivement en Europe. Mais on n'est pas allé assez loin en profondeur dans ces comparaisons. Bien évidemment, les universitaires demandent toujours plus de recherche et d'échange. Mais il y a un certain nombre de questions qui ont été posées cet après midi qui doivent être approfondies en se penchant sur les meilleures pratiques, en prenant en compte les nombreux cas qui ont été abordés et d'autres, et de voir comment on peut en extraire des leçons pour l'Île-de-France. De ce point de vue, une plus proche coopération entre certaines des villes présentées, incluant des visites d'étude, serait bénéfique. Entre Paris et Londres, je pense que ce serait bien d'échanger à ce niveau-là.

[Etablir des priorités]

Deuxièmement, venant de l'extérieur, quand on parle des implications pour l'Île-de-France il faut faire un peu attention. On a tous fait toujours l'expérience, en tant qu'urbanistes, d'arriver dans un aéroport et rencontrer un journaliste qui à votre arrivée dans la ville vous demande : « quelle est votre impression de la ville ? ». Et votre réponse est : « Donnez-moi quelques minutes pour digérer ». J'ai eu plus de quelques minutes pour digérer l'Île-de-France. J'ai essayé d'étudier et d'écrire à ce sujet pendant 40 ans. Mais j'ai le sentiment que ce serait présomptueux de vous le dire, vous qui êtes les véritables experts de la métropole et de la région. Une des leçons que j'ai pu tirer cet après midi est la suivante. Tout d'abord, j'abonde dans le sens de Pierre Veltz. Il faut vraiment distinguer l'aménagement et les projets. Il faut avoir une structure d'ensemble pour réaliser ce que vous souhaitez faire dans la région avant de positionner le projet dans cette région. Aucune métropole au monde n'a été plus centrée sur des grands projets d'aménagement structurel que Paris, depuis le schéma directeur de 1965 et cette tradition continue. Mais, il y a un nombre impressionnant de zones potentielles dans cette stratégie. La vraie question est d'établir des priorités et voir ce que l'on fait dans chaque projet. Sinon, le risque est d'arriver

« Il faut avoir une structure d'ensemble avant de positionner le projet dans la région [...]. Mais, la vraie question est d'établir des priorités [parmi les projets] ».

à une concurrence entre ces projets et à une sorte de relation anarchiste.

Le problème auquel vous êtes confrontés est le même que l'on rencontre dans toutes les métropoles. L'ampleur de la désindustrialisation des trente dernières années a asséché la base de l'économie ainsi que l'utilisation des sols de grandes zones principalement au cœur de l'agglomération. Il y a donc de vastes opportunités dans ces zones et la question est : « quoi en faire ? ». Il est impossible de tous les concevoir en même temps à la même allure. On ne sait pas à 100 % ce que va être leur principal objectif. J'ai le sentiment que c'est ce qui doit être fixé en priorité.



« Il faut porter une attention toute particulière aux projets, produits par des approches “bottom up” comme le Quartier Vauban à Fribourg ».

[Deux sortes de projets nécessaires : projets économiques stratégiques, projets de quartiers durables]

Dernière remarque. J'abonde encore dans l'argumentaire de Pierre Veltz qui a parlé de deux sortes de projets. Tout d'abord, les projets liés à des opportunités économiques à exploiter qui impliquent étroitement le secteur privé dans la création de nouveaux emplois et d'infrastructures pour les accueillir. Il y a ensuite les projets d'aménagement de nouveaux cadres de vie durables dans une tentative pour faire revenir les habitants dans les centres des villes. Certains ont été évoqués cet après-midi : Rummelsburg à Berlin, l'ensemble des Docklands à Amsterdam, Västra Hamnen à Malmö, Hammarby à Stockholm et Vauban à Fribourg. Il faut porter une attention toute particulière à ces projets, qui ont été produits par des approches « bottom up ». Les meilleurs associent des interventions locales, réalisées par des groupes d'activistes comme à Vauban. Il faut en tirer des leçons. Nous avons un gros travail à faire pour développer ces projets de grande qualité urbaine et environnementale. A moins qu'on apprenne des meilleures pratiques, il y a le danger de ne pas parvenir aux niveaux des meilleurs projets mentionnés.

Enfin, pour rebondir sur la question qui a été posée par Pierre Veltz, à savoir comment payer ces équipements ? Peut-être que vous allez vous tourner vers ce qui se passe au Royaume Uni, en particulier avec le débat dans le cadre de notre Loi sur l'urbanisme de 2007, avec la décision d'adopter une taxe locale, établie par les collectivités locales qui sera liée au besoin de construction d'équipements.

[L'Île-de-France serait mieux gouvernée avec seulement 64 communes !]

Une dernière remarque. Ce qui m'a frappé, c'est le nombre très impressionnant de communes qu'il y a en Île-de-France et dans toute la France. Ça rend les choses très difficiles pour arriver à des projets complètement intégrés. Nous avons suffisamment de problèmes avec les 32 Boroughs de Londres. Je pense que 32 communes en Île-de-France, ou 64 communes parce que l'Île-de-France couvre de larges espaces ruraux, simplifieraient vos problèmes. Mais je ne sais pas si quelqu'un pourra répondre à cette question.

Jean Audouin

Passons à Ariella Masboungi. Et je la définirais comme la « grande prêtresse » des projets urbains, pour lesquels elle milite au sein du Ministère de l'Écologie, de l'Aménagement et du Développement Durables, selon sa nouvelle appellation. Mais

elle porte aujourd'hui un double message, puisqu'elle a eu la chance de rencontrer récemment François Ascher qui comme certains d'entre vous le savent, est très gravement malade, et elle a pu l'interroger sur sa vision de l'Île-de-France, dont certains points sont en contradiction avec celle de Pierre Veltz. Je lui laisse la parole.



Ariella Masboungi
Chargée de mission au Ministère de l'Écologie,
du Développement et de l'Aménagement Durables

En effet, j'ai eu la chance de discuter avec François Ascher*, dont l'acuité intellectuelle est plus extraordinaire que jamais. Il est en train d'écrire un nouveau livre sur l'urbanisme : *L'urbanisme en 50 points*, qui sortira bientôt. Alors, plusieurs points, un peu dans le désordre, à propos de l'Île-de-France, à laquelle il a beaucoup réfléchi, il a souvent été interrogé. C'est un esprit impertinent. Il reste plus impertinent que jamais.

« [Selon François Ascher], un urbanisme de projets ne remplace pas la stratégie ».

« La priorité : investir dans la deuxième couronne ».

Il affirme des choses comme : « Un urbanisme de projets ne remplace pas la stratégie ». Cela a été dit par d'autres aujourd'hui. Et : « un schéma directeur doit être stratégique », et c'est vrai qu'il ne l'est pas souvent. Il n'établit pas de priorités, notamment financières, et ça lui paraît essentiel.

Il pense qu'il serait important de définir les principes du développement de cette mégapole parisienne, en remettant en cause le schéma radioconcentrique qui reste très présent dans les esprits. Il s'interroge sur le fait de le penser « en radiales » ou « en pétales », sur le modèle milanais. En tout cas, il s'interroge sur la manière de donner des formes pertinentes au fonctionnement de cette métropole. C'est en effet un des rares chercheurs, économistes, sociologues, qui pense que la forme a un sens, par rapport à un projet stratégique. Mais cette forme ne vient pas a priori et c'est pertinent au moment où on se demande si des grands architectes peuvent dessiner le Grand Paris. Certes, il faut dessiner, mais au service d'une stratégie. En particulier, il a le sentiment que la pensée de l'infrastructure n'est pas croisée avec la pensée de l'urbanisme et de l'aménagement, comme ça a été le cas dans les années 1975 quand on a dessiné le RER, ou l'articulation entre la vision des villes nouvelles, la vision du transport ainsi que le dessin de l'A86 était très forte.

Il pense qu'aujourd'hui, le Métrophérique, qu'il critique violemment, et je dirai pourquoi, est sans lien avec une stratégie d'aménagement. Il milite pour qu'on s'occupe, dans le cadre de la Région Île-de-France, de la deuxième couronne. François Ascher pense que le Métrophérique va privilégier l'élargissement de Paris à la première couronne. Voilà pourquoi, aussi, il était contre les Jeux Olympiques, dont il pensait que ça renforcerait Paris et la première couronne. On abandonnerait la deuxième couronne, dont il dit que c'est le lieu le plus difficile de l'Île-de-France, le lieu de concentration des populations en difficulté, le lieu d'émission maximum de CO2 et le lieu de la désorganisation totale. Effectivement, quand on se promène en Île-de-France, on a le sentiment que c'est un territoire incompréhensible, c'est un territoire du laisser faire. Donc il dit : « l'investissement sur Métrophérique va assécher la totalité des financements possibles (ils ne sont pas cumulables, ni alternatifs), pour desservir cette deuxième couronne, et lui donner une véritable ossature ». Pour lui, il s'agirait de créer des centralités très fortes à l'échelle de la deuxième couronne, centralités

* Invité, François Ascher, professeur à l'Institut Français d'Urbanisme n'avait pu participer au Colloque. Lauréat au grand prix de l'urbanisme 2009, il est décédé en juin 2009.

qui réuniraient pas seulement des transports, mais de grands équipements, de grands projets. D'autant plus que la région Île-de-France est une région étalée, pas seulement au plan de l'habitat, mais au plan de l'emploi. Il faut la polariser à l'échelle de la deuxième couronne et hiérarchiser ces polarités.

Je termine par sa proposition majeure. Il pense qu'il faudrait s'appuyer sur les départements, parce que les départements, de fait, établissent le lien entre Paris et la troisième couronne, pour penser le territoire dans ces dimensions-là et leur donner des autorités pour qu'ils puissent en effet trouver les articulations entre la capitale et la grande périphérie. Voici en très résumé ce qu'il m'a livré comme réflexions.

Jean Audouin

Mais on voudrait aussi avoir ton point de vue, parce que celui de François Ascher est riche. Il y a peu de temps, Ariella, on était ensemble chez Jordi Hereu, le maire de Barcelone, qui nous disait : « la ville, c'est partager des équipements, partager des espaces publics. Une fête de la ville, c'est partager des valeurs. Là où il n'y a pas de partage de valeurs, il n'y a pas de fête possible ». Est-ce que ce n'est pas le problème de l'Île-de-France ?

Ariella Masbounji

Ce matin, il y a eu quelques critiques sur l'intervention d'Oriol Clos, en disant qu'il présentait les choses de façon trop idyllique, puisqu'il n'y a pas de stratégie à l'échelle de l'agglomération. C'est un des gros problèmes de Barcelone. Mais il y a un sentiment d'appartenance de la totalité de l'agglomération barcelonaise à l'expérience barcelonaise et à la « référence barcelonaise », ce que nous n'avons pas en Île-de-France.

« Faire que les 10 millions d'habitants sentent qu'ils appartiennent au même territoire ».

En effet, je rajouterai ce que m'a dit François Ascher : « l'objectif majeur du travail en Île-de-France, c'est faire en sorte que les 10 millions d'habitants sentent qu'ils appartiennent au même territoire et qu'il sentent des complémentarités entre les villes et entre les modes de vie ». Appartenir à la même métropole, c'est se penser citoyen de cette métropole. Comment on y parvient ? Je ne pourrais pas dire, mais ça me paraît un enjeu majeur.

Jean Audouin

Par ailleurs, tu évoquais le fait qu'on est dans une période de basculement grâce au Grenelle de l'environnement, et surtout à la prise en compte des problèmes climatiques. Or on a vu dans quelques manifestations récentes, comme à Copenhague, une revendication d'être « la capitale européenne du développement durable ». Est-ce de la surenchère ? Et est-ce que le développement durable ne devient pas un outil de communication du projet urbain ?

Ariella Masbounji

J'ai été très sceptique sur le Grenelle de l'environnement. Je peux le dire, même en faisant partie des services de l'État. Ce qui m'a paru assez extraordinaire, et je rends hommage à la presse pour une fois, c'est qu'elle s'est vraiment fait l'écho d'un bilan environnemental très mauvais pour la France. Ce partage d'un diagnostic sévère me

paraît peut-être l'atout principal du Grenelle de l'environnement. Nous avons vraiment conscience, maintenant, que ce n'est pas parce que nous avons le nucléaire que nous sommes très vertueux en Europe sur l'émission de CO₂. Nous sommes plus vertueux que les Allemands. [s'adressant à Hilmar von Lojewski] Vous faites encore des centrales à charbon. Par contre, vous avez un mode de vie qui est beaucoup plus vertueux que le nôtre en matière d'urbanisme au regard des émissions de CO₂. La France a le taux d'imperméabilisation des sols le plus important en Europe. C'est le pays le plus étalé d'Europe avec l'Italie. Donc, on a conscience d'être assez mauvais. Et sur le plan des éco-quartiers également. On a pas beaucoup parlé d'urbanisme dans les résultats du Grenelle. Une mesure, qui peut peut-être changer les esprits : on abandonnerait la norme Haute Qualité Environnementale (HQE) pour penser à réduire partout les émissions de carbone. Cela peut entraîner des innovations majeures, à la fois au niveau des matériaux, mais aussi au niveau de la pensée de la ville et de l'habitat.

« Si l'on abandonne la HQE pour penser à réduire partout les émissions de carbone, cela peut entraîner des innovations majeures. L'éco-quartier, ce n'est pas la ville durable ».

J'ai été très intéressée par l'intervention de Toufik Souami. Je partage ce sentiment que nous allons faire énormément d'éco-quartiers, mais que la question n'est pas là. François Ascher en parle très bien. Le marché va s'adapter aux normes, il n'y a aucun problème. Le privé est en train de fabriquer des éco-quartiers sur toute la France. Mais l'éco-quartier, ce n'est pas la ville durable. La ville durable, c'est peut-être ce que font les hollandais. J'ai travaillé sur la ville de Breda, où faire la ville durable est un état d'esprit croisant le transport, l'urbanisme, la vie sociale, la qualité architecturale. Parce qu'ils nous disent : « un bâtiment parfait au niveau de ses émissions de CO₂, qui ne répondrait pas à ces usages, serait à démolir ». Donc une vision vraiment ample et très large du développement durable nous amènerait à penser très différemment la localisation des opérations d'urbanisme, l'articulation avec les transports, l'articulation avec un usage modéré de la voiture. Aujourd'hui, en France, nous ne connaissons pas vraiment de territoires qui vont dans cette direction. Peut-être Angers. Il y a quelques villes qui commencent à penser leur territoire, au sens large du terme, comme durable. Et la plupart du temps, nous avons des éco-quartiers qui ne répondent pas à la question posée.

Jean Audouin

C'est du marketing, en fait.

Ariella Masbounji

Oui, mais pourquoi pas. Je partage le sentiment de Pierre Veltz. Le marketing et l'image, ça fait partie de l'urbanisme, et c'est aussi le moyen d'attirer des investisseurs. L'économie d'une ville, c'est la durabilité aussi. D'ailleurs, tous les projets que j'ai observés en Europe sont mus par une volonté économique. Il n'y a pas de raison de faire un projet urbain si on n'a pas de problème économique. Parce qu'on est dans une situation catastrophique, comme Gènes, Saint-Nazaire, ou Birmingham, parce qu'on veut changer d'échelle, comme Nantes, et devenir une grande métropole, on est toujours mus par la volonté de développer l'économie locale et d'attirer des entreprises pour que la ville survive. Cela ne me choque pas qu'on soit dans des questions de marketing, à condition que l'urbanisme ne se réduise pas à cette dimension.

« Le marketing et l'image, ça fait partie de l'urbanisme. Mais l'urbanisme ne se réduit pas à cette dimension ».

Jean Audouin

Tu as aussi quelques idées pour l'Île-de-France.

Ariella Masboungi

C'est très caricatural, vous m'excuserez. J'ai 5 leçons des projets européens et 4 idées. Donc c'est très sommaire. Les leçons que j'ai pu tirer des projets urbains en Europe.

1. Oser agir au risque de se tromper Porter une « vision »



[1^{ère} leçon : Oser agir, au risque de se tromper]

Oser agir; au risque de se tromper. Il peut paraître dangereux, parce qu'on s'est trompé, dans l'histoire de l'urbanisme. Mais toutes les expériences que j'ai pu observer en Europe sont le fait de collectivités locales qui ont la capacité de décider. Décider, c'est une chose douloureuse. En général, l'être n'aime pas beaucoup décider. Les élus décideurs sont une race tout à fait particulière et originale. Et parfois, on peut dire qu'ils ont un grain. Pensez à Joël Batteux, le maire de Saint-Nazaire. Capacité de décision invraisemblable. Et en effet aucun professionnel ne peut démontrer à un élu que le pari qu'il va prendre va être gagné absolument. Oriol Clos, dans tous les projets que tu proposes, tu ne pourras pas garantir à ton maire que Barcelone va devenir une grande capitale parce que tes projets vont réussir. Donc, il y a une part de risque énorme et des élus qui osent la prendre. En général, ils le font quand ils sont dans des situations contraintes, dangereuses. C'est le cas de Bilbao, le cas de l'Emscher Park. Et décider, c'est au service d'une vision, comme le dit Peter Hall. Nous reprenons cette expression britannique qui veut dire beaucoup de choses, c'est-à-dire : penser le devenir de son territoire. Cela ne signifie pas de tout décider. C'est avoir une vision qui porte l'action.

2. Partenariats public public, condition du partenariat public-privé



[2^e leçon : le partenariat public-public, condition du partenariat public-privé]

La deuxième idée, on l'a évoqué notamment pour le cas de Berlin : le partenariat public-public comme condition du partenariat public-privé. Aujourd'hui, ce que nous voyons émerger dans beaucoup de villes européennes, c'est la montée du privé, notamment quand on travaille sur des très grands territoires. Et quand on travaille sur l'Île-de-France, on ne va pas pouvoir investir des fonds publics à l'échelle de ce qu'on investit sur une ville centre. Donc les investissements sont très ciblés, et ont pour but de jouer un rôle d'acupuncture et de provoquer l'investissement privé. Je montre l'exemple de Birmingham que je connais très bien. C'était la ville la plus laide de Grande Bretagne qui a construit un projet urbain très puissant qu'elle a commencé à financer lourdement. Puis, le privé a pris le relais au service d'une vision qui était portée par la Ville et surtout en assurant la sécurité de la décision. Un meilleur exemple encore, serait peut-être celui de l'Emscher Park dans la Ruhr; ou Bilbao, où l'ensemble des pouvoirs publics se sont réunis pour financer les mêmes opérations. Cela a eu un effet de levier fantastique parce que tout le portefeuille, mis au même endroit, fait un effet de levier extraordinaire. C'est une des limites considérables que l'on connaît, notamment en Île-de-France. On a parlé de l'émission des pouvoirs. C'est clair que s'il n'y a pas un accord entre les pouvoirs publics, le privé ne suit pas. Les espagnols, sur Bilbao, nous ont dit que quand vous assurez le partenariat public-public, le privé vient.

Jean Audouin

Ce matin, des aménageurs que je ne citerai pas, disaient : « la grande difficulté en France, c'est le rapport public-public ».

Ariella Masbounji

Oui, sans doute. Ce qui est amusant à Birmingham, c'est que les partenariats privé-privé sont aussi très compliqués. Et les privés nous disaient, par exemple pour l'opération Bullring [centre commercial urbain géant], qu'ils avaient signé 90 contrats entre eux. Par contre, l'accord avec la ville était très simple.

3. Miser pour gagner Saint-Nazaire



[3^e leçon : miser pour gagner]

[« Miser pour gagner », c'est lié à l'idée « oser agir au risque de se tromper ». On ne peut pas imaginer gagner la bataille s'il n'y a pas un pari qui est pris et des financements publics. Et des paris très lourds. « Miser pour gagner », ça veut dire oser prendre les devants pour modifier l'image d'une ville. On a parlé marketing avec Pierre Veltz. Saint-Nazaire a mis en lumière avec Yann Kersalé sa base sous-marine, le lieu le plus sinistre de la ville : quand le maire a demandé le financement pour le faire, 10 millions de Francs (1,5 million d'euros), son conseil municipal pense qu'il est fou. Mais il le fait. Il change l'image de la ville. Acquisition de l'auto-estime par les habitants et crédibilité de la suite du projet urbain. Cela veut dire : oser commencer à valoriser un territoire pour que la suite puisse prendre le relais. Je travaille par ailleurs sur la question des grands territoires en France, et je n'ai pas le sentiment que l'on mise pour gagner sur les territoires non centraux.

4. Partager une «philosophie de l'aménagement» articuler vision et projets, top down bottom up



[4^e leçon : articuler vision et projet]

Le quatrième point est de partager une philosophie de l'aménagement. En effet, quand on parle d'une intervention à très grande échelle, ça c'est pas un dessin. C'est sûrement un dessin. Je dis : « articuler vision et projet », savoir travailler dans les doubles directions. Top down, bottom up. [Peter Hall en a parlé tout à l'heure]. Une philosophie de l'aménagement, c'est un état d'esprit. C'est un peu ce que disait François Ascher. Partager quelque chose qui sera le fil conducteur de l'action. [je montre Barcelone]. Qu'est-ce qui réunit tout ce qu'on fait à Barcelone ? C'est une manière de travailler, c'est une philosophie de l'action. Si on prend l'exemple de l'Emscher Park, c'est une vision écologique du territoire. [Tout à l'heure, quelqu'un parlait d'une expérience régionale.] L'Emscher Park, dans la Ruhr, est une expérience régionale de développement durable, avec labellisation des projets qui portaient cette vision de l'aménagement et cette philosophie de l'action.

5. Nommer le territoire, lui donner une identité culturelle : Emscher Park



[5^e leçon : nommer le territoire de projet]

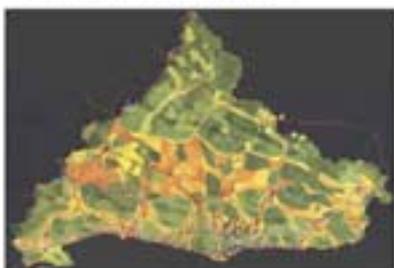
Nommer le territoire d'intervention. C'est une chose qui paraît très importante parce que je pense que, par exemple, quand la Plaine de France a été nommée comme un projet, elle a commencé à exister comme un projet. Savoir définir un territoire de projet, le nommer et le doter de cette vision, de cette philosophie de l'aménagement. Sur l'Emscher Park, il y a cette chose assez extraordinaire. Pour conférer une identité à ce territoire organisé autour d'une rivière qui était un égout à ciel ouvert, il a fallu conserver les terrils, ces montagnes de charbon ont été plan-

tées et surplombées d'œuvres d'art. Voilà une vision de la façon dont une produit une lisibilité et une identité culturelle compréhensible par tout un chacun. Parce qu'un des questions de ces larges territoires périphériques, c'est « comment fabriquer des monuments ? ». En est-on capable ? Il s'agit de rendre lisible un territoire. Une des grandes questions que nous avons sur nos territoires périphériques, et l'agglomération de l'Île-de-France est particulièrement représentative, c'est qu'ils n'ont jamais été pensés comme un projet. Ce sont des territoires où on a laissé faire. On a construit des voies. On a mis des zones industrielles. On a construit des logements au gré des opportunités foncières. Comment savoir introduire des nouvelles lisibilités à ces échelles territoriales ?

Il existe un travail théorique fait par Manuel Gaosa qui pense la Catalogne comme une ville pour le compte du conseil régional de l'époque, en l'inscrivant clairement dans une géographie, en travaillant sur des polarités le long de la mer, en distinguant des zones vertes préservées, en construisant la deuxième bande, en considérant que les voiries étaient porteuses d'espace public, les échangeurs autoroutiers sont couverts par des plaques photovoltaïques qui deviennent l'identité du territoire et qui produisent son énergie. Certes, c'est un travail théorique, mais cela me paraît intéressant de commencer à penser la lisibilité du territoire en s'appuyant sur sa géographie, sur son potentiel et sur ses acquis.

Quelques suggestions sur l'Île-de-France, dans un désordre le plus total et sans hiérarchie.

6. La lisibilité du territoire



[Rendre lisible le territoire de l'Île-de-France par le paysage, les repères, les infrastructures]

Agir sur la lisibilité de ce territoire, par le paysage, les repères et les infrastructures. Prenons l'exemple de la couverture de l'autoroute A1 par Michel Corajoud dans le cadre du projet de la Plaine Saint-Denis que vous avez visité hier. C'est une chose tout à fait extraordinaire : dans ce territoire très peu lisible, on se perd, mais lorsqu'on arrive là, on sait où on est. Cette ossature incroyable est devenue un lien, avant c'était une coupure, elle introduit un début de lisibilité dans le territoire. Mais seulement sur 2 km. On pourrait tout à fait imaginer que ce type de dispositif aille beaucoup plus loin, en s'inscrivant dans des lignes paysagères et en travaillant sur les repères. Les repères, nous en avons : les usines, le paysage de l'énergie. Je pense à ce que Christian de Porzamparc a fait à Marne-la-Vallée, par exemple, en transformant un château d'eau comme repère dans la ville. Pensons à cette nécessité de l'individu de comprendre son territoire, en agissant sur les infrastructures, comme ossature de la lisibilité du territoire, et aussi sur les parcs. Ce qui amène à lutter contre les logiques sectorielles. Bien évidemment, les gens qui dessinent les routes les dessinent uniquement pour circuler, les usines pour travailler. Donc ça veut dire rapprocher des points de vues qui ne sont jamais rapprochés au service du projet.

[Densifier et recomposer les villes nouvelles]

Densifier et recomposer les villes nouvelles. J'ai été extrêmement frappée par l'expérience d'Almere que notre intervenant hollandais connaît très bien. C'est tout de même très courageux. Une ville nouvelle complètement ratée, beaucoup plus ratée

Agir sur la lisibilité par le paysage, les repères et les infrastructures



que les nôtres. Une ville nouvelle qui avait une image négative. Le gouvernement néerlandais dit qu'il faut économiser le territoire, conserver le cœur vert de la Randstad, donc densifier les villes existantes. Almere, qui fait partie de cette région urbaine avec Amsterdam, Rotterdam, La Haye, Utrecht, a fait l'objet d'un partenariat très important public-privé. Le concepteur qui a été choisi pour coordonner ce projet est Rem Koolhaas, OMA. Voilà ce territoire desservi par des infrastructures qui va redevenir une ville. On voit l'opération construite par Christian de Porzamparc dans le cadre du renouveau du centre-ville d'Almere. Il me semble qu'à Marne-la-Vallée, on a de la place pour intensifier. On peut imaginer que nos villes nouvelles sont une base, un contexte. Elles sont desservies par les autoroutes, par les transports en commun. On pourrait recommander un projet. S'il faut densifier et construire, à mon avis, c'est peut-être là qu'il faudrait le faire, une trame de grand projet.

[Articuler les projets entre eux]

En effet, cela m'a été dicté par mes amis de l'AURIF, les grands projets franciliens ne sont pas présentés, par exemple, sur un site Internet dans leur complexité et dans leur complémentarité. Paris Rive Gauche, Seine Arche qui est un très beau projet géographique qui prolonge l'axe historique de Paris vers la Seine. Mais on peut montrer aussi les villes nouvelles existantes et surtout, ces grands territoires ce sont des opérations d'intérêt national, négociées entre l'Etat et les collectivités locales. Ce sont des territoires de projets, des territoires qu'on peut doter de qualités, qu'on peut conforter, qui peuvent introduire une lisibilité et une qualitative dans l'Île-de-France. On pourrait parler de Boulogne ou des projets parisiens. Et tous les projets que Pierre Mansat essaye de monter en lien entre Paris et la périphérie : comment on les articule entre eux ? Il y a une ossature de ces nouveaux territoires. En allant aussi dans le sens de Pierre Veltz, c'est-à-dire comment grands projets et petits projets rentrent en articulation.

Densifier et recomposer les villes nouvelles, Almere



Une « trame de grands projets »



[Le vert comme du plein]

Le vert comme du plein. En effet, cette idée qu'on a trouvé ensemble avec Oriol Clos à Barcelone. Penser le vert comme du plein. Bernard Reichen pense l'agriculture comme un projet, dans le cadre des schémas de cohérence territoriale qu'il a étudié à Montpellier et à Rennes. L'agriculture est traversée par des pistes cyclables et devient également un lieu de fréquentation. A Breda, il y a ces limites franches et claires entre la nature et la ville. C'est une ville nouvelle qui englobe en partie de l'agriculture, qui fait un pari sur le fait que l'agriculture a un avenir; qui arrive à fabriquer des confins de ville qui procurent ce que Bernard Lassus, paysagiste, qualifie d'incommensurable, en rapport à l'infini, alors que c'est le pays le plus dense d'Europe. Je rapproche cela de ce que j'ai appris de la rarefaction des terres agricoles, du fait qu'en France, on voit devoir retrouver des terres agricoles. Commençons dès à présent à nous dire que c'est un atout énorme. Vous avez une expérience magnifique en Île-de-France qui est le Triangle Vert, que j'ai visité, où des élus se battent pour faire ne sorte que l'agriculture survive, une agriculture urbaine. Et le jour où on va pouvoir compter combien coûte en CO2 la tomate produite en Île-de-France et celle qu'on importe d'Afrique du Sud, peut-être qu'il y aura une chance pour cette agriculture urbaine. En tout cas, elle a un sens énorme par rapport à la qualité de ce territoire. Je milite fort pour qu'on pense l'agriculture et le vert comme du plein, et comme un élément de valorisation de nos territoires.

Synthèse



François Dugeny Directeur général de l'IAU île-de-France

Au terme de nos échanges, il me revient de faire une rapide synthèse, mais je pense qu'elle est déjà faite. Nos trois derniers intervenants, je dirais même nos quatre derniers intervenants, puisque François Ascher était très présent dans cette dernière table ronde ont largement fait cette synthèse, même si les positions ont été opposées. Mais, n'étant pas dans une « motion de synthèse », il est normal que des positions opposées s'expriment. La motion de synthèse reste à construire à partir la série d'éléments discutés aujourd'hui. En revanche, je voudrais mettre en relief un certain nombre de points, notamment trois qui me semblent fondamentaux.

« Priorité au renouvellement urbain, à la régénération urbaine ».

Tout d'abord, presque tous les projets examinés aujourd'hui, ainsi que les projets analysés dans les *Cahiers*, s'inscrivent dans un contexte européen qui donne priorité au renouvellement urbain, à la régénération urbaine. La plupart concernent en effet des sites industriels en redéveloppement, qu'ils soient portuaires, ferrés ou autres. À quelques exceptions près, ces projets doivent aussi tous composer avec une histoire, un bâti et une population préexistante. En Île-de-France, cela nous renvoie bien sûr au « territoire du fleuve » (comme on l'a appelé dans les travaux menés sur le schéma directeur), à la Seine, qui était l'axe historique de développement au XIX^e siècle et qui est devenu, de ce fait (déindustrialisation oblige), l'axe stratégique de redéveloppement urbain de notre métropole.

« Concilier échelle métropolitaine et échelle de proximité ».

Deuxième point. Je pense qu'il est nécessaire de rappeler une ambition qui est inscrite au fronton de notre schéma directeur. C'est celle de la ville intense, l'intensité urbaine qui répond à des objectifs de compacité, d'urbanité, et qui est recherchée dans la plupart des projets qu'on a rencontré, au travers de l'affirmation de la centralité, de la densité et de la mixité, ou plutôt des mixités : fonctionnelles, générationnelle, sociale, comme l'a rappelé Paul Lacroix dans son introduction. La création de nouvelles centralités multifonctionnelles de niveau métropolitain, appuyées sur des nœuds de transports, est au cœur de ces projets. Mais on a vu qu'elle était bien délicate à mettre en œuvre en Île-de-France de l'après décentralisation. Je résumerai en une phrase : concilier échelle métropolitaine et échelle de proximité ne va pas de soi. C'est un euphémisme. Et même s'il y a une volonté politique, comme l'a indiqué Mireille Ferri, qu'en est-il de l'acceptation des populations ? Côté densité, la valorisation d'un foncier devenu rare du fait de la pression de la métropole est un enjeu de la ville compacte qui se traduit par la forte densité dans les lieux centraux, parfois imposée par les logiques urbaines ou financières. Pour revenir à ce qu'a dit Jean-Louis Subileau, dont je ne mets pas en cause l'authenticité, mais « autre temps, autre problématique ». La métropole de 1976 se défendait contre la délocalisation de son industrie, qui était une industrie performante. C'était aussi le moment du premier choc pétrolier, au moment où les villes nouvelles ne faisaient que naître sur le territoire. Elles étaient dans les cartons. Elles ont été dans les dessins. Elles ont été dans l'acquisition foncière, mais elles ne sont sorties de terre que dans ces années-

« Il y a un grand projet régional, qui va être mis en œuvre par des projets urbains qu'il faut fédérer ».

« Le défi de l'image dans un monde surmédiatisé, où l'attractivité se joue autant sur des représentations que sur des réalités ».

« Les stratégies qui visent à faire émerger puis à mettre en œuvre les grands projets sont multifaces. Les cas de Londres et de Barcelone l'illustrent parfaitement ».

là. La métropole, aujourd'hui, doit affronter d'autres défis, avec d'autres ambitions qui, elles, ne se traduisent pas forcément, pour faire une caricature, en béton ou en bitume. Son ambition est celle de faire un saut qualitatif dans la vie des franciliens. C'est celle d'une éco-région, avec toutes ses implications, même si cette éco-région reste à mieux définir aujourd'hui. Implications économiques, également. Ambition d'un développement intégré et durable. Tout comme les politiques sectorielles, les grands projets doivent être au service de cette ambition. C'est aussi une réponse à Guy Burgel sur sa question entre un grand projet et des grands projets. Il y a un grand projet régional, qui va être mis en œuvre par des projets urbains qu'il faut fédérer; notamment par les transports, pour qu'ils soient porteurs d'une vision et d'une image métropolitaine.

Troisième point, enfin. Les projets se doivent d'apporter des réponses à des défis communs : défi de la régénération économique et urbaine ; défi du développement économique et culture, dans un contexte de concurrence entre métropoles qui cherchent à attirer les flux d'investissements d'entreprises et de talents ; défi de la réduction des disparités sociales et territoriales à laquelle ces projets doivent contribuer ; défi de la réduction de l'empreinte écologique par le recyclage de l'espace plutôt que de l'étalement urbain, par une meilleure synergie avec les transports, par la promotion de quartiers durables ; enfin le défi de l'image dans un monde surmédiatisé, où l'attractivité se joue autant sur des représentations que sur des réalités, avec un problème particulier à l'Île-de-France qui est le télescopage entre une image historique très puissante et la difficulté, en face, de mettre une image de modernité attractive. Il y a là un télescopage difficile à gérer. Relever tous ces défis ne va pas sans risque ou difficultés. Chaque métropole en est bien consciente, lorsqu'elle élabore ou met en œuvre ses stratégies.

Stratégie est le dernier aspect que je voulais aborder. Les stratégies qui visent à faire émerger puis à mettre en œuvre les grands projets sont multifaces. Les cas de Londres et de Barcelone l'illustrent parfaitement. A Londres, Thames Gateway qui est présenté comme le plus grand projet de régénération urbaine en Europe, vise à positionner la métropole comme « la » porte d'entrée de l'Europe et aussi à redonner de la valeur à un territoire dégradé, socialement défavorisé, à rééquilibrer la croissance économique vers l'est, à développer une grande ambition en matière d'emplois et de logements durables. A Barcelone, il s'agit de développer des actions de longue haleine pour récupérer le front de mer, créer de nouvelles centralités, travailler au renouvellement urbain des anciens faubourgs industriels. Mais c'est aussi développer une stratégie économique, dans des domaines où la ville n'était pas suffisamment armée : l'innovation technologique, on le voit à 22@, et le tourisme d'affaires avec Forum Besòs. Ces stratégies se construisent pas à pas, au fur et à mesure de la mise en place des opérations, comme on aurait pu le voir à Milan... Cette mise en place progressive pose le problème du temps et du lien entre la planification et les projets. Dans nombre de métropoles, les projets urbains tendent à se substituer à la planification. Mais dans notre tradition française, où la planification est très présente, depuis bien avant 1965, les projets sont les instruments privilégiés de la mise en œuvre de la planification, notamment entre le lien fort qui existe entre les

« Les grands projets doivent être prêts à accueillir des opérations emblématiques qui vont les faire changer de braquet ».

décisions stratégiques, qui découlent de la planification, comme les transports et l'aménagement opérationnel. Force est de constater que les acteurs de l'aménagement et du développement des territoires concernés doivent donc se réunir autour de la même table, ce qui n'est pas toujours facile, même quand il s'agit de public-public.

Concernant le temps, enfin, les projets se développent sur 20 à 40 ans, voire plus. Les villes nouvelles, c'est un demi siècle, maintenant. Ils doivent en conséquence être en capacité d'accueillir, le moment opportun, l'opération emblématique qui les fera changer de dimension. Cette opération n'est pas forcément là au début. Celle de Rive Gauche à vu la Très grande bibliothèque arriver au début de l'opération. Mais la Plaine Saint-Denis ou Marne-la-Vallée ont vu des projets atterrir sur leur territoire. Et ces territoires étaient prêts à les recevoir. Cela repose le problème de la trame de ces projets et de leur capacité à accueillir les opérations emblématiques qui vont les faire « changer de braquet » comme on dit chez les cyclistes.

Voilà les quelques points que je tenais à évoquer et mettre en relief. Je voudrais excuser Mireille Ferri qui devait faire la conclusion de nos travaux. Elle a malheureusement été retenue et ne pourra pas venir avec les difficultés de circulation. Je voulais préciser que les actes et les *powerpoint* que vous avez vus seront mis à disposition sur notre site Internet. Les *powerpoint*, rapidement, les actes dès lors qu'ils seront établis.

Je voulais vous remercier de votre présence et de votre participation à ces travaux, participation active pour tous nos intervenants. Je voulais remercier toute l'équipe qui a travaillé d'arrache-pied pour que nous puissions nous rencontrer, travailler ensemble, échanger nos expériences et nos savoirs-faire. J'en profite aussi pour saluer nos traducteurs.

J'ai retenu l'idée de Sir Peter Hall de mettre en place des workshops pour continuer notre travail et pour continuer à se rencontrer. Et je pense que ce que Ariella nous a montré à la fin de son exposé peut constituer autant de pistes, de matériaux de travail, de réflexions pour ces futurs workshops, et je l'en remercie.

Merci enfin à Jean Audoin pour son animation qui a contribué au succès de la journée.

Annexes

Les «grands projets urbains» ont métamorphosé la région parisienne, d'Hausmann à la ville nouvelle, de la Défense à Paris Rive Gauche et à la Plaine Saint-Denis.

L'Île-de-France doit aujourd'hui préparer son futur autour de projets métropolitains partagés, en réponse à des défis multiples : réduire les inégalités spatiales, sociales et environnementales ; anticiper les mutations climatiques et énergétiques ; enfin, assurer le développement de l'emploi, tout comme le rayonnement économique et culturel.

Confrontées à ces mêmes défis, d'autres métropoles européennes comme Amsterdam, Barcelone, Berlin, Londres, Milan ou Stockholm y ont répondu au travers de stratégies territoriales ambitieuses et de projets urbains innovants. Experts et porteurs de projets européens et franciliens en tireront les leçons dans ce colloque et ouvriront le débat sur la place des grands projets urbains dans une stratégie métropolitaine d'aménagement et de développement durable du territoire.

Large-scale development projects have transformed the Paris Region, from Hausmann's Paris to the New Towns, from La Défense to Paris Rive Gauche redevelopment and the Plaine Saint Denis Area regeneration.

Today, the Paris Ile de France Region needs to think its future through shared metropolitan development projects, capable of meeting numerous challenges: reducing social, environmental and territorial disparities, anticipating climate and energy changes, developing new jobs and the Region's economic and cultural influence.

These challenges are common to other city regions, such as Amsterdam, Barcelona, Berlin, London, Milan or Stockholm. They meet them by developing ambitious strategies and innovative urban development projects. Experts and project leaders from different city regions in Europe and from the Paris-Ile de France Region will discuss in this conference the role of large scale urban projects as regards to metropolitan strategies and to sustainable development.



Projet de loi relatif à la région Île-de-France, d'après le schéma de la Région Île-de-France

Invitation
Colloque

Quels
grands projets urbains
pour l'Île-de-France ?

EXPÉRIENCES EUROPÉENNES
22 ET 23 NOVEMBRE 2007
Paris, Maison du sport français

Conference invitation

What Large Scale Urban Projects for the Paris Region?
European Experiences



Jean-Paul **HUCHON**
Président du Conseil régional d'Île-de-France
Chairman of the Ile de France Regional Council

François **DUGENY**
Directeur général de l'IAURIF
General Manager - IAURIF

ont le plaisir de vous inviter au colloque organisé
par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Île-de-France (IAURIF)
*have the pleasure to invite you to the conference organised by
the Institute for Urban Planning & Development of the Paris Île-de-France Region
Friday November 23, 2007 from 8:45 AM to 4:45 PM*

Vendredi 23 novembre 2007
de 8h45 à 16h45
Maison du sport français (stade Charléty)
1, avenue Pierre de Courberin 75013 PARIS

Inscription gratuite pour le colloque et les visites :
Free registration for conference and visits:

www.iaurif.org/urbanprojects

Renseignements / *Information* : urban.projects@iaurif.org

+33 (0)1 53 85 78 94

Colloque

Conference

Vendredi **23** novembre

Matinée

Quelles stratégies pour Paris et l'Île-de-France ?
Panorama de grands projets européens et cas de Barcelone et de Londres
*Which strategies for Paris and the Île-de-France Region ?
European overview and case studies: Barcelona and London*

8h45 Accueil des participants / *Welcome*
9h15 Ouverture par Jean-Paul **Huchon**, président du Conseil régional d'Île-de-France,
9h45 **Panorama de projets / European overview** (IAURIF)
Débat avec **Mireille Ferri**, vice-présidente du Conseil régional d'Île-de-France en charge de l'Aménagement du Territoire, **Pierre Mansat**, adjoint au maire de Paris, chargé de la coopération territoriale, **Peter Hall**, urbaniste, professeur au University College, Londres, **Oriol Clos**, directeur de l'urbanisme de la Ville de Barcelone, **Bernard Reichen**, architecte-urbaniste, Paris*, **Jean-Louis Subilleau**, directeur de Val-de-Seine Aménagement, Boulogne-sur-Seine.
* à confirmer

12h00-13h30 Buffet

Après-midi

Nouvelles approches de projet urbain :
vers un développement plus durable à grande échelle ?
Cas d'Amsterdam, Berlin, Milan, Stockholm et Paris Île-de-France
*New approaches of urban projects: towards more sustainable large-scale development ?
Case studies: Amsterdam, Berlin, Milano, Stockholm and Paris Île-de-France*

13h30 **Présentation d'expériences** **Renato Gallano**, directeur Milano Métropole*, **Hans van der Made**, urbaniste en chef, Ville d'Amsterdam, **Lars Frane**, directeur du projet Hemmarby Sjötad, Ville de Stockholm, **Hilmar von Lojewski**, directeur du développement urbain, Sénat de Berlin, **Michel Dresch**, directeur de la Société d'économie mixte d'aménagement de Paris (SEMMP) et **Hervé Dupont**, directeur général Établissement public d'aménagement de la Plaine de France.
* à confirmer

Discussion par **Christian Lefèvre**, professeur, Université Paris VII, **Thierry Wilmin**, Logville, et **Taoufik Souami**, maîtres de conférences, Université Paris VII.

16h00 **Table ronde finale** avec **Mireille Ferri**, vice-présidente du Conseil régional d'Île-de-France, en charge de l'Aménagement du territoire, **Ariella Masboungi**, chargée de la mission Projet urbain à la DGURC et **François Dugeny**, directeur général de l'IAURIF.

Débats animés par / *Animation by* **Jean Audouin**, directeur du Groupe Innovapresse & Communication

Visites

1 Jeudi **22** novembre, 13h30-16h30



La renaissance de la Plaine-Saint-Denis (Quartier du Stade, Landy-France et EMGP) et la rénovation urbaine du Nord-Est parisien

The Plaine-Saint-Denis regeneration area and the Paris North-East project, avec la participation de Danièle Vigier, chargée du projet de territoire, communauté urbaine Plaine Communale, Jean-Pierre Merlot, directeur de la stratégie, Établissement public d'aménagement de la Plaine de France,

Benoît de Saint-Martin, chef de projet Aménagement Paris Nord-Est et **Olivier Guillouet**, urbaniste, Îlede-EMGP

2 Vendredi **23** novembre, 17h30-19h30



Paris Rive gauche, un nouveau Quartier latin sort de terre

Paris Rive gauche, birth of a new Latin Quarter, avec Gilles de Mont-Martin, directeur général adjoint de la Société d'économie mixte d'aménagement de Paris (SEMMP) et Jacques Touchefeu, directeur de l'Établissement public d'aménagement Île de France amont (EPISIA).*

Nombre
de places
limité

Visite de sites

Deux visites de projets urbains ont été organisées dans le cadre du colloque pour comprendre de visu comme se transforment les grands territoires de la métropole : la Plaine Saint-Denis et Paris Nord-Est au nord de l'agglomération d'une part, Paris Rive Gauche en lien avec Ivry et le secteur de la Seine-Amont au sud-est d'autre part. Ces visites guidées bilingues français-anglais, à pied, en car et en bateau, ont été rendues possibles grâce à la mobilisation de collectivités territoriales et des organismes publics et privés dont les noms suivent –nous les en remercions chaleureusement.

Visite 1. La renaissance de la Plaine Saint-Denis et la rénovation de Paris Nord-Est

Accueil : Patrick Braouezec, président de la communauté d'agglomération Plaine Commune

Présentation du projet urbain et visite guidée de la Plaine Saint-Denis :

- Danièle Vigier, chargée du projet de territoire à Plaine Commune, avec :
- Jean-Claude Bordigoni, directeur général Société d'économie mixte (SEM) Plaine Développement*
- Yannick Trehoust, directeur des opérations, Icade EMGP
- Olivier Guillouet, urbaniste, Icade EMGP

Présentation du projet Paris Nord-Est et visite guidée du site Macdonald :

- Denis Pétel, directeur de l'Aménagement, Ville de Paris, maître d'ouvrage
- Benoît de Saint-Martin, chef de projet, Ville de Paris
- François Leclercq, architecte urbaniste, maître d'œuvre du projet
- Bertrand Parcollet, directeur délégué de la SAS Paris Nord, directeur délégué d'Icade

Visite 2. Paris Rive Gauche : un nouveau quartier latin en lien avec Ivry et la Seine-Amont ?

Présentation de l'opération d'aménagement Paris Rive Gauche et visite guidée :

- Gilles de Mont-Marin, directeur délégué à la Société d'économie mixte d'aménagement de Paris (SEMAPA), avec :
- Jean-Claude Moreno, directeur de l'École d'Architecture Paris Val-de-Seine

Introduction aux projets d'Ivry et du territoire Orly Rungis Seine Amont :

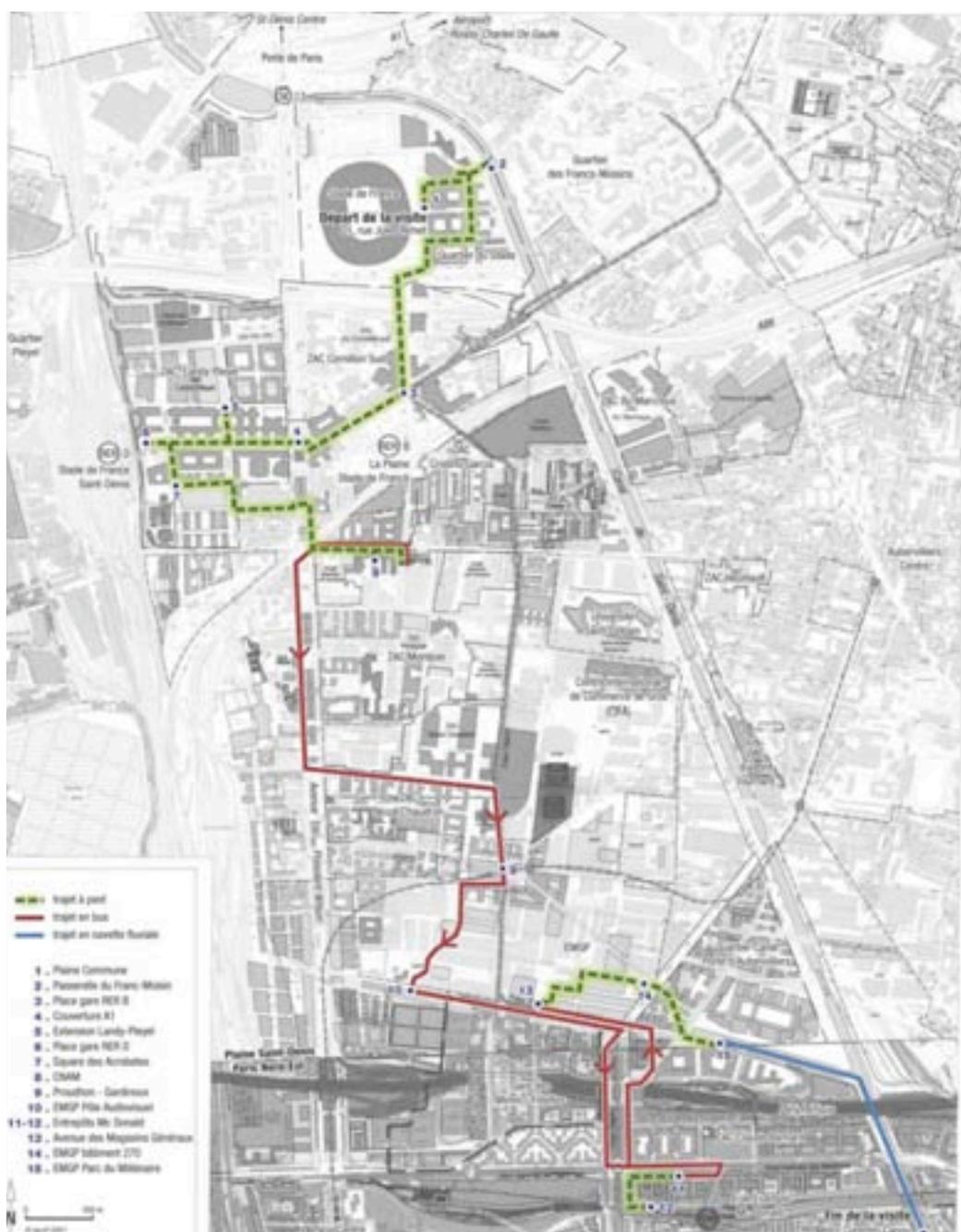
- Jean-François Lorest, directeur de l'urbanisme, Ville d'Ivry
- Jacques Touchefeux, directeur de l'Établissement Public d'aménagement de l'Opération d'intérêt national Orly Rungis Seine Amont (EPORSA)

Introduction aux visites et dossier documentaire : Paul Lecroart, urbaniste, IAURIF

* fonctions exercées à l'époque du colloque

Visite 1. La renaissance de la Plaine Saint-Denis et la rénovation de Paris Nord-Est

22 novembre 2007



Visite 1 Plaine Saint-Denis / Paris Nord Est

22 novembre 2007 (13h15 - 17h30)



MAIRIE DE PARIS



Colloque : Quels grands projets urbains pour l'Île-de-France?

La Plaine Saint-Denis

Située immédiatement au nord de Paris et au sud de la ville historique de Saint-Denis, sur l'axe reliant le centre de l'agglomération à l'aéroport international de Roissy-Charles de Gaulle (A1, RER B), la Plaine Saint-Denis connaît depuis 15 ans une mutation profonde.

L'une des plus grandes zones industrielles d'Europe au début du XX^e siècle avec 50 000 emplois sur 750 hectares, la Plaine entre en crise économique et sociale à la fin des années 1970. Sa renaissance à partir de la toute fin des années 1990 est le résultat d'une coopération, conflictuelle mais constructive, entre :

- les collectivités locales, les villes de Saint-Denis et d'Aubervilliers en particulier : l'association PlaineRenaissance est créée en 1985, le Projet urbain pour la Plaine élaboré par le GIE Hippodamos 93 est approuvé en 1992 ;
- et l'Etat, avec l'appui de la Région et d'autres partenaires publics : la Plaine est identifiée comme un « secteur stratégique » dans le Livre Blanc de l'Île-de-France en 1990, puis dans le Schéma directeur régional de 1994 et dans les Contrats de Plan Etat-Région 1994-1998 et 2000-2006.



L'accélérateur du changement est la décision, en 1993, de construire dans la Plaine un grand équipement urbain et multifonctionnel en vue de l'accueil de la Coupe du Monde 1998 : le Stade de France. L'amélioration de la desserte (gares RER B et D) et l'aménagement d'espaces publics de qualité (couverture de l'autoroute A1 notamment) aidés par la victoire de l'équipe de France en 1998- ont, en changeant son image, permis le décollage de la Plaine.

Depuis cette date, au travers d'opérations d'aménagement (Quartiers du Stade, Landy, Pleyel, Icade EMGP), ce territoire a gagné 20 000 emplois et 5 000 logements ont été construits. C'est aujourd'hui un pôle urbain majeur pour le nord de l'agglomération, 3^e pôle tertiaire d'Île-de-France, tourné notamment vers l'accueil de grands événements, les médias et l'image, la formation, la recherche et le développement, les services, le commerce de gros et les activités artisanales.

Les projets en cours ou à l'étude, tendent à conforter ces potentiels au sein de la communauté d'agglomération Plaine Commune (créée en 2000, 8 communes et 320 000 habitants actuellement), qui nous accueille aujourd'hui.



La mutation de la Plaine Saint-Denis, par sa diversité, son échelle et la complexité du jeu des acteurs pose de multiples questions, parmi lesquelles :

- comment mener à bien un projet urbain dans le temps, à cette échelle et avec une multiplicité de niveaux de décision ?
- comment articuler les différentes échelles du projet, métropolitaine, intercommunale et locale ?
- comment créer un pôle urbain, vivant et mixte sur le plan fonctionnel, social et générationnel ?



Le projet Paris Nord Est

Le projet Paris Nord Est concerne la mutation d'un territoire de 200 hectares fortement marqué par les infrastructures (Boulevard périphérique, voies ferrées) et les activités logistiques. Engagé en 2002 par la Ville de Paris, ce projet vise à faire émerger un nouveau pôle économique, en s'appuyant sur la dynamique de la Plaine Saint-Denis et du site parc d'entreprises Icade EMGP, et à requalifier, désenclaver et améliorer le fonctionnement d'un territoire décousu.



Il s'agit aussi de tirer parti des disponibilités foncières importantes à proximité d'équipements et d'infrastructures d'intérêt national ou régional : parc de la Villette, boulevard Périphérique, autoroute A1, future gare Evangile sur le RER E. Il développe un programme mixte activités, bureaux, logements et équipements, avec une attention particulière aux espaces verts et aux espaces publics.



L'intérêt du projet qui en est à ses débuts tient notamment : aux objectifs ambitieux de transformation environnementale, économique, sociale de ce territoire dégradé (couverture du périphérique, en particulier) ; à la stratégie progressive de valorisation foncière dans le cadre du projet de l'équipe Dussapin-Leclercq qui assure un rôle de coordination ; à la diversité des modes opératoires en fonction des secteurs (le projet de restructuration des entrepôts Macdonald en est un exemple intéressant).

La transformation de Paris Nord Est pose en particulier la question de la capacité d'un espace longtemps vu comme étant périphérique en un lieu de centralité urbaine, économique et récréative. L'une des clés de la réussite du projet repose sur une étroite coopération intercommunale.

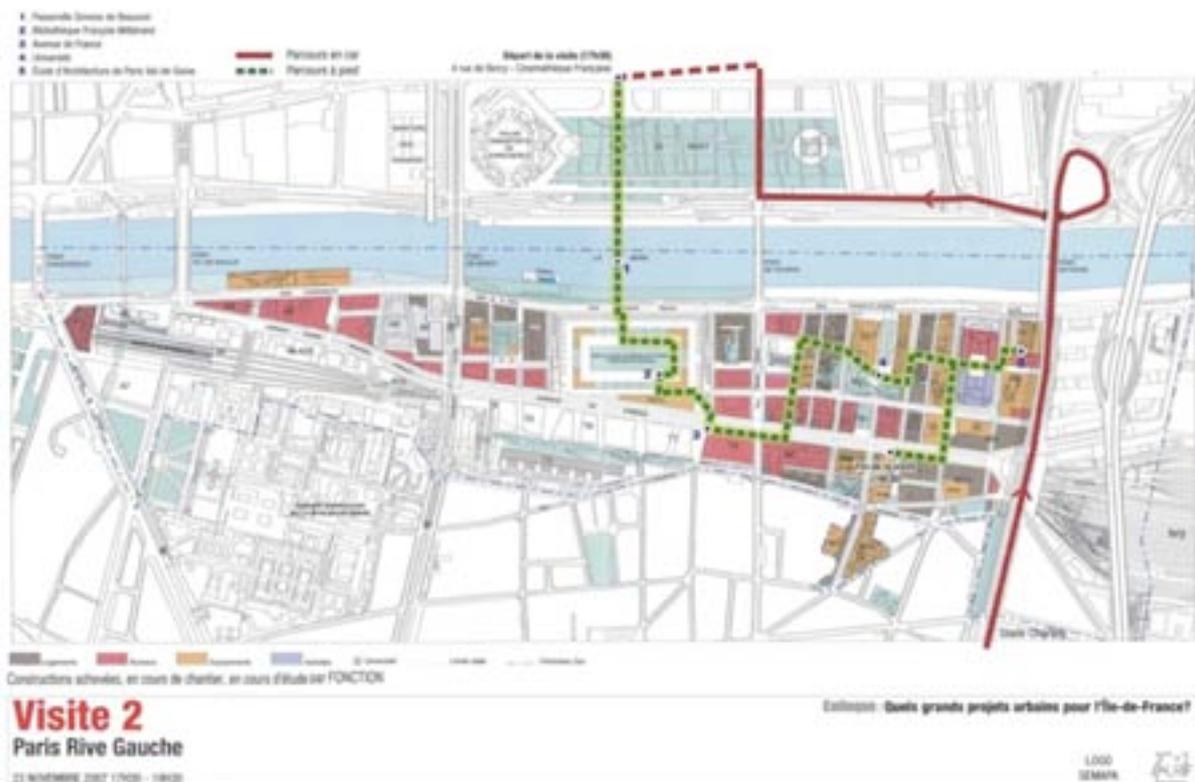
Le site Icade EMGP (Saint-Denis, Aubervilliers et Paris) : le parc d'activités multi-sites des Magasins Généraux de Paris a la particularité d'être à la charnière des trois communes de Saint-Denis et Aubervilliers (Plaine Commune), et Paris, ce qui fait qu'il est à l'articulation entre les projets de la Plaine Saint-Denis et de Paris Nord Est. La valorisation de ce patrimoine foncier et immobilier est réalisée par un acteur privé, la Foncière Icade EMGP.

Le parc accueille des entreprises diversifiées, notamment autour d'un pôle audiovisuel, événementiel, d'un pôle mode et distribution, d'un pôle e-commerce, d'un pôle industrie, recherche et formation. Il élargit à présent son offre immobilière vers les loisirs et l'habitat. Dans le cadre de son Masterplan, Icade EMGP développe une stratégie de plus grande perméabilité de ses sites et d'ouverture sur son environnement urbain.

Paul Lecroart, IAU îdF

Visite 2. Paris Rive Gauche : un nouveau quartier latin en lien avec Ivry et la Seine-Amont ?

23 novembre 2007



Le site de Paris Rive Gauche se situe au Sud Est du Centre de Paris. Celui-ci représente une zone longue de 2,7 km le long de la Seine du « Jardin des Plantes » au "Périphérique" et représente une taille de 130 hectares (325 acres). Paris Rive Gauche fait partie du 13^e arrondissement, un des arrondissements les plus grands de Paris, avec une population de 170 000 habitants.

Pour info : Paris recouvre une zone de 100 km² avec une population de 2,3 millions d'habitants.

Objectifs

Projet le plus important de Paris depuis la transformation haussmannienne du 19^e siècle, Paris-Rive- gauche est marqué par une initiative de la collectivité locale représentée par le Maire de Paris.

Lorsque le projet fut approuvé, les élus du Conseil Municipal définirent 5 objectifs :

1. Poursuivre une politique visant à un nouvel équilibre pour Paris en développant la partie Est de la capitale et en générant des emplois (60 000 nouveaux emplois verront le jour) dans Paris Rive Gauche.
2. Etablir un lien entre le 13^e Arrondissement et la Seine.
3. Répondre aux besoins de logement, de bureaux modernes et de nouvelles infra-



structures publiques de la capitale à une époque où toutes les capitales européennes sont en concurrence pour attirer des promoteurs investisseurs (Londres est désormais à 3 h de Paris, Francfort à 4 h, Bruxelles à 2 h)

4. Réaliser dans Paris Rive Gauche de nouveaux quartiers avec une occupation mixte des sols en créant dans chaque quartier : des bureaux, des logements, des écoles, des crèches, etc.
5. Mettre en oeuvre un aménagement urbain respectueux de l'environnement, utilisant les principes du développement durable et portant une attention particulière au contexte architectural par rapport aux bâtiments industriels d'intérêt devant être préservés et rénovés.

Pour atteindre ces objectifs, il fut prévu de réorganiser l'occupation des sols en réduisant de 60 ha les voies ferrées pour que celles-ci n'occupent plus que 30 ha. Une dalle couvrira 30 ha de nouvelles voies ferrées. Une avenue d'une largeur de 40 m « l'Avenue de France » sera construite sur cette dalle, celle-ci constituera « l'ossature » du projet.

Les rues transversales seront construites afin d'établir une liaison entre les dénivelés existants autour du site et arriver au niveau de la dalle à 9 m audessus des voies ferrées. Ces rues sont construites sur les pentes de la rive ou sur une structure qui sera cachée afin qu'elles ressemblent à des rues traditionnelles lieux de passage de voitures, de piétons, d'arbres, de magasins, d'entrées de bâtiments, etc.

Programme

- Logement : 430 000 m² 5000 unités
- Espaces de bureaux : 700 000 m² 45 000 salariés
- Commerces et équipements privés, etc. : 405 000 m²
- Equipements publics : 660 000 m², comprenant la BNF : 250 000 m², université : 210 000 m²
- Parcs et jardins : 10 hectares

En 2007 :

- 1 250 000 m² ont été réalisés ou sont en construction
- 1,7 milliards d'euros ont été dépensés dans le cadre du projet
- 1,6 milliards d'euros ont été acquis en terme de recettes

Financement

Selon les prévisions, le projet représentera environ 3,2 milliards d'euros.

Les principales directions du projet urbain de Paris Rive Gauche sont prises en charge par la collectivité locale mais l'administration n'est pas responsable de la réalisation et de l'aboutissement du projet lui-même. Cette responsabilité et les moyens afférents ont été octroyés par contrat à la SEMAPA en 1991.

Le rôle de la SEMAPA est :

- d'acquérir les terrains auprès de la SNCF ou d'autres propriétaires privés,
- de définir plus précisément le projet urbain et architectural en partenariat avec les services du conseil municipal et les architectes chargés de la coordination,



- de réaliser les travaux infrastructurels comme les rues, les réseaux, le système d'évacuation des eaux usées, la dalle au-dessus des voies ferrées, etc...
- de vendre les terrains à bâtir aux promoteurs, qu'ils soient privés ou publics, même à l'Etat afin de construire par exemple la nouvelle bibliothèque française ou le complexe universitaire. Les promoteurs sont nommés par le Conseil municipal pour le logement ou les équipements publics. Des compétitions sont organisées pour les projets privés tels que les bâtiments de bureaux, les logements privés, les centres pour les commerces, les équipements privés...

Gilles de Mont-Marin, SEMAPA

