

Transitions

Habiter les intermédiaires

TVK Trévelo & Viger-Kohler architectes urbanistes
Güller Güller architecture urbanism - ACADIE
Bas Smets - Franck Boutté - Simon Grand - Jordi Julia
Joachim Lepastier - Sébastien Marot - Pierre Musso
Soline Nivet - Michel Schuppisser - Ville Ouverte

Membres du Conseil scientifique de l'Atelier International du Grand Paris
Étude réalisée pour l'Atelier International du Grand Paris
Commande «Habiter le Grand Paris»
Mars 2013

TVK architectes urbanistes

Pierre Alain Trévelo
Antoine Viger-Kohler
Alessandro delli Ponti
David Enon
Océane Ragoucy
Rodrigo Apolaya
Jiawei Zheng

Güller Güller architecture urbanism

Mathis Güller
Michael Güller
Jacques Beljaars
Nicolas Segouin
Juan Marcos Rodríguez

ACADIE

Daniel Béhar
Philippe Estèbe
Martin Vanier

Bas Smets
Franck Boutté
Mohamed Benzerzour
Simon Grand
Jordi Julia
Joachim Lepastier
Sébastien Marot
Pierre Musso
Soline Nivet
Michel Schupisser
Ville Ouverte

Transitions

Habiter

les intermédiaires

Sommaire

0. Introduction

1. Une double permanence qui fait *doxa*

2. Les impensés de la *doxa*

3. Émergence des conditions intermédiaires

4. Vers une scénarisation du processus métropolitain

0. Introduction

Les transitions métropolitaines sont en cours. Il n'est plus d'actualité de se demander si ces transitions correspondent à un objectif choisi ou à un inévitable destin. Pourtant, une série de questions font leur chemin dans les esprits :

Comment allons-nous habiter cette métropole ? Y aura-t-il des territoires privilégiés pour cela ? Est-ce que tout le monde pourra profiter des avantages de la métropole ou seront-ils un privilège réservé à une élite ? Comment pouvons-nous représenter ou imaginer ces transitions et quels seront ses nouveaux protagonistes ?

Des réponses à ces questionnements semblent déjà être disponibles. On dispose d'un discours officiel, construit autour de quelques mots d'ordre mobilisateurs, auquel il semble difficile de dire non : l'optimisme pour les objectifs chiffrés de production des logements, ainsi que la focalisation rassurante sur les atouts du centre compact, arrêtent notre vision de la métropole de demain sur une image finie préconçue. Nous avons alors choisi d'interroger cette « solution » pour découvrir la trame sous-jacente et les impensés du discours officiel.

Réfléchir à habiter le Grand Paris (*où, comment et pour qui ?*) nécessite d'abord de comprendre la dynamique complexe qui lie ambition et réalisme, centre et périphérie, diffusion et intensification, vitesse et lenteur, distance et proximité. Des controverses émergent de ces extrêmes.

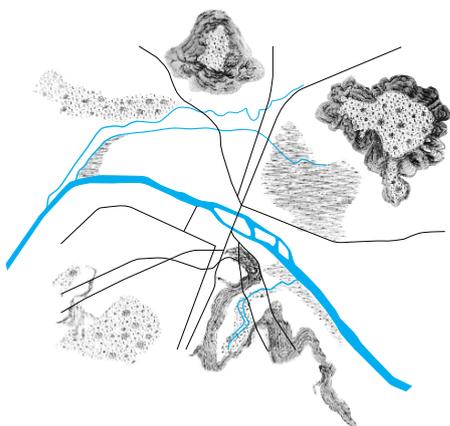
Passer de l'idéal pur et lointain de la métropole désirée à la prise en compte des multiples spécificités et potentiels de la métropole réelle demande de dépasser la *doxa* dominante. Une analyse critique de celle-ci sera alors la première étape de la construction d'un récit, finalement capable de nous mettre en phase avec la transition métropolitaine et d'aider le passage à l'action.

1. Une double permanence qui fait *doxa*

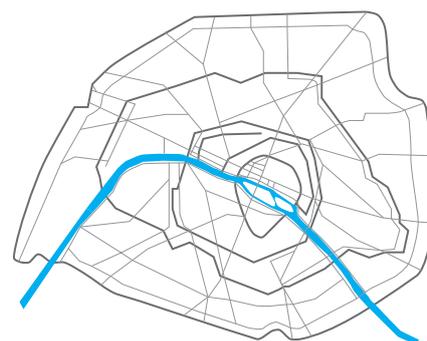
Imaginer la manière dont nous allons habiter la métropole demande de s'interroger sur les modalités de son développement et sur le basculement des rôles sur ses multiples territoires. En considérant l'histoire de la croissance du territoire grand parisien, on aperçoit que deux tendances majeures y sont à l'œuvre. La croissance par dilatation du centre dense est une constante qui traverse les siècles. A l'heure de la ville contemporaine, elle trouve un prolongement dans les tentatives de multiplier la quantité des centres (fondation des villes nouvelles) sans pour autant changer de regard sur le rapport binaire : centre dense / périphérie émiettée.

Depuis 50 ans, avec la culture de la planification, cette tendance de maîtrise formelle et dimensionnelle de la croissance s'est associée à la croyance dans l'objectif chiffré, véritable «objectif guide» de l'action publique et point de repère privilégié par la presse grand public. Ces deux idées simples ont fixé les limites et le contenu du débat public, construisant progressivement une *doxa*, pensée dominante de plus en plus idéale et éloignée d'une réelle capacité d'orientation de l'action sur le territoire. Le récit actuel du Grand Paris est fondé sur l'association des dispositifs technocratiques du Nouveau Grand Paris, métro automatique en rocade, des Contrats de Développement Territoriaux (CDT) et de l'objectif de production annuelle de 70.000 logements (fixé par le SDRIF 2013). Cette combinaison n'introduit pas le regard nouveau que la métropolisation demande.

La métropole parisienne, ou l'histoire de la dilatation d'un centre



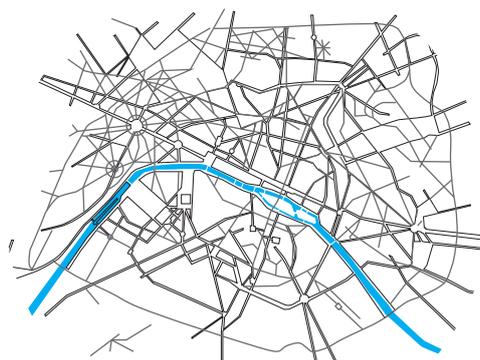
Fondation



Extension-Murs

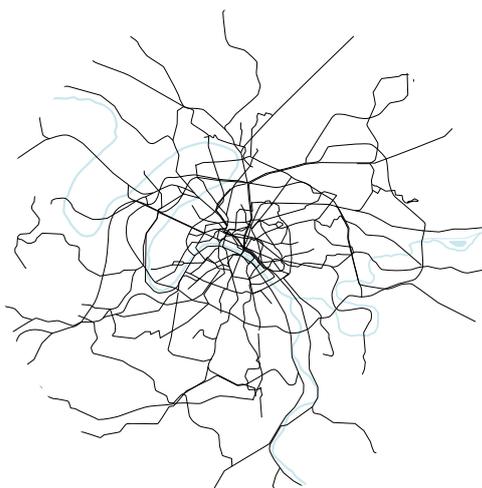


Etendue-Axes



Annexion - Percée

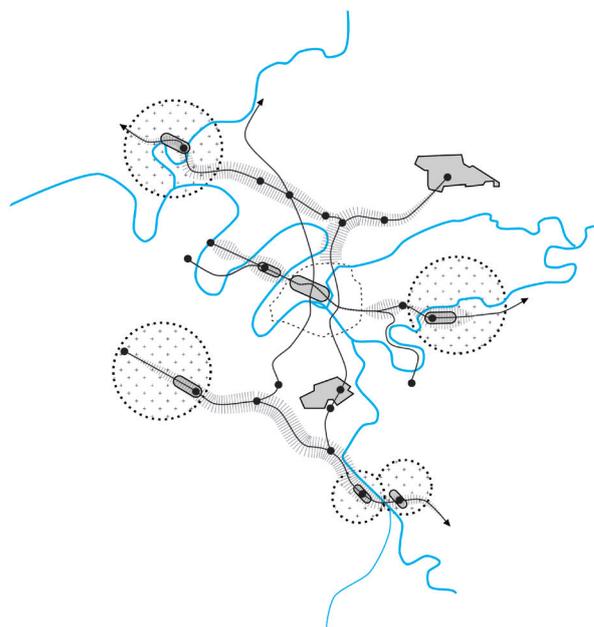
L'histoire du développement territorial de la métropole parisienne est caractérisée par la dilatation progressive du centre. Ce processus a fait pour longtemps de Paris et de sa première couronne l'incarnation la plus cohérente et claire du modèle d'organisation territoriale radioconcentrique. Le protagoniste absolu de cette dynamique, qui voit une accélération moins maîtrisée à l'époque moderne, est l'outil de la ligne. La ligne a été déclinée en plusieurs formes concrètes – du *cardo* et *decumanus* de la fondation de Lutèce aux branches du réseau du métro du début du 20^e, en passant par les axes composant le grand paysage de Versailles et les enceintes successives qui ont ponctué les différents règnes du royaume de France. Dans l'histoire du territoire grand parisien, la ligne a garanti la maîtrise de la croissance et a été l'instrument de composition caractérisant ses spatialités urbaines.



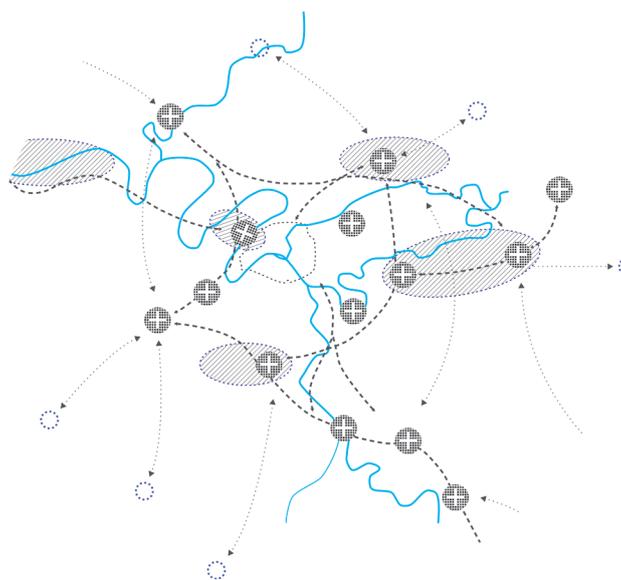
Région-Infrastructure

Maîtriser l'étalement urbain

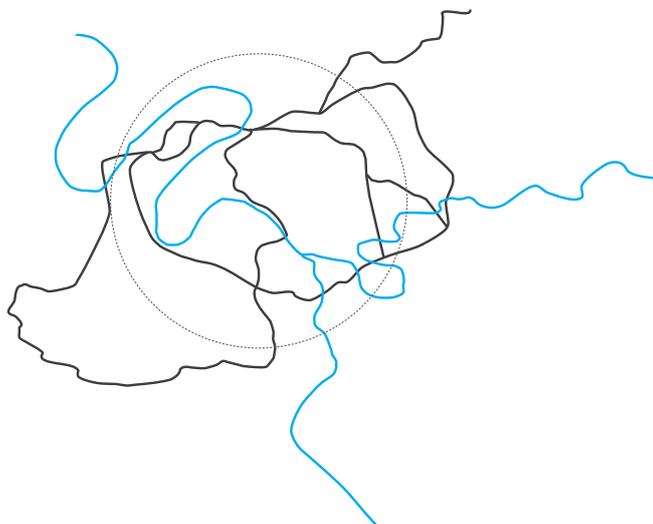
ou les œillères de la ville compacte



SDAURP 1965
Villes nouvelles et
Réseau Express Régional



SDRIF 1994
Polycentrisme



GPE
Zone dense et
réseau automatique

Ces 50 dernières années, les instruments de l'urbanisme et de la planification ont cherché à répondre à la double ambition de gérer la croissance territoriale et de maîtriser l'étalement urbain.

Chacun de ces plans, avec ses spécificités contextuelles et historiques, a tenté de conjuguer l'avancée infrastructurelle et économique avec l'évolution sociopolitique du contexte francilien, en basant leurs ambitions sur des objectifs chiffrés.

Chaque plan a construit un récit autour des atouts conceptuels et technologiques de son époque.

Chaque plan a affiché un objectif quantitatif de production de logements.

En 1965, le SDRAUP propose de faire face à l'augmentation de la population régionale par la construction du réseau régional rapide (RER) associé à la fondation des villes nouvelles. En 1994, le SDRIF introduit une conception polycentrique du territoire régional ouvrant à une lecture du territoire moins centrée sur la primauté de l'espace contigu.

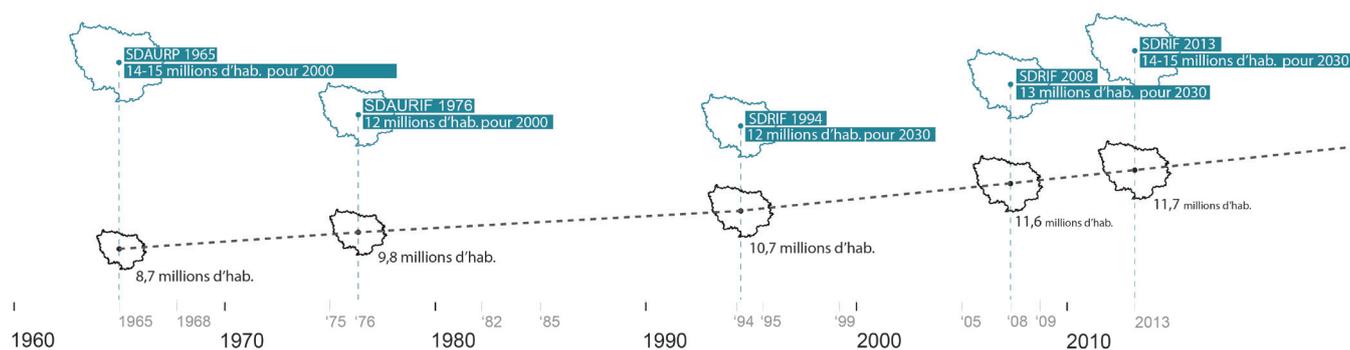
Dans chaque cas, l'ambition de dépasser un modèle purement radioconcentrique a dû se confronter au poids spécifique de la ville compacte et à son potentiel d'attractivité.

Le développement de la deuxième couronne a produit des territoires secondaires auxquels les outils du Nouveau Grand Paris (NGP) ne semblent pas s'intéresser.

Étrangement, aujourd'hui, le NGP porte à nouveau toute son attention sur la zone dense et, à nouveau, sur une ligne, celle du Grand Paris Express, sur laquelle il réduit toute la complexité du phénomène métropolitain.

Produire plus

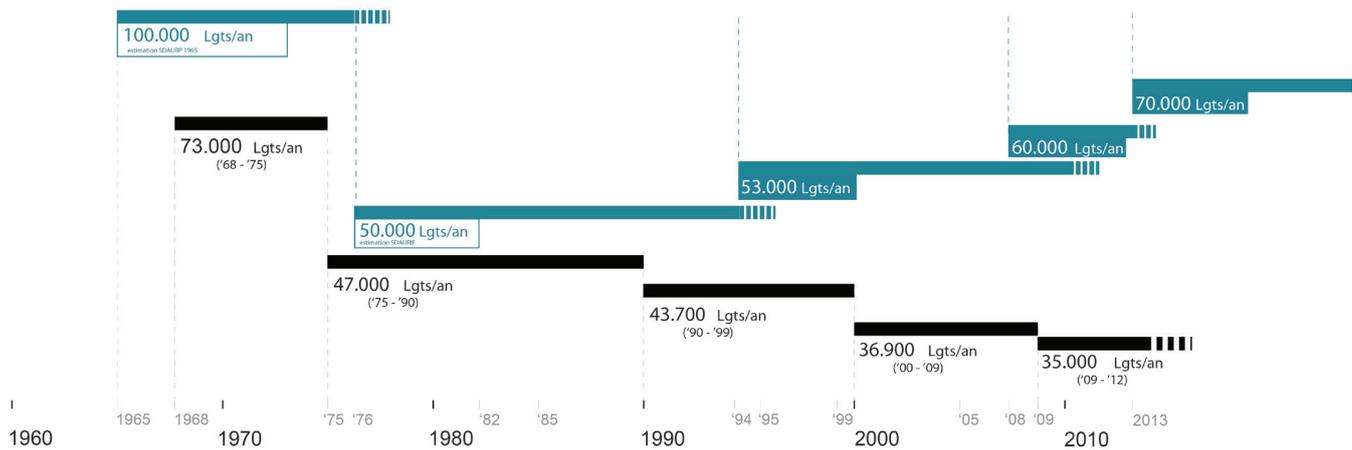
ou les impasses de l'objectif chiffré



Population : ambition vs actualité

La confrontation de l'évolution de la capacité de production de logements avec les objectifs quantitatifs successivement fixés dans les documents de planification du territoire francilien fait apparaître une divergence qui ne cesse de croître.

En temps de croissance économique poussée (les Trente Glorieuses), l'objectif chiffré est le corollaire logique d'un contexte favorable, fait d'innovations technologiques, de volontarisme politique et d'énergie productive. Il accompagne une capacité de production manifeste. Mais le décalage entre objectifs et réalisation va croissant. A l'heure actuelle, alors que 70.000 nouveaux logements par an sont attendus, la production effective ne dépasse pas le seuil de 28.000 logements.

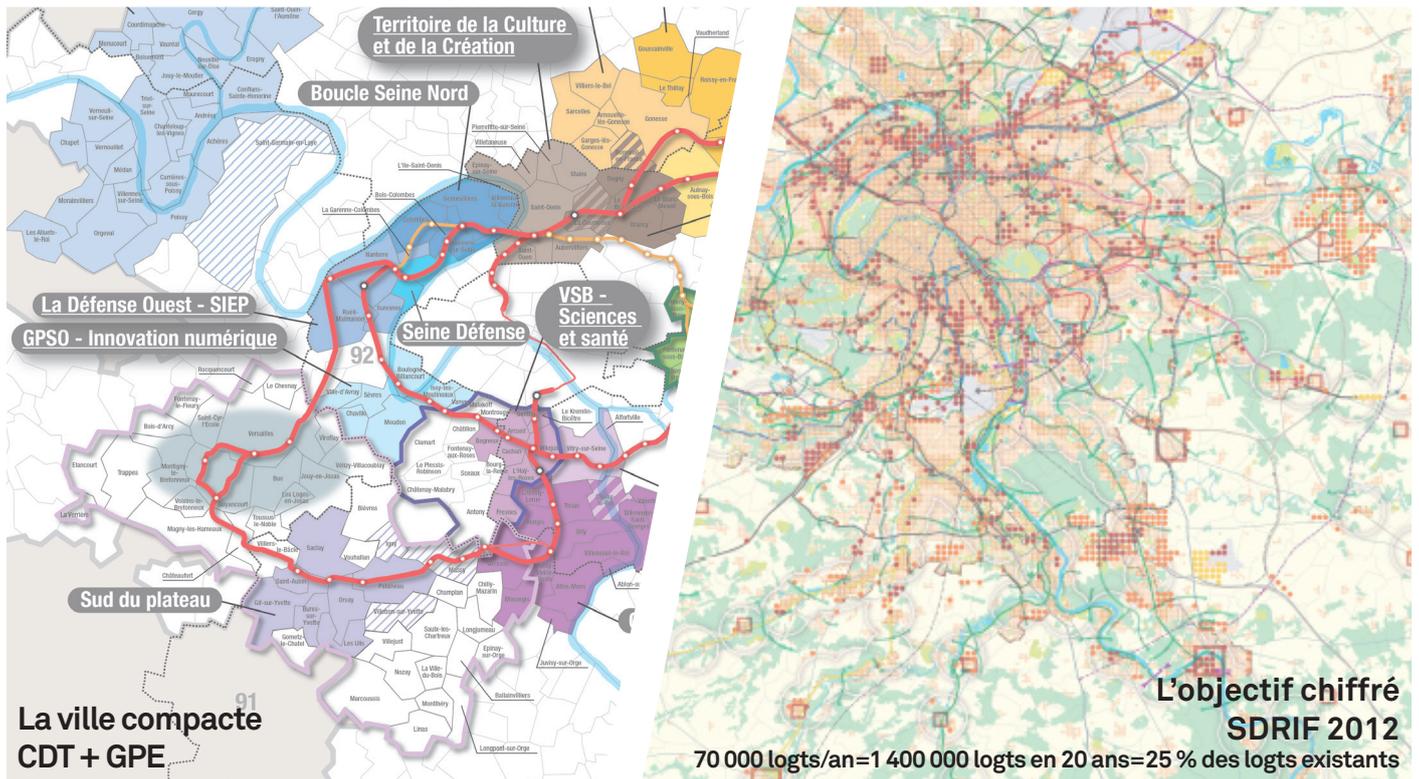


Logements/an : objectif vs production

Les instruments technocratiques qui devraient guider cette production prodigieuse de logements se trouvent alors mis en porte-à-faux par rapport aux capacités actuelles.

Cet écart observé met en cause la crédibilité et l'utilité du système de planification chiffrée. Si le principe de l'objectif a pour fonction de faire office de boussole, fixant un cap qui ne sera pas exactement atteint, il ne doit pas pour autant créer des illusions.

Le Grand Paris : la continuité de la *doxa*



Rétrospectivement,

Ni l'une ni l'autre des intentions affichées ne sont tenues

On ne réalise pas les objectifs quantitatifs affichés

La maîtrise de l'étalement urbain n'a pas lieu

Prospectivement,

Les mêmes affichages risquent de produire les mêmes effets

Pourquoi afficher la production de 70 000 logements/an
quand on en produit 28 000 en 2012 ?

Pourquoi penser la métropolisation à partir de la zone dense
quand cela produit de l'étalement ?

Interviews

« Développement, doxa et doutes : mémoires de l'expérience espagnole »

Quand un décalage aussi net s'affiche entre objectifs de production et capacités de production, ma première pensée se porte sur la nécessité d'interroger la légitimité d'afficher ces objectifs.

Une telle condition ne peut que me rappeler le traumatisme social et industriel de l'expérience espagnole de la croissance économique spéculative, terminée avec l'explosion de la bulle du secteur immobilier.

Depuis la fin des années 1990, un cercle vicieux s'est progressivement construit. Plusieurs facteurs y ont contribué : la grande disponibilité des banques dans la concession d'hypothèques et leur longue durée (50 ans), le faible niveau des taux d'intérêt, le fort endettement des ménages, les importantes migrations vers les secteurs urbains en pleine explosion, les choix arbitraires des municipalités et communautés autonomes en faveur ou non de l'ouverture à l'urbanisation des terrains, sans oublier le phénomène de la conservation spéculative d'énormes surfaces par les grand groupes d'investissement.

On a construit des logements et on a urbanisé pour des populations immigrées (d'Amérique du Sud, d'Europe de l'Est, du Magreb) justement à cause de la croissance économique fictive créée par cette «politique industrielle» centrée sur la construction de logements et d'infrastructures. On a aussi énormément construit pour le tourisme. En fait, on a construit pour la spéculation du sol, pour la spéculation financière et pour le bonheur du secteur de l'industrie de la construction.

Le mécanisme de stimulation de l'économie par le prêt et l'endettement non maîtrisé était pourtant simple et évident. Le cas espagnol illustre bien la portée de la doxa. La politique de l'objectif affiché, avec son corollaire de promesses insuffisamment interrogées, nous ont fait découvrir trop tard le visage caché d'une croissance à laquelle on a voulu croire à tout prix.

Entretien Jordi Julia

« Le paradoxe d'une somme d'objectifs »

Il y a un paradoxe frappant dans l'affichage d'objectifs de croissance des populations et on peut le comprendre assez simplement.

Il suffit d'imaginer l'addition de toutes les prévisions de croissance des aires urbaines françaises. Dans ce scénario cumulatif, on verrait la population française s'accroître bien plus au-delà des prévisions démographiques raisonnables.

Cela illustre bien la pertinence relative de ce type de prévisions et révèle surtout une certaine conception du développement des territoires, fondée sur une compétition accrue entre aires urbaines plutôt que sur leur coopération et leur rééquilibrage. Cette pensée constitue un regard resserré sur les conditions locales de l'agglomération, qui manque peut-être d'attention à la possibilité de trouver une nouvelle place à la métropole France en Europe, et illustre une confiance aveugle envers le système de production actuel.

Entretien Jordi Julia

« Doxa quantitative VS paradigme du durable »

Si l'objectif de la planification concerne l'évolution durable de la métropole, une traduction purement quantitative de ses ambitions est souvent à l'origine d'une lecture limitative et partielle des contextes opératoires.

La confiance envers les objectifs quantitatifs de développement, associés à une lecture sectorisée du territoire, risque de réduire le « durable » à une approche générique qui conduirait à la reproduction de solutions toutes faites, souvent associées à la seule dimension énergétique et sans lien avec les territoires de projet.

Dépasser les limites rassurantes d'une doxa monolithique implique d'abord d'ouvrir notre regard sur un contexte plus large. Ce changement de dimension nous permet de comprendre que le durable se construit à partir d'une évaluation pertinente du contexte. Elle doit convoquer les différentes échelles du territoire pour s'interroger sur la localisation, l'échelle et la nature de l'effort à réaliser pour produire le plus de valeur ajoutée possible pour le territoire. L'effort de durabilité, pour être efficace, doit par essence être contextuel et partagé.

En effet, c'est à l'échelle du territoire que l'on peut définir des orientations dont l'impact peut faire la différence, et c'est dans l'intermédiation entre les évaluateurs experts, les politiques locales, les habitants et les professionnels de l'aménagement des villes et des territoires que l'on pourra intégrer le contexte social et productif au sein d'un processus collaboratif.

Face au défi global de la métropole, la doxa qui restreint la définition des stratégies durables à un enjeu de certification ou de labellisation des produits et des bâtiments est par définition non territorialisable et se montre de moins en moins efficace.

Cette doxa présente les stratégies de durabilité comme des surinvestissements au lieu de les penser comme autant d'opportunités pour construire une transition du modèle actuel de production et de consommation vers un nouveau paradigme des territoires durables qui puisse lier des nouvelles manières d'habiter avec la stimulation de filières innovantes (comme la filière bois) qui, à l'état

actuel, manquent d'une masse critique pour faire face à une demande latente du marché.

Cela implique de penser le durable dans ses composantes sociales et économiques et, en même temps, dans ses perspectives sur le cadre bâti et environnemental.

On vit un moment intermédiaire, un moment de transition, entre le modèle de production et de consommation de l'espace qui a été à l'origine de la ville moderne, et un nouveau paradigme durable qui nous demande de ne plus penser la ville ex-nihilo, mais de raisonner à partir de l'existant pour penser son actualisation progressive. Cette postmodernité réinterroge la production du cadre bâti, non seulement dans ses formes mais aussi et surtout dans ses externalités écologiques et sociales. C'est en cela que nous vivons une période de transition. Notre rôle n'est pas seulement de bâtir mais de bâtir à dessein en visant ces externalités.

Pour faire cela, il faut bousculer la doxa vers une stratégie d'évaluation critique qui permette de maximaliser l'efficacité des efforts réalisés.

On pourra alors interroger l'objectif des 70.000 logements en nous demandant quelles sont les conditions de leur mise en place.

Quelles filières de production peuvent favoriser cet objectif ?

De quel projet de transformation sociale et écologique est-il porteur ?

Quel nouvel accès et quels usages de la nature va-t-il stimuler ?

Quels sont les nouveaux rapports au sol et au ciel ?

Quelle optimisation acceptable des différentes formes de mobilité doit guider l'action ?

En somme, de quel développement écologique, économique, social et culturel ce projet est-il porteur ?

On risque de découvrir que le durable a un rôle essentiel à jouer.

**Entretien Franck Boutté Consultants
Mohamed Benzerzour**

2. Les impensés de la *doxa*

La *doxa* ou les illusions d'un récit
arrêté sur une image finie

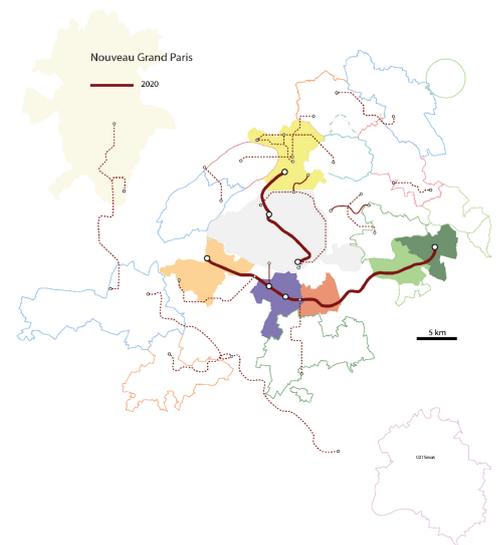
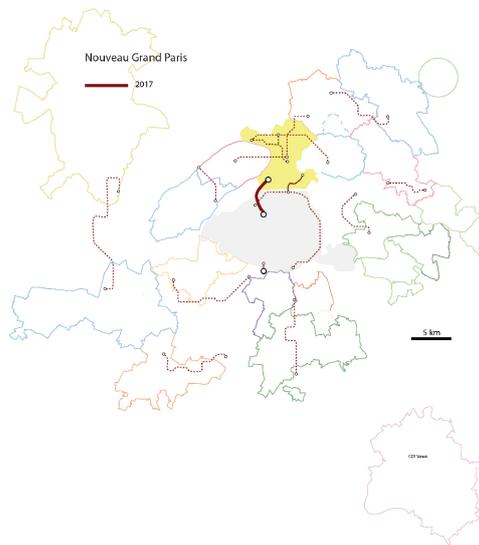
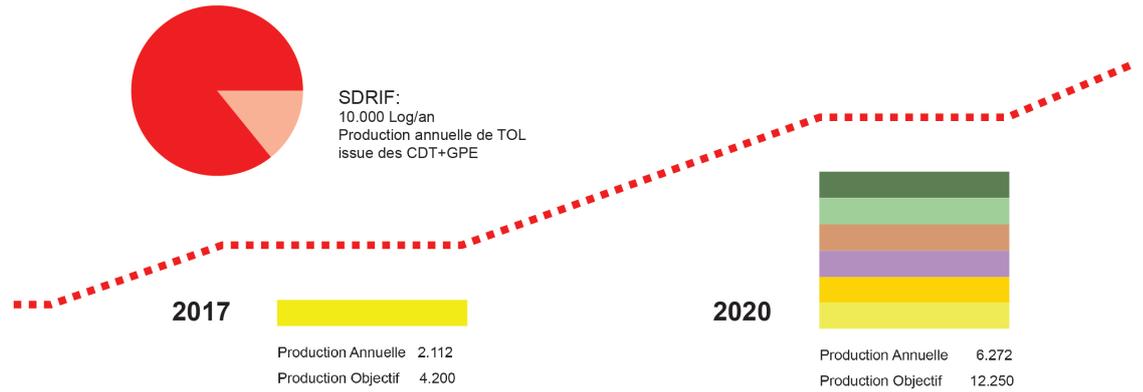
Si le récit dominant reste une source efficace de mobilisation, sans pour autant être en mesure d'orienter l'action, il est probable que les transformations qu'il produira risquent d'agir en dehors de son champ de focalisation : loin de la zone dense, sur d'autres lignes de mobilité que celle du Grand Paris Express, sur des champs de production de logement autres que les « pastilles » du SDRIF, dans des perspectives de valorisation environnementale autres que prévues.

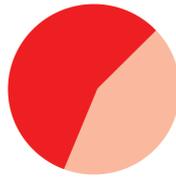
Quand on imagine un passage à l'action, l'ambition d'une transformation immédiate de sa convergence vers l'image finie offerte par la planification, est dépassée par la nécessité technique d'avoir recours à un réalisme productif. Il devient alors intéressant de lire la trame sous-jacente du récit actuel pour en dévoiler les zones d'ombre et les impensés, et intégrer au chemin déjà tracé, des pistes parallèles où se cachent des potentiels ignorés et des difficultés non prévues.

L'analyse de la *doxa* permet de faire émerger des impensés qui, ne se limitant pas à formuler une critique du récit dominant, peuvent surtout contribuer à la construction d'un imaginaire métropolitain plus fédérateur, plus intégrateur et par là plus complexe. Nous verrons que ces impensés nous ont, chacun, orienté vers des conditions spécifiques de la métropole : les conditions intermédiaires.

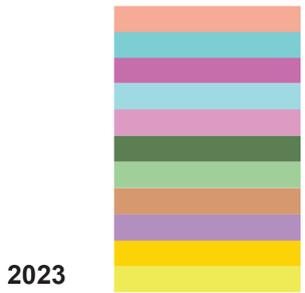
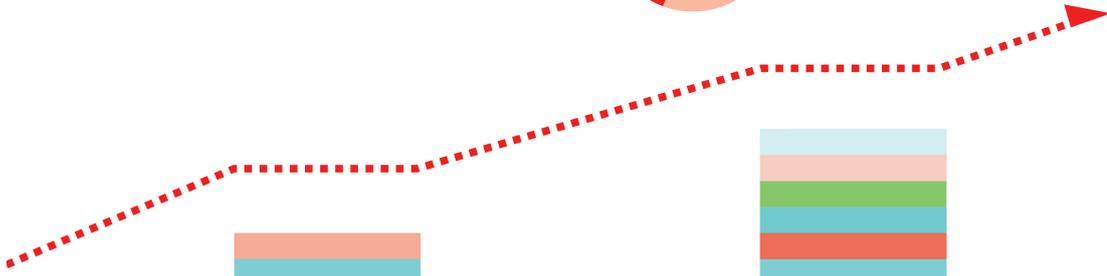
Impensé 1

L'urgence différée par la conception du couple GPE-CDT comme une image finie





Previsions CDT
+32.000 Log/an
Production annuelle
issue des CDT+GPE



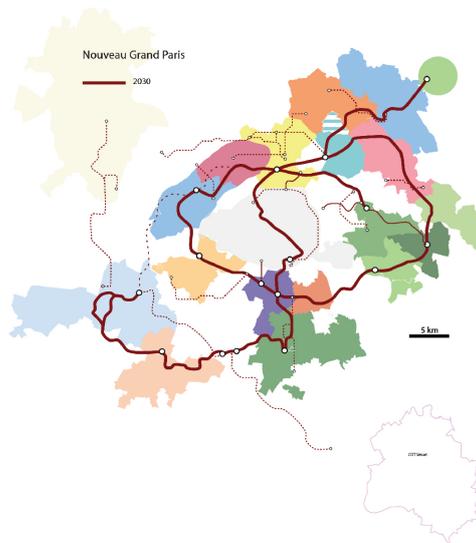
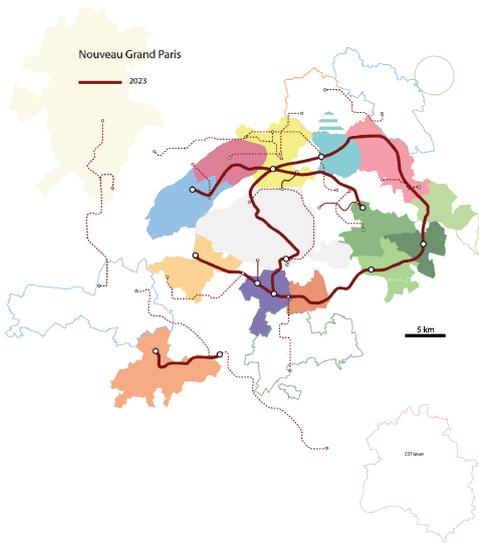
2023

Production Annuelle 9.622
Production Objectif 27.690



2030

Production Annuelle ~ 15.000
Production Objectif > 32.000



Comment réperer les opportunités territoriales pour traiter l'urgence ?

Puisque les couples GPE–CDT sont des dispositifs à long terme, leurs niveaux maximum de contribution à la production de logements en ligne avec les objectifs du SDRIF (70.000 logements/an à partir de 2013) ne pourront être atteints avant 2030. C'est apparemment un point aveugle des ambitions quantitatives du SDRIF.

Impensé 2

Les risques d'une répartition illusoire

Objectif

1 400 000

52,7%

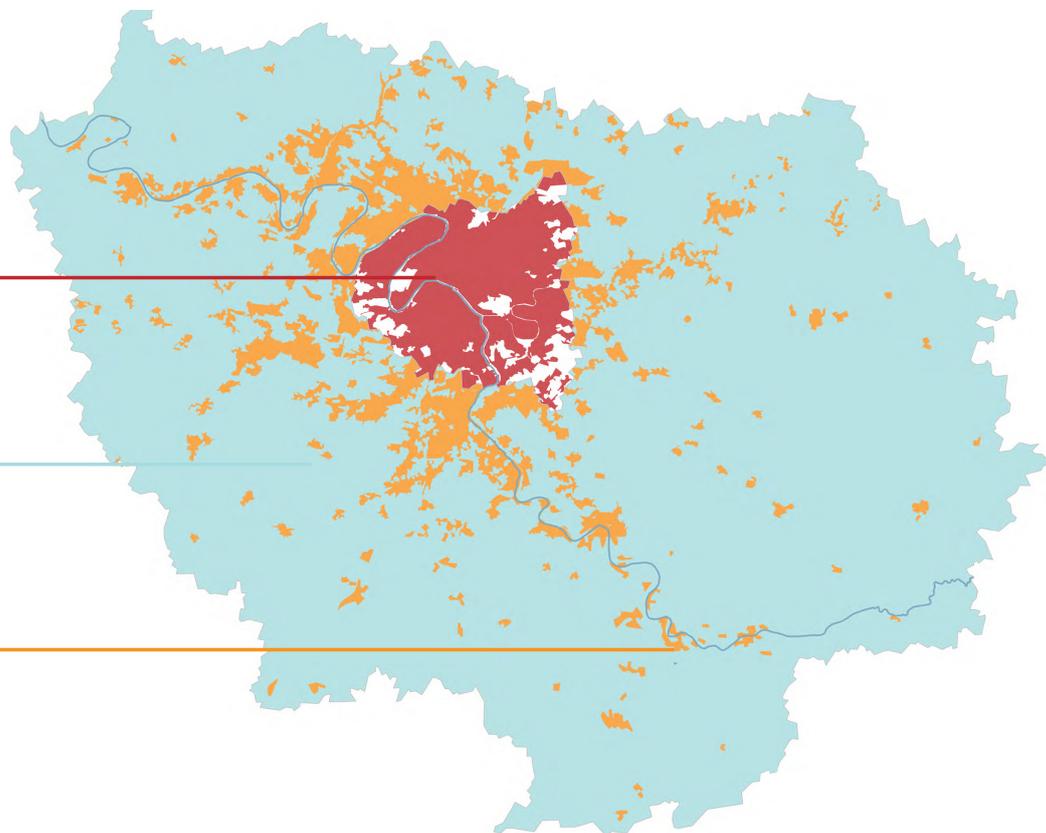
DENSIFICATION
Paris et Petite
Couronne

25 %

EXTENSION
Grande Couronne

22,3%

DENSIFICATION
Grande Couronne



Où habiter ?

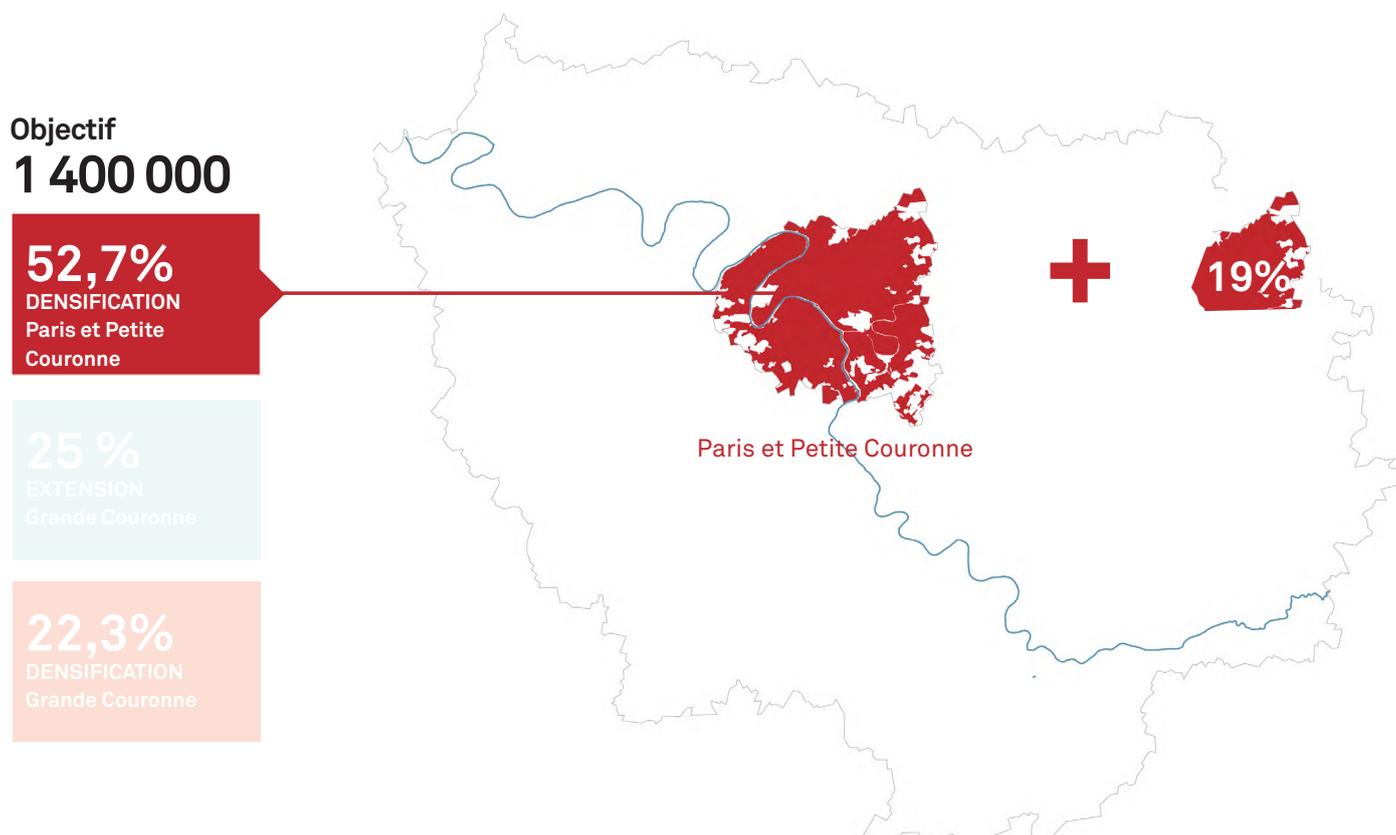
L'objectif fixé par la Loi du Grand Paris vise à produire 1 400 000 logements sur 20 ans (70 000 logements/an), dont la moitié avant la mise en service du GPE. Cela représente 25% du parc de logements existant. Est-ce réalisable en optimisant le tissu existant de l'agglomération ou faut-il envisager une révision de sa structure ?

Pour alimenter la controverse sur la question « où habiter ? », le SDRIF 2013 a été utilisé comme document de référence.

En supposant que le nombre de 70 000 logements neufs par an soit le résultat d'un calcul prudent des besoins en logements, auxquels le développement du Grand Paris est censé apporter une réponse durable pour faire face à la croissance de la population en Île-de-France, la fragilité des ambitions du SDRIF réside alors dans la répartition territoriale de cet objectif.

Non seulement les leçons de l'histoire et les statistiques internationales, nous apprennent qu'il est extrêmement ambitieux d'espérer construire un si grand nombre de logements, mais imaginer pouvoir concentrer ces efforts dans si peu de communes déjà denses de la « ville compacte » semble bien audacieux et pose la question de la faisabilité et des effets d'une telle répartition.

Un objectif très volontariste dans la Petite Couronne



Mobilisation d'un foncier équivalent à 19% de la zone dense

52% de l'ensemble de la production de logements prévu par le SDRIF est supposé être réalisé en densifiant l'espace urbain actuel de la petite couronne.

Cela implique de pouvoir mobiliser un foncier équivalent à 19% de la zone dense, en supposant réaliser des « quartiers urbains mixtes » [en partant sur des hypothèse de ratio de 2m² de logement, pour 1m² de bureau/équipement et une densité globale de 0.8 (en incluant les espaces publics, les infrastructures de transports, etc.), soit donc un rendement d'environ 60 logements/ha]. La réalisation des objectifs de logement, va inévitablement augmenter la pression (jusqu'à devenir insoutenable) sur les rares espaces ouverts qui offrent encore une respiration et une qualité de vie dans la petite couronne jusqu'à devenir insoutenable. La mobilisation du foncier dit « invisible » risque d'être tout à fait insuffisant, sans parler des multiples difficultés pour activer les leviers d'une mobilisation de grande ampleur.

Enfin, on peut légitimement se demander si les hautes densités d'habitat exigées pour réaliser ces objectifs de construction de logements développeront des environnements de vie appropriés, et si, par ailleurs, les prix et les typologies qui en résulteront permettront vraiment d'équilibrer et de stabiliser un marché du logement en crise.

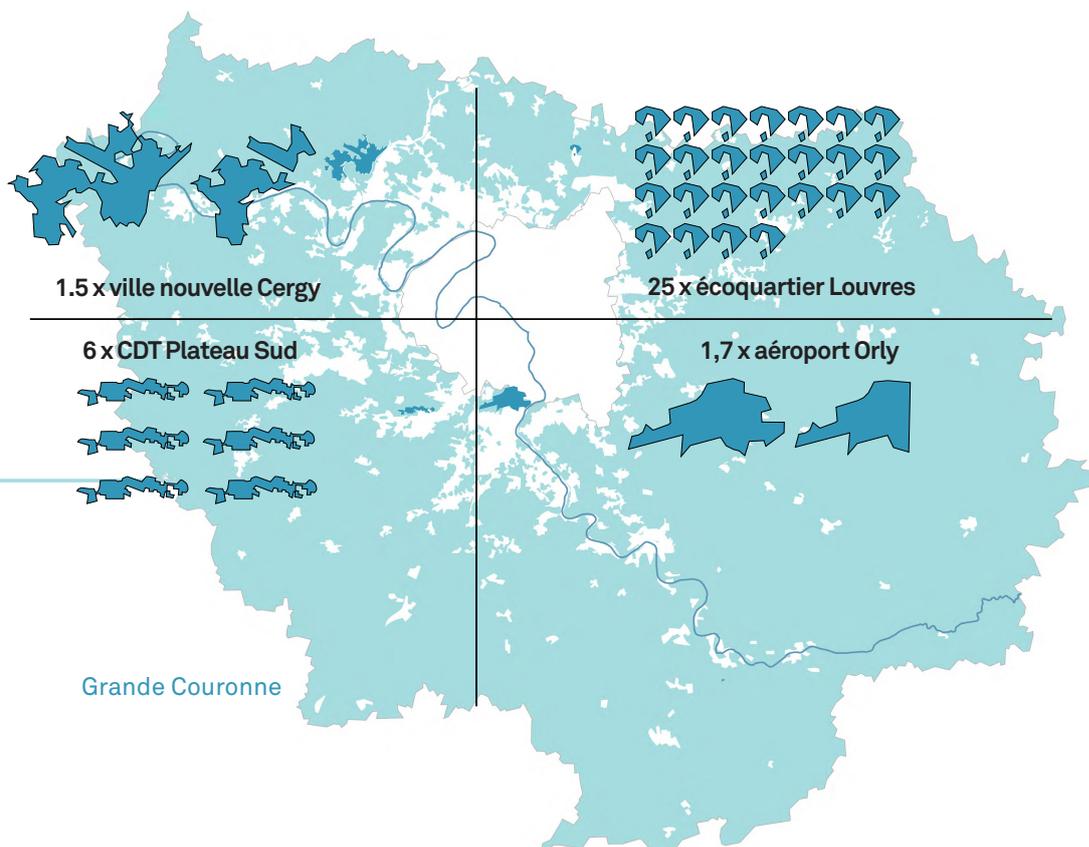
Un objectif très volontariste pour les nouvelles urbanisations en Grande Couronne

Objectif
1 400 000

52,7%
DENSIFICATION
Paris et Petite
Couronne

25 %
EXTENSION
Grande Couronne

22,3%
DENSIFICATION
Grande Couronne



+100 km² d'extension urbaine additionnelle

Le SDRIF prévoit que 25% de la production de logements concernera des extensions urbaines en Grande Couronne. Si ces constructions répondent à la densité minimale prescrite par le SDRIF (35 logements/ha), elles nécessiteront 100 km² d'espace non urbanisé. (Sans intégrer les besoins d'espace supplémentaire pour compléter ces programmes de nouveaux logements). Pour prendre conscience de la très grande échelle de l'opération, on peut subdiviser la Grande Couronne en quatre parties selon les points cardinaux et comparer leurs objectifs avec certaines opérations lancées ou projets en cours.

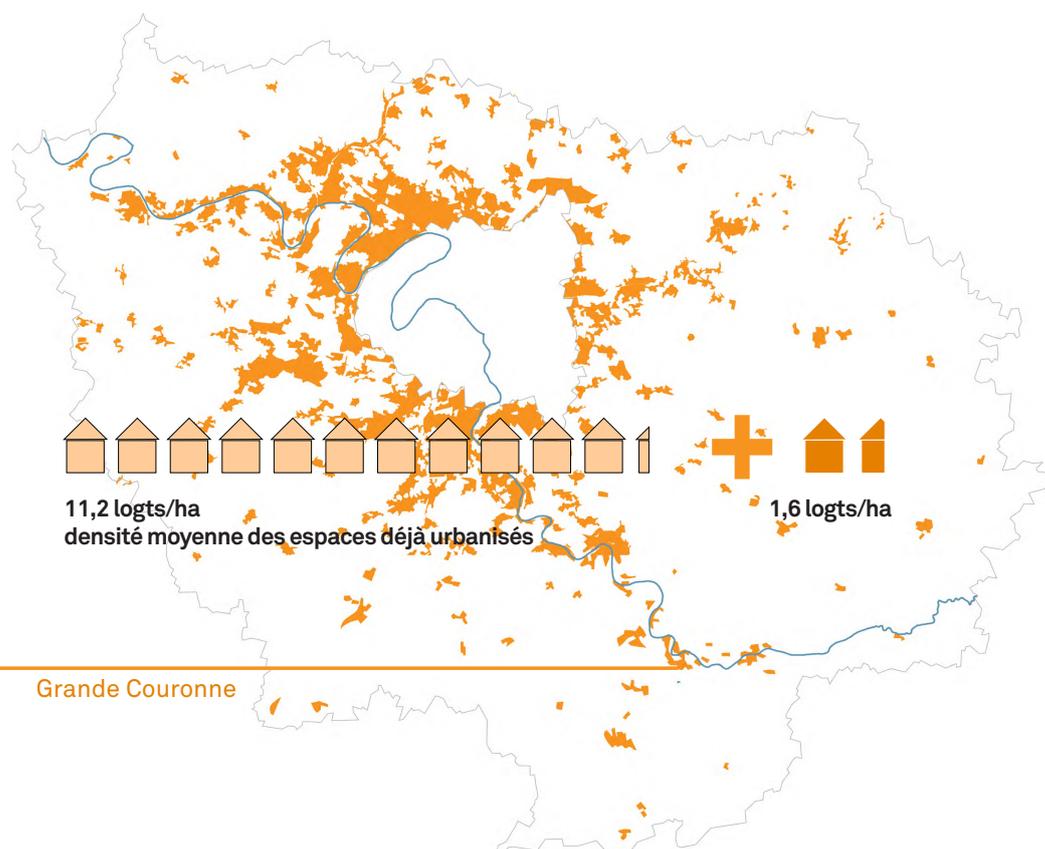
Un objectif modeste pour les densifications en Grande Couronne

Objectif
1 400 000

52,7%
DENSIFICATION
Paris et Petite
Couronne

25 %
EXTENSION
Grande Couronne

22,3%
DENSIFICATION
Grande Couronne



Soit une densité moyenne atteinte de seulement 12,8 logts/ha

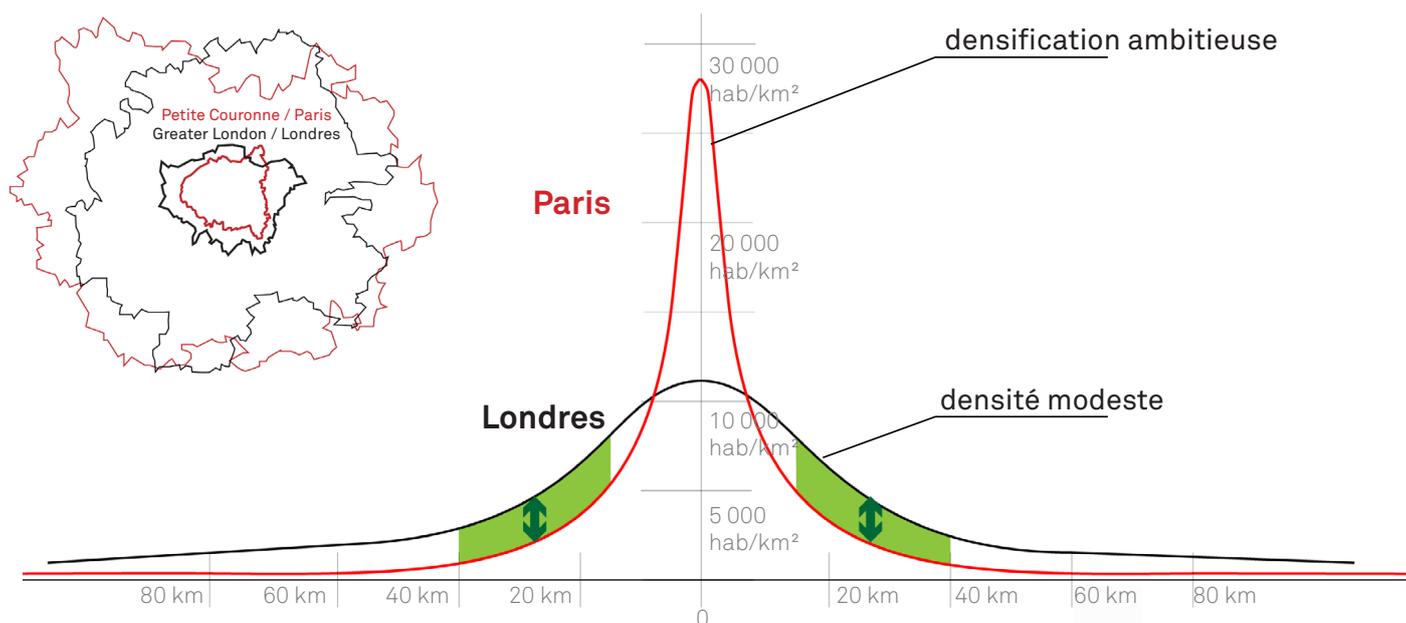
Toujours selon le SDRIF, 22,3% de la production de logements se fera en Grande Couronne, par densification des secteurs déjà urbanisés.

Actuellement, les espaces urbanisés de la Grande Couronne couvrent environ 1 875 km² avec une densité moyenne d'environ 11,2 logements/ha.

L'objectif de densification proposé signifie que la densité moyenne de logement en Grande Couronne aura augmenté de seulement 1,6 logements/ha dans 20 ans, pour atteindre faiblement 12,8 logements/ha. Cet objectif est-il suffisamment ambitieux et équilibré, compte-tenu des défis posés par les deux objectifs précédents (densification en petite couronne et extension en grande couronne) ?

Impensé 3

La rupture des densités centre/périphérie : une perte de potentiel

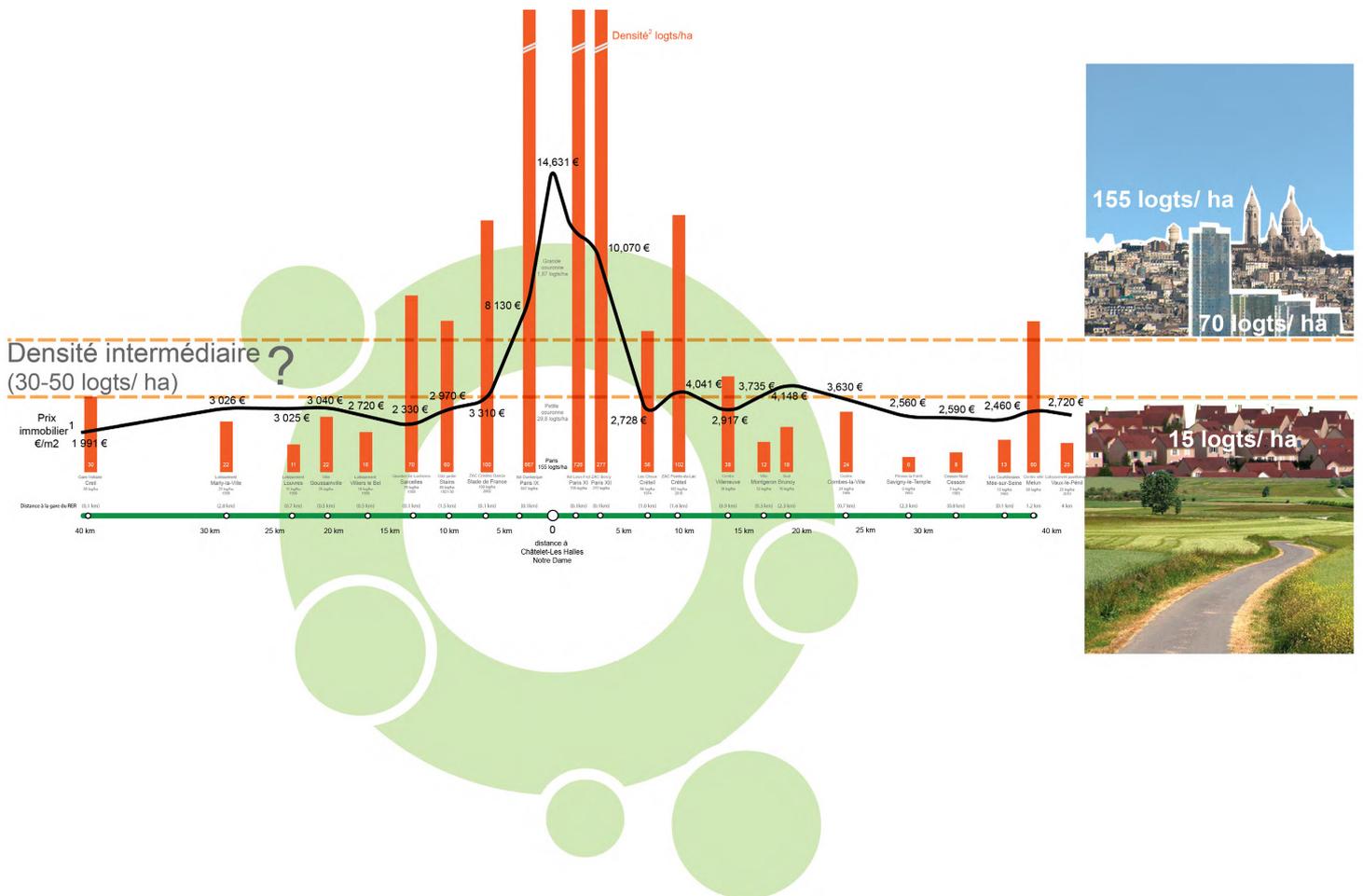


Comment et où habiter ?

Le récit de la « ville compacte » sous-estime un espace essentiel, pourtant immense, de la métropole. Par rapport à d'autres métropoles européennes comme Londres (alias « la métropole verte »), la densité actuelle de population du Grand Paris révèle de forts contrastes : extrêmement dense dans le cœur, pour fléchir très rapidement jusqu'à atteindre de très faibles densités en bordure de la Petite Couronne (10/15 km).

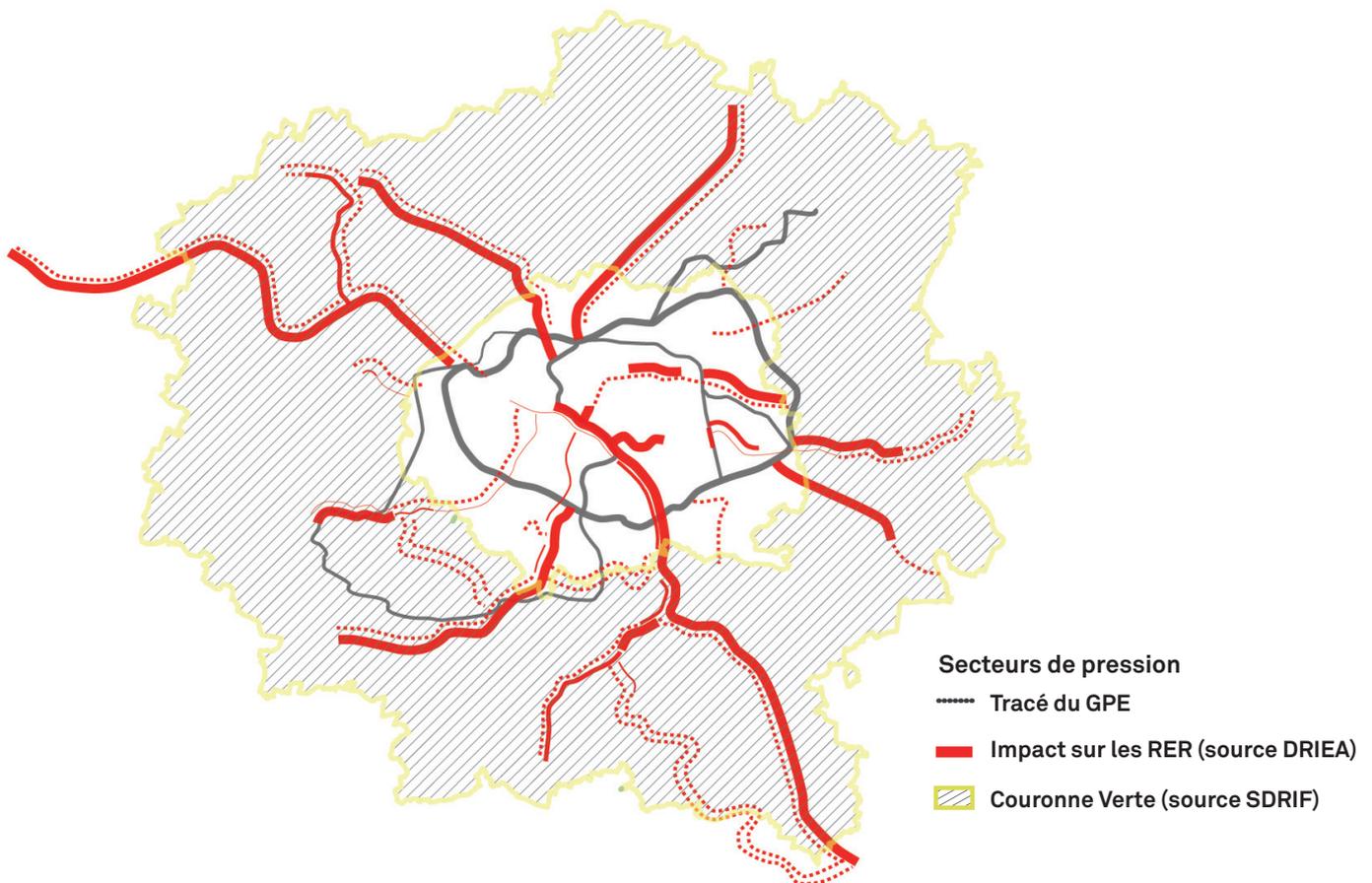
Les densités du Grand Londres varient modérément sur l'ensemble du territoire avec une prégnance des densités moyennes dans la couronne verte (15-30 km du centre ?).

En revanche, la métropole parisienne semble manquer de densités moyennes entre l'A86 et la Francilienne. C'est ce que confirme l'analyse des densités de logements le long des lignes RER : soit moins de 25 logements/ha (nappe pavillonnaire) ou plus de 75 logements/ha (par exemple pour les grands ensembles).



Cela pose non seulement la question d' « où habiter ? », mais aussi de « comment habiter ? » : La répartition des objectifs de densification, proposée par le SDRIF, semble accentuer davantage les fortes différences de densité dans la région métropolitaine et néglige un énorme potentiel de logements (susceptible de compenser le manque actuel) qui offrirait à l'intérieur même de la métropole un bon niveau de services et un cadre naturel et serein.

Une utilisation accrue des transports en commun au-delà du GPE



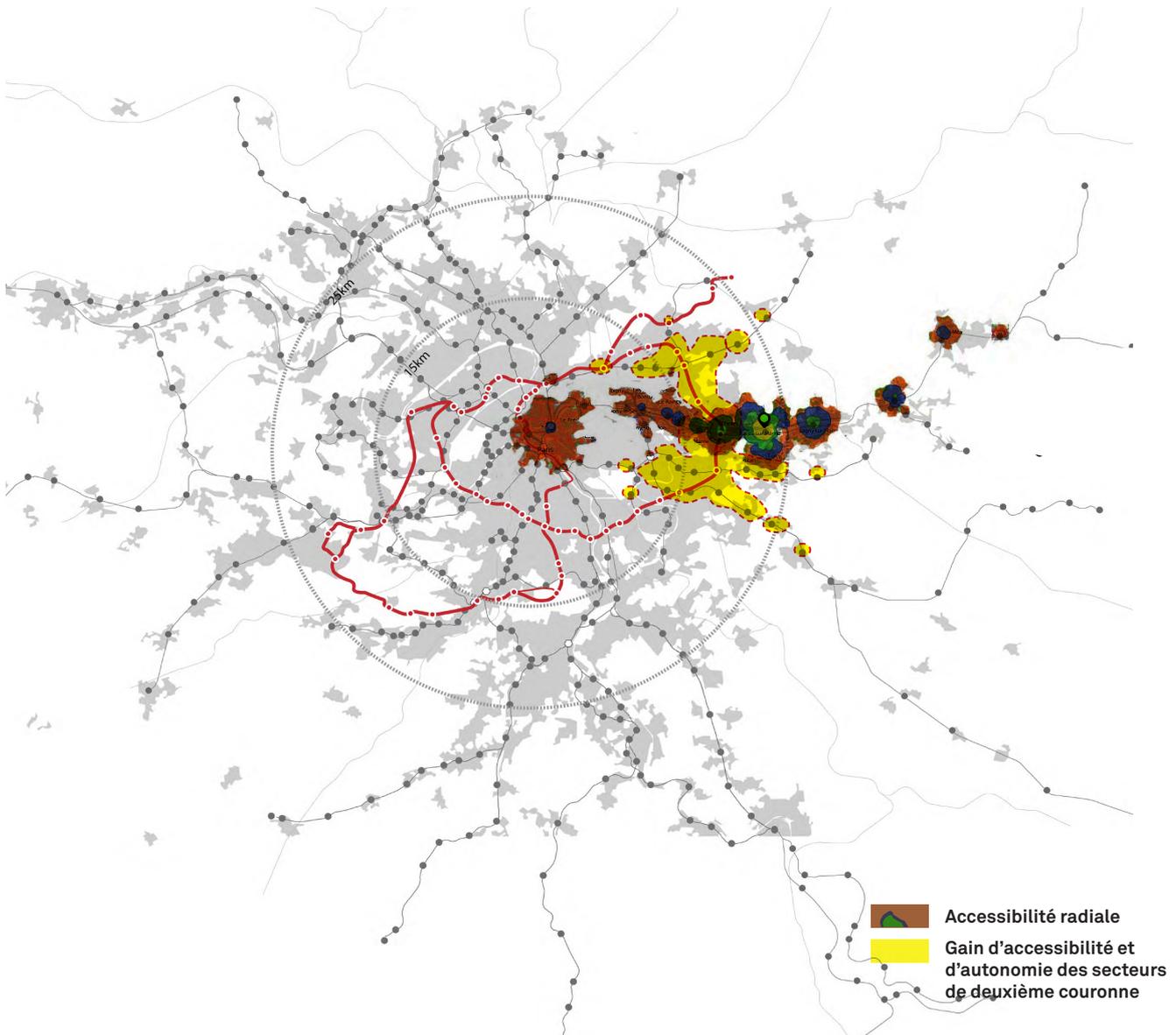
Les branches de RER externes au GPE deviennent de véritables lignes d'opportunité

Quel rôle de développement au delà de la zone dense ?

Regardons maintenant l'outil GPE et ses effets de système : en plus de donner un accès au territoire qu'il dessert (les zones de chalandises des gares du GPE), on observe dans les études de la DRIEA une accessibilité renforcée des segments des lignes de RER situés au-delà de la boucle du Grand Paris Express.

Impensé 5

Le GPE crée donc une accessibilité nouvelle à la métropole dans son ensemble



Où habiter?

Les gains d'accessibilité les plus importants vont bien évidemment surgir autour des gares, mais aussi - et peut être plus encore - au-delà du tracé et des gares du GPE.

La construction du Grand Paris Express va considérablement améliorer l'accessibilité de ce que l'on nomme la « zone intermédiaire » située entre l'A86 et la Francilienne, puisqu'il va permettre de mailler les réseaux existants de transports en commun, ainsi que les nombreuses lignes de RER. Ces éléments permettront de dépasser la prédominance des radiales qui caractérise les liaisons qu'entretient l'agglomération parisienne avec son cœur. Ils rendront également plus accessibles (liaisons tangentielles) les centres productifs et les espaces de vie et de travail situés en dehors de la petite couronne, entre l'A86 et la Francilienne.

Comment utiliser une nouvelle forme d'interaction avec le centre. Quelles nouvelles opportunités pour la production d'habitats en tirer ?

Grâce à l'efficacité des systèmes de transport, la dimension temporelle prédomine dorénavant dans les relations spatiales (distance / proximité).

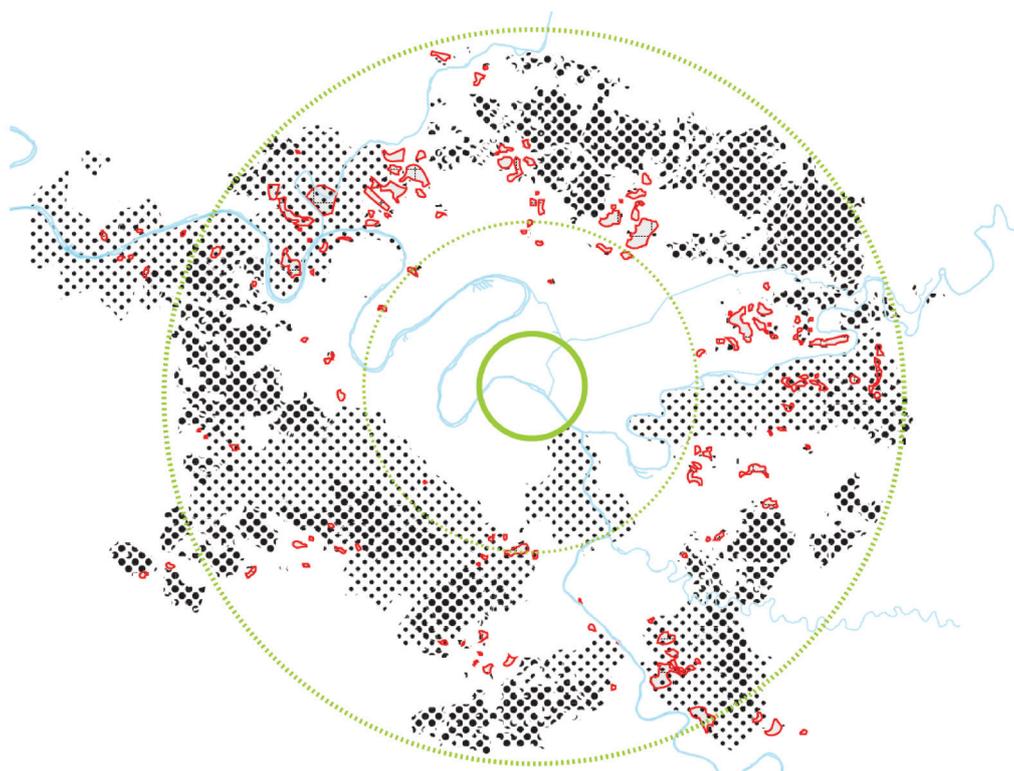
Compte tenu des effets élargis du Grand Paris Express, les secteurs de densification potentielle induits s'étendront bien au-delà des secteurs proches du Grand Paris Express (au-delà donc des secteurs de projet CDT-GPE).

Au fond, le dispositif global de transport formé par le RER-GPE va transformer et resserrer le cadre spatio-temporel des espaces géographiques qui lui sont rattachés d'une manière ou d'une autre. En ce sens, les représentations traditionnelles d'un espace urbain homogène ne sont probablement plus opératoires. Et ces dimensions sont à prendre en considération pour la réflexion sur la localisation de l'habitat.

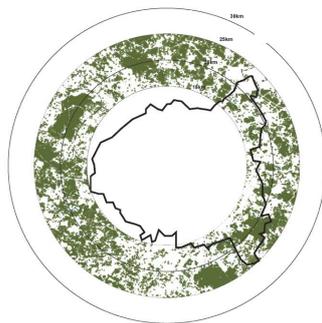
Actuellement, la vision sur le GPE se réduit trop souvent à une réflexion sur les pôles de développement autour du GPE et oublie la question des effets d'accélération qu'il introduit sur le système global de transport en commun métropolitain. Autrement dit, le SDRIF passe à côté ou ne valorise pas suffisamment le potentiel résidentiel situé entre ville et campagne, et les excellentes liaisons radiales et tangentielles de transport public sans lien avec le centre qui peuvent émerger de cette nouvelle configuration.

Impensé 6

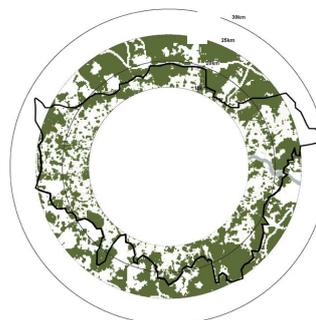
Des pressions foncières accrues sur la couronne verte



Paris



Londres



Comparaison entre couronnes

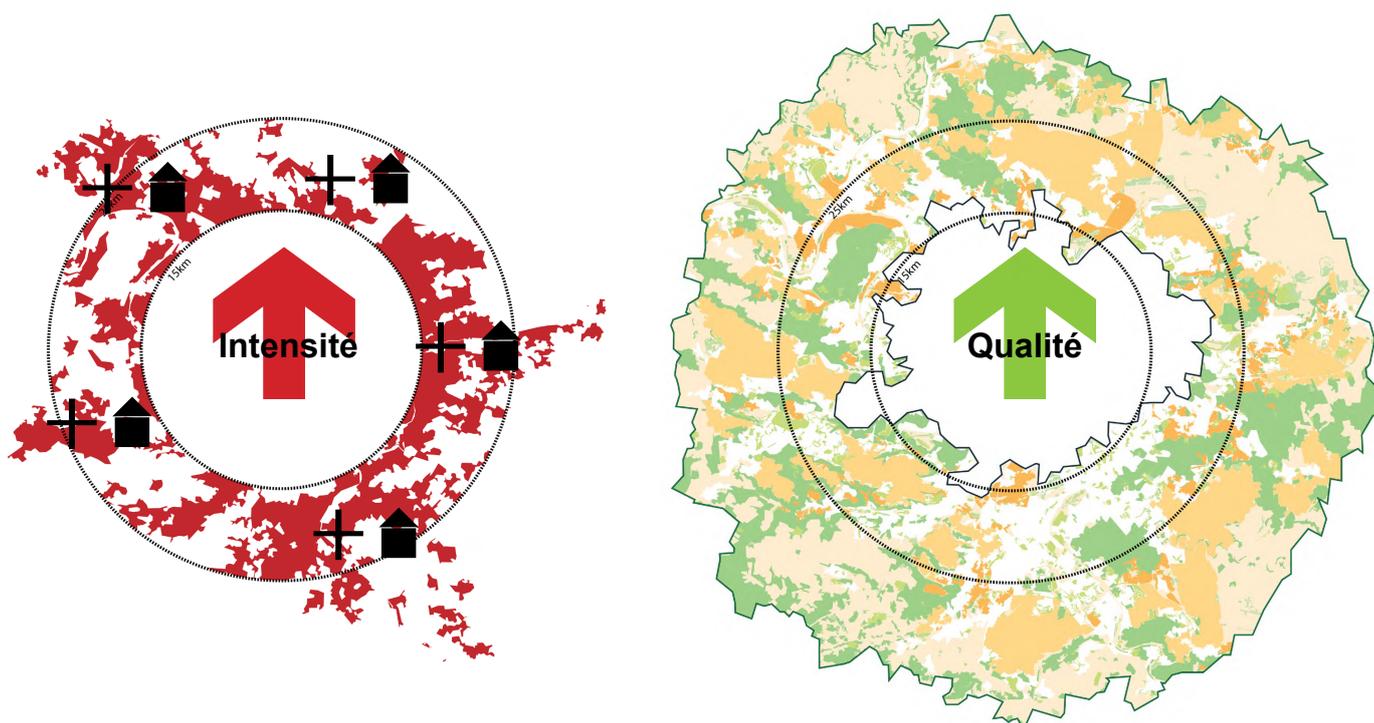
Comment habiter ?

Dans de nombreuses métropoles européennes, les outils de la gouvernance régionale utilisés pour gérer la croissance urbaine au-delà des zones denses et agglomérées se révèlent bien souvent trop faibles face aux pouvoirs difficilement maîtrisables des intérêts locaux, des logiques commerciales privées, des groupes de pressions etc. Il est pas rare, en effet, que la couronne intermédiaire, sous les effets centrifuges de la métropolisation, accueille les opérations qui n'ont pas pu trouver de place dans le centre compact de la métropole.

En résumé, les espaces de la couronne intermédiaire sont composés d'une mosaïque particulièrement complexe et désordonnée qui enchaîne infrastructures lourdes, îlots d'activités monotones isolés et nappes de lotissements pavillonnaires, au milieu de vastes plaines naturelles et agricoles. Hors de portée de la planification institutionnelle, le potentiel de la couronne intermédiaire reste trop souvent invisible, il est rarement mis en valeur en raison du peu de prise que nous avons sur ces espaces. Parce que les politiques d'aménagement se concentrent essentiellement sur les centres urbains, nous sommes bien mal préparés à relever les défis énergétiques qui nous attendent dans les périphéries de nos villes, que ce soit par manque de stratégie de mobilité, de politique foncière raisonnée, de logique de valorisation efficace, de système de distribution d'énergie intégré ou de rénovation du bâti ancien et des centres commerciaux vétustes, etc.

La densification des zones déjà denses et les extensions urbaines proposées dans le SDRIF vont donc probablement augmenter la pression foncière dans la couronne verte que la politique de la ville compacte cherche à protéger, surtout au-delà de la Francilienne.

Une valorisation réciproque des espaces naturels et bâtis pour conserver l'équilibre



Intensifier la ville dans les espaces intermédiaires pour renforcer la couronne verte

Au-delà des aspects réglementaires ou des politiques publiques, les espaces agricoles et naturels contemporains doivent être « réévalués » à l'aune de leurs valeurs économique, écologique et récréative et du rôle qu'ils jouent dans l'espace urbain de la métropole parisienne...

En appliquant à l'espace intermédiaire une double stratégie qui combine à la fois densification urbaine (maintenues dans des logiques économiques maîtrisées, géographiquement désirables) et développement/préservation agricole et écologique, le bénéfice de leur renforcement mutuel installera une dynamique vertueuse, celle d'une valorisation réciproque des espaces naturels et bâtis. La proximité de grands espaces naturels et agricoles augmente le potentiel qualitatif des espaces résidentiels que ce soit en termes esthétiques, d'ambiance et de pratiques récréatives et plus largement en termes de qualité de vie.

D'autre part, le secteur agricole pourrait réorienter ses stratégies économiques en fonction de sa proximité urbaine, en valorisant les filières courtes et le rapprochement producteurs/fournisseurs, en favorisant dans les zones de chalandises immédiates des produits biologiques d'origine locale.

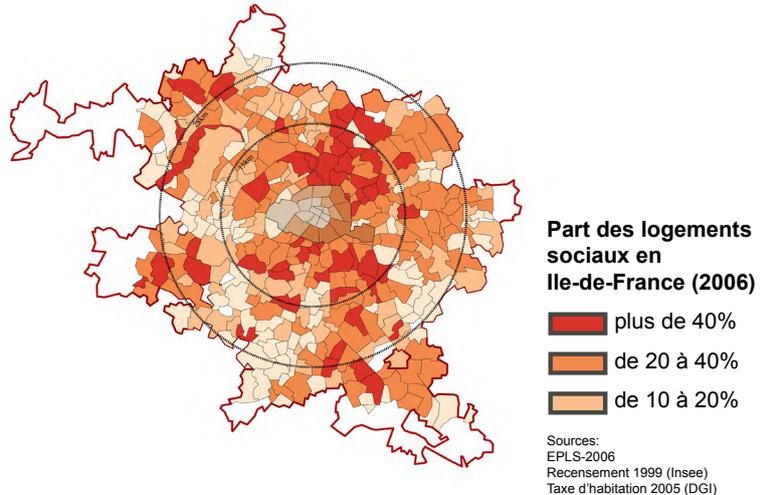
Outre les aspects portant sur la préservation de la biodiversité ou la mise en place et la gestion d'un réseau d'espaces paysagers continu, l'accent mis sur les espaces naturels doit aussi valoriser leurs valeurs récréatives et culturelles. Pourtant, avec les politiques actuelles, la lente dégradation de la zone intermédiaire semble inéluctable. Une vision générale de l'aménagement (et du logement) pour la zone intermédiaire semble donc nécessaire. Et c'est dans ce cadre que pourront être expérimentées, ajustées et maîtrisées des initiatives locales, des opérations isolées ou des projets particuliers. La valeur des espaces ouverts, agricoles ou naturels, y serait ainsi reconnue, définie et confortée afin de résister véritablement à la pression urbaine et ses logiques de dispersion incontrôlées.

Impensé 8

Production de logements libres pour augmenter la disponibilité des logements sociaux et dynamiser le marché résidentiel

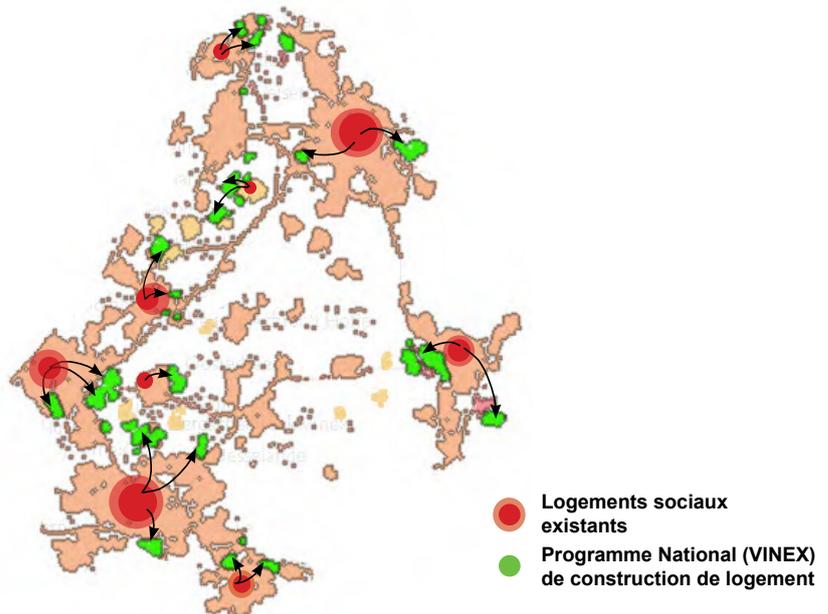
Paris

1 400 000 logts
2012-2032



Randstad

1 000 000 logts
1995-2015



Pour qui ?

Aujourd'hui, une bonne partie du logement social dans la région métropolitaine parisienne se situe à l'intérieur de la petite couronne de l'agglomération et dans les villes nouvelles.

Les opérations de densification et de gentrification, l'embourgeoisement des centres villes, ainsi que les effets (bien souvent anticipés) d'augmentation de rente foncière et immobilière induits, conduisent inévitablement à repousser les ménages les plus modestes vers la périphérie de l'agglomération voire au-delà. De sorte qu'une double condamnation les assigne à des modes de vie toujours plus dépendants de la voiture.

Par surcroît, le fait qu'une certaine classe moyenne a tendance à occuper le parc du logement social des parties centrales bloque les trajectoires résidentielles et met le marché du logement dans une impasse.

Aussi la densification des espaces où s'exercent déjà les plus fortes pressions sur le logement social va probablement exacerber l'éviction des populations les plus pauvres vers les marges de la métropole.

Pour véritablement s'attaquer à ce double problème de la disponibilité et de la ségrégation spatiale du logement social, il est intéressant de considérer les enseignements du programme VINEX lancé aux Pays-Bas. Ces opérations nationales distribuées dans la périphérie régionale montrent qu'une production de masse de logements libres pour les classes moyennes a permis de relancer le marché du logement et d'affecter à chaque foyer un logement approprié dans un espace dédié. En effet, la pénurie de logements sociaux s'expliquait aussi par leur occupation par les classes moyennes en raison du manque de logements dédiés précisément aux classes moyennes.

Interviews

«Les échelles de la vitesse : dilatation du centre VS métropole»

Penser la métropole parisienne et une nouvelle organisation de l'agglomération nous oblige à nous focaliser sur l'articulation entre vitesse, moyens de déplacement, organisation du territoire et modes de vie.

Quand je regarde le profil actuel de la région parisienne, je vois avec intérêt la relation entre Paris et la couronne des villes à 30-40 km du centre de la capitale. Le cas de la Suisse pourrait nous fournir quelques idées pour imaginer le futur métropolitain de la région parisienne.

La priorité pour toute analyse ou projet de réseau est de reconnaître la spécificité des vitesses et leurs échelles de pertinence, afin de comprendre quelle relation structurer avec l'aménagement du territoire. En considérant la priorité à donner aux transports collectifs et à leur hiérarchie, on peut rappeler rapidement les différents niveaux de connectivité sur fer qui constitue la colonne vertébrale de l'offre :

. Le cabotage urbain local (RER), qui en Suisse se développe sur des distances de 15 km, permettant d'atteindre le centre principal en 20 minutes environ avec des arrêts à chaque localité, avec une fréquence de 30 min ou 15 min au moins selon la demande (à ne pas confondre avec la desserte régionale qui assure en Suisse une desserte horaire à chaque localité desservie par le chemin de fer) C'est le moyen privilégié pour tous motifs (actifs, mais aussi loisirs, achats, etc)

. Le niveau Régional Express (RE), qui connecte les villes secondaires plus importantes à une distance de 25-30 km du centre principal, avec une fréquence de 30 minutes au moins. Le temps de trajet pour les localités déjà desservie par le RER est fortement diminué (par exemple 10 min au lieu de 20 min). Ce service a été créé spécialement pour les actifs avec des temps de parcours nettement plus faibles que ceux de la voiture.

. Le transport Inter-régional (IR, ICN), qui relie rapidement

entre elles les localités importantes du réseau national (cohésion régionale et interrégionale) sur une cadence horaire, voire semi-horaire sur les axes chargés. Ce réseau supporte de plus en plus des mouvements pendulaires pour les localités éloignées de près de 50 km du centre principal

*. L'Inter-cité (IC), d'échelle nationale, qui relie rapidement entre elles les centres du pays (polycentrisme) éloignés de 50 à 100km les uns des autres
Les lignes internationales, comme le TGV, d'échelle européenne.*

Or, une connectivité directe accrue en transports en commun entre Paris et les centres urbains à 40-50 km du parvis de Notre-Dame, pourrait induire une autonomie de ces derniers. C'était aussi l'ambition des premiers plans des RER reliant les villes nouvelles entre elles. Mais aujourd'hui on observe l'étrange condition des secteurs de RER traversant Paris.

En entrée sur Paris, les RER sont forcés de ralentir leur trajet pour se transformer en métro, perdant donc leur rôle de connexions rapides entre secteurs externes de la couronne dense.

Si le nouveau Grand Paris Express (GPE) à 5-15 km se configure comme une somme de nouvelles lignes de métro en rocade, quel rôle pourra-t-il jouer dans la connectivité d'échelle métropolitaine ?

Le tracé du GPE a le potentiel de structurer et relier des secteurs compacts par des tangentielles et d'organiser ainsi des connexions plus rapides entre les radiales de RER sans passer par le centre principal. Cela implique un choix technique bien précis aux interfaces radiales RER – tangentielles GPE.

La différence entre dilatation d'un centre et construction métropolitaine passe aussi et surtout par ce type de choix (position stratégique de l'interface RER-GPE).

Entretien Michel Schuppisser

«Échelles et perspectives sur le chrono-territoire»

Le dessin des formes de transport façonne notre lecture de la ville, définissant nos expériences, nos modes de vie et notre relation entre individus, temps et espaces métropolitains.

On peut facilement voir comment des structures différentes de transports en commun convoquent des manières différentes et spécifiques d'habiter la métropole. Si, à Paris, le système des RER permet de traverser l'agglomération et de suivre le parcours des radiales, à Londres, la seule connexion continue de transports suburbains est la ligne nord-sud Thames-link, ce qui implique une relation différente des secteurs suburbains entre eux et des modes de vie qui y sont potentiellement associés.

Il faut toujours se rappeler que chaque profil fonctionnel et technique a une différente portée au niveau de modes de vie.

Pour essayer d'imaginer le futur du GPE, il sera donc vital de comprendre la différence entre un système de RER, un métro conventionnel ou un RER très rapide avec peu d'arrêts, pour en mesurer les impacts au niveau des modes de vie. On parle avec beaucoup d'espérance des connexions est-ouest comme outil de rééquilibrage social et territorial, mais cette possibilité sera directement liée au profil technique du dispositif Grand Paris Express.

Le risque reste que le déséquilibre social entre les deux secteurs augmente et qu'une production d'emplois à l'est devienne un bassin d'emploi pour les cadres de l'ouest plus que pour les locaux.

Cela dépendra aussi de la vitesse et du profil fonctionnel de l'infrastructure.

Je vois deux options essentielles.

Un réseau Grand Paris Express en forme de métro représentera essentiellement une dilatation du centre dense de Paris, avec une logique qui restera celle du cœur d'agglomération, mais sur des trajets circulaires plus longs : beaucoup d'arrêts pour des grands territoires (distance moyenne 1km), beaucoup de populations desservies mais une absence de vitesse de connexion entre pôles de développement, un temps de trajet est-ouest augmentés, le réseau risque d'offrir aux voyageurs de longs itinéraires sans suffisamment de places assises et/ou de limiter la distance à parcourir en situation de confort. Cette situation pourrait favoriser une autonomisation des secteurs de la seconde couronne et la création de villes plus denses et autonomes le long des lignes métro.

L'autre logique serait de tisser des liens tangentiels entre les radiales de RER avec des lignes GPE en forme de RER, ce qui implique des arrêts à une distance moyenne de 3km. Cette situation favorise un fonctionnement plus intégré de l'ensemble de la grande métropole, puisqu'elle facilite la réalisation de plus longs parcours. On entrerait ainsi dans une logique de fonctionnalité accrue du réseau RER existant. Les conséquences que ces deux conceptions peuvent avoir sur l'usage du sol, la densification, la gentrification ne me semblent pas évidentes a priori, il faut les croiser avec les politiques d'aménagement, sociales, des centres d'activités... Le SDAURP de 1965,

avec les villes nouvelles (logement), le RER (transport) et La Défense (travail) était un schéma clair du point de vue conceptuel, ce que je vois pas dans le GPE-CDT. Ça m'étonne aussi qu'on ne parle plus des villes nouvelles (elles ne sont pas devenues «des villes» ?), et qu'on parle peu du RER. En résumé, je ne vois pas un discours compréhensible transport-logement-travail, intégré dans l'histoire de la planification de la métropole.

Au-delà des effets d'annonce, le choix opéré dans la mise en place effective du dispositif fera la différence quant à la manière d'habiter le Grand Paris.

À une échelle plus large, le nouveau maillage TGV va placer Paris et les autres métropoles françaises dans un rayon temporel d'une à trois heures de trajet.

Quand on parle de la grande vitesse, il faut raisonner à l'échelle nationale et européenne. La comparaison avec le système TGV japonais permet alors de comprendre comment les modes de vie pourront changer.

Il faut s'imaginer une généralisation de la connectivité actuellement en place entre, par exemple, Paris et Lille.

Il sera alors difficile de prévoir si les populations préféreront rester en Ile-de-France ou si cette possibilité accrue de déplacement entre aires urbaines à l'échelle nationale ne sera pas favorable aux autres métropoles « émergentes ».

En tout cas, hormis ces projections dont la pertinence reste discutable, les choix pour le niveau local de l'agglomération et l'implantation des nouvelles gares TGV et GPE se résument à l'alternative suivante : cher et pas performant ou très cher et performant.

C'est-à-dire que, si l'on vise l'ouverture de Paris vers la Métropole France, on devrait penser à faire du TGV un RER à l'échelle française/européenne, avec deux solutions extrêmes possibles: traversée du centre de Paris en reliant les gares terminales existantes (Nord et Est avec Montparnasse et Lyon), ou bien création d'un réseau extérieur avec la valorisation des gares périurbaines comme gares «parisiennes» de ce réseau «national/européen».

C'est un choix d'optimisation qu'il faudrait faire.

- Faut-il essayer de trouver la connexion qui nous garantit le désenclavement de l'ensemble avec l'effort spatial minimal (notamment entre les gares du Nord et de l'Est et les gares de Lyon et Montparnasse) ?

- Ou faut-il compléter un réseau TGV à l'extérieur de Paris, lié aux nouvelles polarités de services externes, qui sont à développer ultérieurement pour rendre pertinente l'installation d'une gare TGV ?

Si, effectivement, l'option de rajouter des gares périurbaines sera d'actualité, on pourra alors aussi réfléchir à l'usage ultérieur de cet anneau infrastructurel, qui pourrait éventuellement aussi être le support d'un transport de grande vitesse circulaire reliant les pôles TGV et leurs secteurs urbains.

Entretien Jordi Julia

«Le cas suisse»

Nous pouvons concevoir le fonctionnement de l'ensemble du territoire suisse comme celui d'une métropole.

La mobilité et sa relation avec le développement urbain orientés sur les transports collectifs hiérarchisés sont pensés à partir de quelques points stratégiques que l'on pourrait retrouver aussi sur le territoire d'une métropole parisienne :

– La mise en réseau des réseaux, une mesure nécessaire pour faire de l'intermodalité au sein du système des transports collectifs, une manière de vivre le territoire à toutes les échelles avec ce moyen de transport.

– Le cadencement coordonné des horaires sur tous les types de transports publics, ce qui implique de fusionner les logiques d'infrastructure avec les logiques d'exploitation et de service, ce qui permet aux utilisateurs de passer facilement d'un mode à un autre sans les obliger à jongler entre longues attentes et correspondances difficiles.

– La simplification de la tarification pour favoriser les abonnements, ce qui augmente l'accessibilité du service et le public concerné.

– L'association à la gare de services de base et d'activités urbaines locales (noyau de vie local, secteur rapide pour voyageurs pressés, secteur lent pour les visiteurs).

– L'ouverture de la gare et de ses quais sur la ville, facilement accessible aux piétons et aux vélos.

– La gare comme interface de transports intégrée, en évitant une dominance trop forte des fonctionnalités de transports mécanisés.

– Enfin, la nécessité de penser toujours les réseaux de mobilité en intégration avec la réflexion sur l'espace urbain. Il faut veiller à ce que le premier pas hors de la gare soit le plus attractif pour le piéton (orientation, information, services, offres de transports connexes).

Ces points sont à décliner selon l'histoire et les contextes spécifiques, illustrent surtout la nécessité d'affirmer l'importance du service et des usages autant que l'infrastructure en soi.

Entretien Michel Schuppisser

«La valorisation réciproque de la nature et du bâti, un nouveau rôle pour la nature»

En métropole parisienne, la quête d'une nature, rare en centre dense, est le principal responsable de la quantité considérable de déplacements de la ville compacte vers la « banlieue verte ».

L'objectif de densification trouve sa limite dans cette demande d'accès à la nature, que l'on ne peut pas ignorer. Face à cet engouement et aux pressions foncières qu'il induit, il n'est plus possible de se cantonner à préserver et interdire ; nous avons la possibilité de penser des stratégies d'intermédiation et de valorisation entre habitat et nature. Il s'agit de construire progressivement un modèle partagé et multisectoriel, qui agit à la fois sur le bâti, le contexte social et les articulations multiples avec les stratégies environnementales.

L'association d'une proximité à la nature avec les possibilités de mutualisation des services et espaces offerts par des nouvelles typologies plus accessibles et moins coûteuses que le pavillonnaire peuvent être le fond bâti et social d'une offre plus durable en couronne verte.

Cette solution ne pourra pas se penser en dehors d'une vision de développement liée à l'accessibilité en transports en commun.

Cibler les secteurs à densifier sur la base de leur accessibilité et penser de nouvelles manières de partager les déplacements devient alors fondamental, pour dépasser une logique extensive qui avance de manière

incontrôlée ZAC après ZAC.

Si la mutualisation répond à une demande sociale de maîtrise des coûts (production d'énergie, entretien, services), de l'autre côté, on devra penser l'environnement à partir de nouveaux outils.

Nous avons récemment développé deux notions utiles pour définir une approche intégrale au projet à l'échelle de la communauté urbaine :

- La Nature cubique, se réfère à l'idée d'un milieu naturel porteur de trois niveaux d'innovations : sociales, économiques et environnementales,

- Le PLN (Plan Local Nature) est complémentaire à l'idée de Nature cubique et représente un instrument essentiel pour sa mise en place.

Il est l'homologue du PLU pour le milieu naturel.

Comme le plan des vides d'une ville compacte fait émerger des potentiels et des qualités, on pense qu'un plan local de la nature peut agencer les trois dimensions de la nature cubique et aider à la définition du territoire au même titre que l'espace bâti et minéral.

La Nature devient ainsi actrice et protagoniste du changement métropolitain au lieu de rester une réserve menacée au destin incertain.

**Entretien Franck Boutté Consultants
Mohamed Benzerzour**

3. Émergence des conditions intermédiaires

L'analyse de ces impensés permet de comprendre que la *doxa* propose une réponse très réductrice à la question « habiter le Grand Paris » : Habiter la métropole consisterait à habiter une ville compacte, des courtes distances... Les impensés de cette *doxa* désignent en réalité des conditions intermédiaires de la métropole.

Il ne s'agit pas d'opposer ici – au nom d'un élargissement de l'approche – la zone dense à la couronne périurbaine. Rééquilibrer et intégrer les impensés de la *doxa* invite davantage à tirer parti des différentes ressources métropolitaines. La métropole dans sa complexité offre une ouverture des possibles. L'avantage métropolitain réside dans son potentiel d'hybridation : être à la fois dans le local et dans le global, à la fois dans l'entre soi et l'ouverture à l'autre... On vit alors un état intermédiaire, qui nous permet de disposer de possibilités nouvelles de choix, entre mobilités, services, activités et modes de vie très différents. On peut ainsi considérer que la condition métropolitaine consiste à « habiter l'intermédiaire » et donc disposer du potentiel de choix que cela implique.

Tout l'enjeu consiste alors à explorer la diversité des facettes de ces conditions intermédiaires, quelles que soient les situations géographiques :

- La condition scalaire, c'est-à-dire la capacité à combiner les échelles de l'habiter, de la proximité au lointain,
- La condition modale, c'est-à-dire la capacité à inscrire la mobilité dans la multimodalité des pratiques (TC, grande vitesse, mobilités douces...)
- La condition morphologique, autrement dit, la capacité à hybrider les densités et les typologies bâties, la nature et l'urbanisation...
- La condition sociale, c'est-à-dire la capacité à tirer parti des occasions de cohabitation et de frottement entre groupes sociaux et entre activités qu'offre la métropole.

La métropole des conditions intermédiaires, c'est donc la métropole qui nous permet de choisir notre manière d'habiter.

Condition scalaire



VOISINAGE

-

PROXIMITÉ

-

CONNEXITÉ

-

LOINTAIN

Associant différentes échelles, la condition scalaire intermédiaire décrit un mode de vie formé à la fois par la proximité, les réseaux et le lointain. Elle caractérise la possibilité, éminemment métropolitaine, de vivre à plusieurs échelles et de trouver à des distances multiples les différentes sphères d'activité et de sociabilité.



Condition modale



TRANSPORTS COLLECTIFS

-

MOBILITÉS INDIVIDUELLES

-

GRANDE VITESSE

-

MOBILITÉS DOUCES



La condition modale intermédiaire désigne la capacité à combiner une pluralité de modes de déplacements : à la fois transports collectifs et individuels, infrastructures lourdes et mobilités douces, déplacements rapides ou plus lents. La mobilité forme alors une expérience plus complexe et adaptative.



Condition morphologique



La condition morphologique intermédiaire fait écho à des formes urbaines et des typologies d'habitat hybrides qui combinent les densités, associent individualité et regroupement, nature, ouverture et compacité. Elle dessine des alternatives multiples aux deux modèles dominants de l'habitat collectif en ville dense et de l'habitat pavillonnaire périurbain.



NATURE

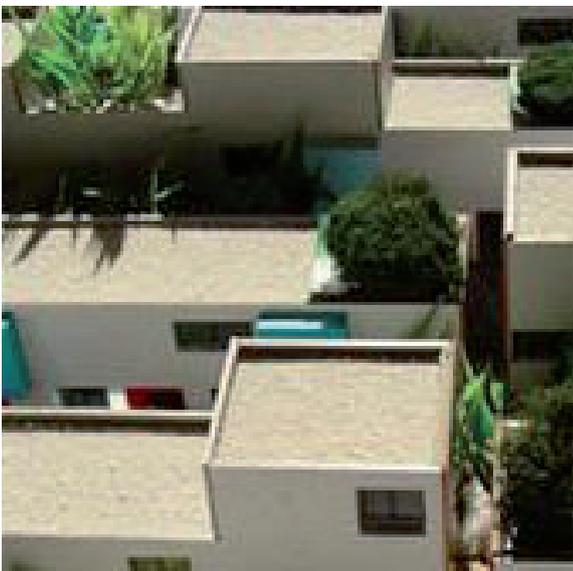
-

TYPOLOGIE

-

DENSITÉ





Condition sociale

GENTRIFICATION

-

PAUPÉRISATION

-

ACTIVITÉS



La condition sociale intermédiaire fait référence à des situations de cohabitation des différences, au rapprochement de fonctions diversifiées et de groupes sociaux hétérogènes. Elle permet d'entrevoir de nouvelles qualités de vie et des urbanités spécifiques, héritées de ces modes de voisinages, promiscuités, partages et dialogues.



Interviews

«Les intermédiaires à l'œuvre»

Les conditions Intermédiaires ou les protagonistes d'une transition :

L'émergence du paradigme du durable prône pour une transition progressive vers des conditions sociétales, environnementales et économiques nouvelles.

Le concept d'intermédiaire revient à plusieurs reprises et semble parfois qualifier le propre de ce processus de transformation.

On le retrouve dans la définition des nouvelles typologies, dans la relation topologique nouvelle entre bâti et nature, mais, surtout, on le retrouve à l'œuvre dans la définition d'un nouveau cadre de gestion du territoire, là où le relationnel prend le pas sur la centralisation de la décision et une culture du dialogue entre disciplines diverses et différents acteurs de la société devient nécessaire.

**Entretien Franck Boutté Consultants
Mohamed Benzerzour**

«L'intelligence de la condition intermédiaire»

La notion d'intermédiaire nécessite une série de conditions que l'on recherche en permanence.

La mixité, la proximité, le contact avec la nature, couplés avec l'accessibilité des services, une connectivité augmentée entre les personnes amènent à une recherche générale du maillage «utile» du territoire

On peut dire que les exigences du durable et les ambitions d'une bonne stratégie pour les réseaux illustrent à chaque fois une spécificité pour traiter de l'intermédiaire.

Permettre d'habiter et de travailler dans le réseau des réseaux est le but de la « recette suisse » et implique précisément une condition métropolitaine qui est à la fois inter-modale et inter-scalaire.

La maîtrise du foncier et la maîtrise des réseaux sont des conditions nécessaires pour une réussite du développement durable de l'intermédiaire. En Suisse, la maîtrise du foncier fait défaut, ce qui conduit à un développement parfois pervers du territoire sur des réseaux pourtant louables du point de vue de la mobilité durable (périurbanisation avec un système RER/RE plus développé dans la campagne). Helsinki par contre a pu jouer sur un développement très différencié de l'intermédiaire grâce à une action coordonnée entre la maîtrise du foncier et le développement des réseaux de transports.

Entretien Michel Schuppisser

«Habiter la mobilité et la ville augmentée»

La question de la mobilité et des nouveaux modes d'habiter la métropole est souvent réduite à des lectures statistiques plus ou moins pertinentes des navettes habitat-emploi et aux préfigurations de l'infrastructure urbaine bâtie.

On se réfère à des données quantitatives qui rassurent, mais il ne faut pas perdre de vue que la mobilité est, avant tout, une transformation existentielle et qu'habiter la métropole relève de cette transformation. Habiter ne se réduit pas à «habitat», mais veut dire donner du sens aux lieux.

Le réseau ferré continue d'exister mais il a perdu sa prééminence dans la définition et dans l'organisation des modes de vie. On est, aujourd'hui, dans une période de transition vers la primauté du système d'information immatériel sur le réseau physique.

Le système d'information investit le réel en augmentant ses fonctionnalités ordinaires avec un nouveau potentiel relationnel. Il permet d'augmenter et d'enrichir toutes les activités et projets et toutes les opportunités de rencontres.

Le système d'information devient notre système de production, à la fois dans l'entreprise et sur le territoire. Le potentiel d'intermédiation relationnelle devient la clé pour comprendre la nouvelle production d'espace/temps. C'est vrai pour la mobilité comme pour le logement, on le voit avec le covoiturage associé aux réseaux sociaux comme dans les nombreuses expériences de cohabitation locative vécues par les jeunes.

La résultante de cette transition est une nouvelle condition augmentée de l'espace/temps dont on peut mesurer l'impact sur « le réel » :

Des groupes comme PSA ou Renault sont en train de dématérialiser leur production pour passer du produit au service et miser sur la vente de services à la mobilité, car le service peut être partagé et échangé plus facilement que l'objet. Une automobile passe 90% de son temps en stationnement...

Avec les réseaux sociaux et l'internet, des conditions nouvelles s'installent, qui rendent la différenciation entre usagers et producteurs de plus en plus floue. Toute activité ou service tendent à devenir des co-productions.

Au même titre, on peut imaginer une coordination en temps réel des horaires des transports en commun avec de multiples opportunités offertes par les smartphones intégrant la géolocalisation, notamment les événements qui ont lieu dans la métropole.

Les gares et les vecteurs de transport en eux-mêmes deviennent des lieux de vie et de commutation socio-culturelle où l'on pourra travailler, faire ses courses et surtout avoir des échanges individuels. Là aussi, la logique de service prend le pas sur celle du produit et de l'infrastructure.

Dans ce nouveau contexte, le partage et la logique d'accès temporaire aux services remplace l'idée exclusiviste de propriété.

Entretien Pierre Musso

«Dépasser la carte»

Dans le nouveau contexte de la « métropole augmentée », la représentation cartographique traditionnelle et les lectures spatiales qui privilégient le contigu perdent de la pertinence et de l'intérêt.

Quand on passe du paradigme de l'espace contigu à la primauté du « link », de la « référence externe » et de la commutation sociale, même la connectivité des aéroports et des pôles TGV se relativise par rapport à la proximité qui a lieu dans l'espace.

Représenter cette condition augmentée et « en partage », demande de renoncer aux récits traditionnels de la planification pour multiplier les systèmes d'information, de capteurs et de géolocalisation et inventer de nouveaux mots et des manières nouvelles de scénariser la métropolisation.

Quand nous nous rapprochons de l'ambition d'imaginer un projet pour la métropole, nous devons nous rappeler que l'œuvre à laquelle nous souhaitons contribuer sera forcément ouverte, coproduite et d'intérêt collectif.

Entretien Pierre Musso

«Conditions intermédiaires»

Les quatre « conditions intermédiaires », qui sont donc celle l'habiter, celle de la mobilité, celle de la pratique multi-scalaire de l'espace fonctionnel des activités et des recours, et celle de la pratique quotidienne de l'espace social des différences et de la diversité, ces quatre conditions ne sont pas mécaniquement liées, au sein de fractions de métropole et pour les populations qui les habitent. Ce n'est pas parce qu'on habite une forme urbaine intermédiaire, qu'on combine obligatoirement diverses solutions de mobilité, qu'on vit forcément la métropole à plusieurs échelles, etc. Il faut réfléchir plus profondément le système des conditions intermédiaires. On en trouvera le sens chez le philosophe François Julien et ses Transformations silencieuses (éd. Grasset, 2009), lorsqu'il invoque « l'entre-formes », « développant ainsi de son mieux ce trans de la transformation » (p. 22). Or, que se passe-t-il dans la ville intermédiaire qui fait à la fois la profondeur et la croissance de la métropole, sinon une lente et puissante transformation à travers laquelle se multiplient les « entre-formes », que nous saisissons ici par nos conditions intermédiaires ?

Entretien Martin Vanier

«Ouverture sur la scénarisation»

Pour ce faire, et parce qu'il reste toujours difficile de montrer et de comprendre la « modification-continuation » (formule de François Julien) que représente toute transition (et ce terme est particulièrement pertinent dans l'espace de la ville intermédiaire), c'est le principe du scénario, c'est-à-dire du récit dont on se propose de maîtriser le fil du début à la fin (toujours reportée), qui est le plus efficace. Mieux encore : le scénario tel que le conçoit la conception cinématographique, qui procède de l'aller-retour entre l'image possible et le texte par elle servi, deux supports d'une même réalité à laquelle donner forme. Ne dirait-on pas qu'on parle de la ville même, sa matérialité (équivalente à l'image) et la vie urbaine qui l'occupe et lui donne sens (équivalente au texte du scénario) ? De quoi donner corps à la ville intermédiaire qui est, par définition, toujours entre deux épisodes, ou « saisons »...

Entretien Martin Vanier

4. Vers une scénarisation du processus métropolitain

Le récit du Grand Paris, en dépit de son caractère inédit dans la forme, s'inscrit sur le fond dans la continuité du discours aménagiste : décrire une image finie de la ville souhaitée (en l'occurrence la ville compacte organisée autour du métro), accompagnée des objectifs quantitatifs à remplir pour y parvenir (70 000 logements par an sur 20 ans) et d'un compte à rebours (le phasage programmatique) pour atteindre ce résultat. C'est en quelque sorte l'idéal planificateur qui domine encore aujourd'hui, en dépit de son caractère illusoire avéré. Penser la métropole des conditions intermédiaires, chercher à tirer parti de l'ensemble des ressources métropolitaines pour « habiter le Grand Paris », est incompatible avec cette représentation planificatrice et figée du changement. Accompagner la dynamique du changement métropolitain consiste davantage à penser sa scénarisation, c'est-à-dire les interactions entre :

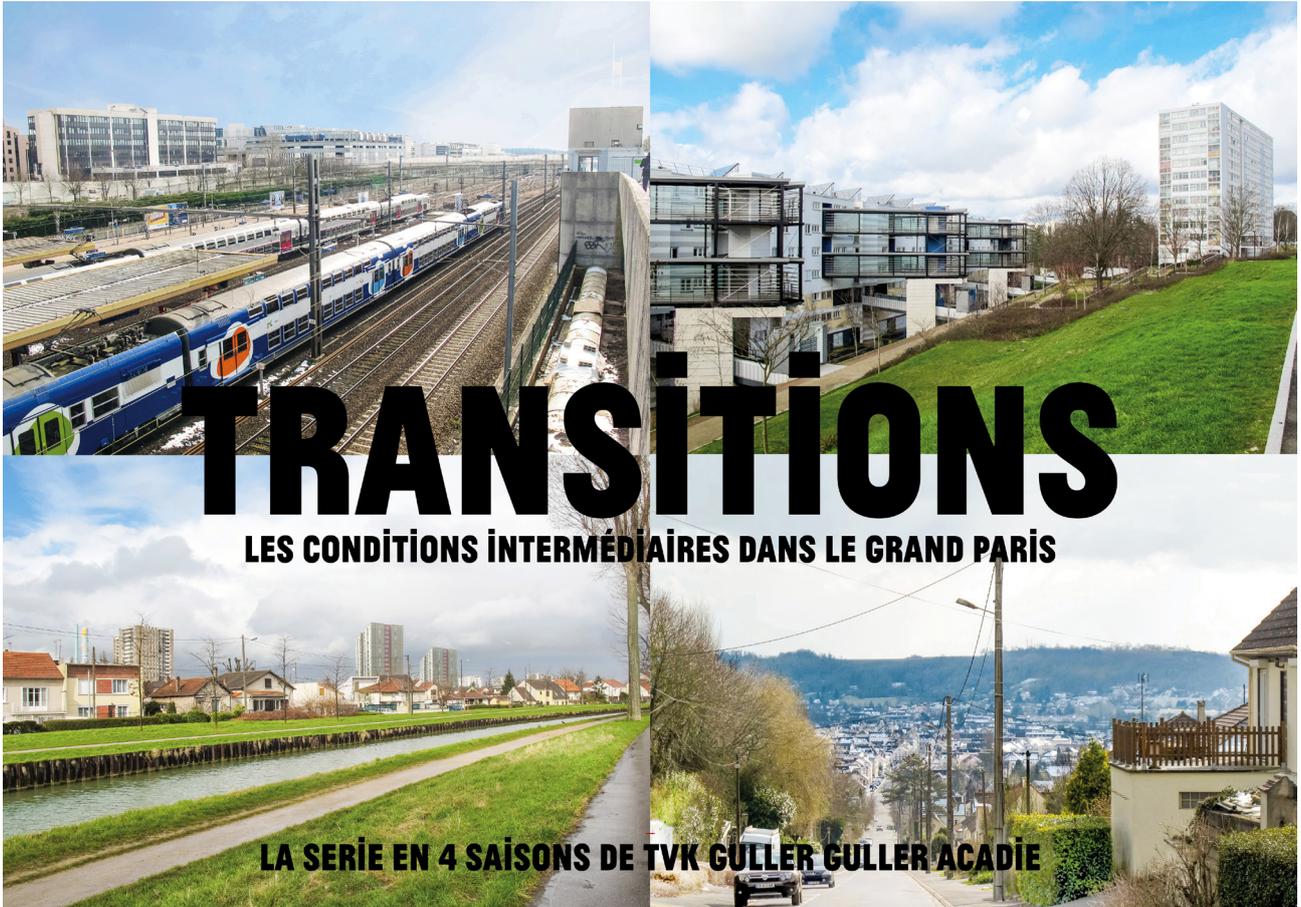
- Les temporalités : les rythmes des projets urbains et ceux des mutations sociales, économiques, environnementales...
- Les territoires et les échelles : les effets rebonds de tel ou tel projet,
- Les dimensions constitutives du fonctionnement métropolitain (habitat / activités / déplacements...)

Cette scénarisation s'oppose à la linéarité incrémentale de la planification. Elle relève davantage de la construction séquencée des séries télévisées : permanence des personnages, implication dans des interactions complexes, à géométrie variable selon les « saisons », multiplicité des points de vue...

Nous proposons donc un récit aux temporalités complexes, qui prenne en compte la métropole dans son ensemble, avec des nouveaux protagonistes et un univers des sous-trames à dévoiler.

Pour imaginer ce récit et pour le partager avec un public le plus large possible, on laissera alors de côté les outils cartographiques de la planification et l'on se servira plutôt des moyens de la série vidéo.

Ses protagonistes seront les conditions intermédiaires et ses interprètes : les territoires Grand Parisiens.



TRANSITIONS

LES CONDITIONS INTERMÉDIAIRES DANS LE GRAND PARIS

LA SÉRIE EN 4 SAISONS DE TVK GULLER GULLER ACADIE

***Transitions* est une série en quatre saisons.
Elle raconte un autre futur
de la région capitale.**

[AUJOURD'HUI ET DEMAIN]

SAISON 1

**DES HÉROS
TRÈS DISCRETS**

La saison 1 est celle où l'on prend conscience que tout ne va pas vraiment se passer comme on l'avait imaginé.

On ne parle que du Grand Paris. L'attention des médias est centrée sur le métro automatique. On convoque les « stars » de l'architecture pour dessiner les gares et les projets autour.

Et pendant ce temps, la condition métropolitaine s'installe et se transforme sur des territoires qui ne sont pas sous le feu de la rampe.

- A Villejuif, le projet de Cancer Campus fait l'actualité. Pas très loin, à Bagneux, un projet urbain de grande ampleur est déjà engagé. A deux pas du grand ensemble des Blagis, entre des quartiers pavillonnaires s'inventent des formes urbaines intermédiaires sur un territoire non desservi par le métro.

- En Seine-et-Marne, tous les acteurs convergent vers un seul objectif : réussir leur intégration au Grand Paris via leur seul point d'accroche en continuité territoriale: la cité Descartes. Pourtant sous leurs yeux, des Seine-et-marnais pratiquent quotidiennement la métropole, à toutes ses échelles. A Mouroux, commune périurbaine champignon, on voisine avec le centre-ville de Coulommiers, on utilise les équipements de Meaux (lycée, hôpital...), on sort le week-end au cinéma et au restaurant au Val d'Europe et chaque jour certains vont à Paris ou la Défense pour le travail.

- Dans la Plaine-de-France, une question focalise les décideurs : comment les grands projets urbains (Pleyel, Le Bourget...) vont-ils garantir la mixité fonctionnelle et sociale ? A proximité, le long du canal de l'Ourcq, un faubourg métropolitain émerge qui fait cohabiter tant bien que mal activités productives et résidentielles, paupérisation et gentrification.

- Pour transformer une cité scientifique en « cluster », le projet de Saclay pose une question difficile à ses concepteurs : comment mettre en place *ex-nihilo* les conditions d'une accessibilité suffisante au plateau pour y réaliser un « morceau de ville » ? Tout près à St-Quentin-en-Yvelines, la ville nouvelle est déjà un morceau de ville avec de l'habitat, de l'activité, de la recherche publique et privée, en combinant les différents modes d'accessibilité tant par le RER que le réseau autoroutier.

A Bagneux, au travers de la diversité des formes urbaines, à Mouroux, sous l'angle d'une vie quotidienne à plusieurs échelles, le long du canal de l'Ourcq et de sa diversité sociale et fonctionnelle, à St-Quentin-en-Yvelines, grâce à une accessibilité intermodale, ce sont les différentes facettes des situations intermédiaires qui font la condition métropolitaine que l'on a sous nos yeux.

[APRÈS-DEMAIN]
SAISON 2

LA MÉTROPOLE
N'ATTEND PAS
LE MÉTRO

Il faut entre 10 et 20 ans pour réaliser le métro automatique, mais les habitants n'attendent pas. Pour vivre au mieux la métropole, ils inventent, ils innovent, ils la transforment.

De nouveaux modes de vie s'inventent.

Les jeunes recherchent plus de cohabitation, de partage, d'interaction dans l'habitat... Les mobilités évoluent, grâce aux innovations technologiques, à la puissance des réseaux sociaux, aux nouveaux véhicules, au covoiturage, etc.... ces changements augmentent la possibilité de vivre à plusieurs échelles, et de profiter des nombreuses situations qu'offre la métropole. Les nouvelles formes de travail continuent de se développer et font émerger là aussi de nouvelles sociabilités et les localités qui vont avec. La gastronomie, la culture, les sports et les jeux intensifient leur colonisation de la banlieue, surtout dans les situations intermédiaires les plus disponibles.

A Bagneux, le recours à des formes urbaines intermédiaires, par la densité qu'elles autorisent, a permis de rendre ce secteur attractif pour les entreprises. Les typologies urbaines intermédiaires ont facilité la diversification fonctionnelle.

Sur le Canal de l'Ourcq, après le temps des pionniers de la mutation (ménages aisés, ménages pauvres, entreprises prêtes à s'installer dans des bâtis en reconversion, fonctions en quête de positions interstitielles), c'est le temps du « faire ensemble ». Au sens de faire un ensemble de l'hétérogénéité et de la diversité des activités et des fonctions qui sont venues se localiser autour du canal, ou qui s'y sont développées. Que trouve-t-on là ? Un peu de tout, en services aux ménages comme aux entreprises, en petites productions, en activités banales d'intermédiation, comme en activités innovantes. Rien de spécialisant donc, mais un tissu dont la spécificité tient aux relations entre des secteurs et des fonctions qui partagent un même espace urbain de services et de travail. Travailler ici, c'est évoluer entre divers mondes de production : c'est cet « entre » qui attire, et qui fait la marque du nouveau faubourg métropolitain de l'Ourcq.

La métropole des solutions intermédiaires a le vent en poupe : c'est là que ça se passe. Mais c'est aussi là que ça se tend : à la fin de la saison 2, les territoires discrets, qui n'ont pas attendus le métro, sont sous pression.

[ENSUITE]
SAISON 3

UN GRAND PARIS
PAS PRÉVU

Ça y est : les principaux tronçons du réseau du Grand Paris Express sont progressivement inaugurés. Mais le nouveau métro arrive donc dans une métropole qui a changé entre-temps.

A la surprise générale, les nouvelles stations n'engendrent pas les nouveaux grands pôles imaginés. C'est un modèle inédit qui se fabrique, très différent à chaque station, qui fait apparaître de grandes plaques et des constellations à géométries variables.

Le territoire entre Bagnex et Villejuif, se structure autour de la Vallée de la Bièvre.

Le territoire de la Brie champenoise forme une plaque de villes moyennes métropolitaines intégrant Meaux, Coulommiers (Mouroux) et le Val d'Europe.

En réalité le réseau Grand Paris Express, encore incomplet, ne produit pas un système homogène et bouclé sur la zone dense. Le Grand Paris n'est pas un Paris en plus grand, avec le GPE comme nouvelle ceinture. C'est un système de territoires intermédiaires qui associe deux dimensions : l'une dans l'interrelation des différentes plaques de la métropole, l'autre tournée vers l'extérieur, vers d'autres régions métropolitaines de France et d'Europe.

[ET APRÈS]
SAISON 4

L'INTERMÉDIAIRE
RÉINVENTE PARIS

En saison 4, la question est la suivante : pendant que la région capitale embrasse pleinement sa condition métropolitaine, qu'en est-il de la condition parisienne ? Est-ce la même condition, aux mêmes conditions ?

Il y a ceux qui voudraient que tout change extramuros, pour que rien ne change intramuros : la métropole partout dehors, et grâce à elle le sanctuaire du « Paris-village » dedans. Une ceinture de hubs et de clusters tout autour, et un seul qui vaille au centre : le cluster de la « vie parisienne », spectacle urbain mondialement consommé.

Mais voilà : à leur tour les Parisiens plébiscitent les conditions intermédiaires et leurs solutions. Ils veulent, comme dans le faubourg de l'Ourcq, des quartiers mixtes, plurifonctionnels, évolutifs ; comme à Bagneux, diverses situations de densité, et les morphologies urbaines qui les combinent ; comme à Mouroux, pouvoir vivre la métropole à toutes les échelles, donc sortir facilement de leurs quartiers pour rejoindre un haut lieu métropolitain intermédiaire en dehors de Paris ; comme à St-Quentin-en-Yvelines, des projets urbains à haute densité de nature. L'intermédiaire réinvente Paris, qui digère et dépasse définitivement la référence haussmannienne.

Qu'on ne s'y méprenne pas : Paris ne devient pas Bagneux, pas davantage que Mouroux ne devient St-Quentin-en-Yvelines. La condition métropolitaine des territoires ce n'est pas d'être partout les mêmes (tout comme la condition urbaine n'était pas de produire partout la même ville). Dans la métropole de demain, il y a mille façons de penser « intermédiaires » et d'en déployer les solutions sociales, urbaines, fonctionnelles, etc.

C'est désormais à Paris de proposer les siennes.

Le grand récit métropolitain ? Il aura fallu le construire « autour de Paris », pour qu'enfin ce soit au tour de Paris... Paris réinventé par la banlieue.



AV

SAINT-O

EN-YV

VEC

QUENTIN ELINES





BAGN

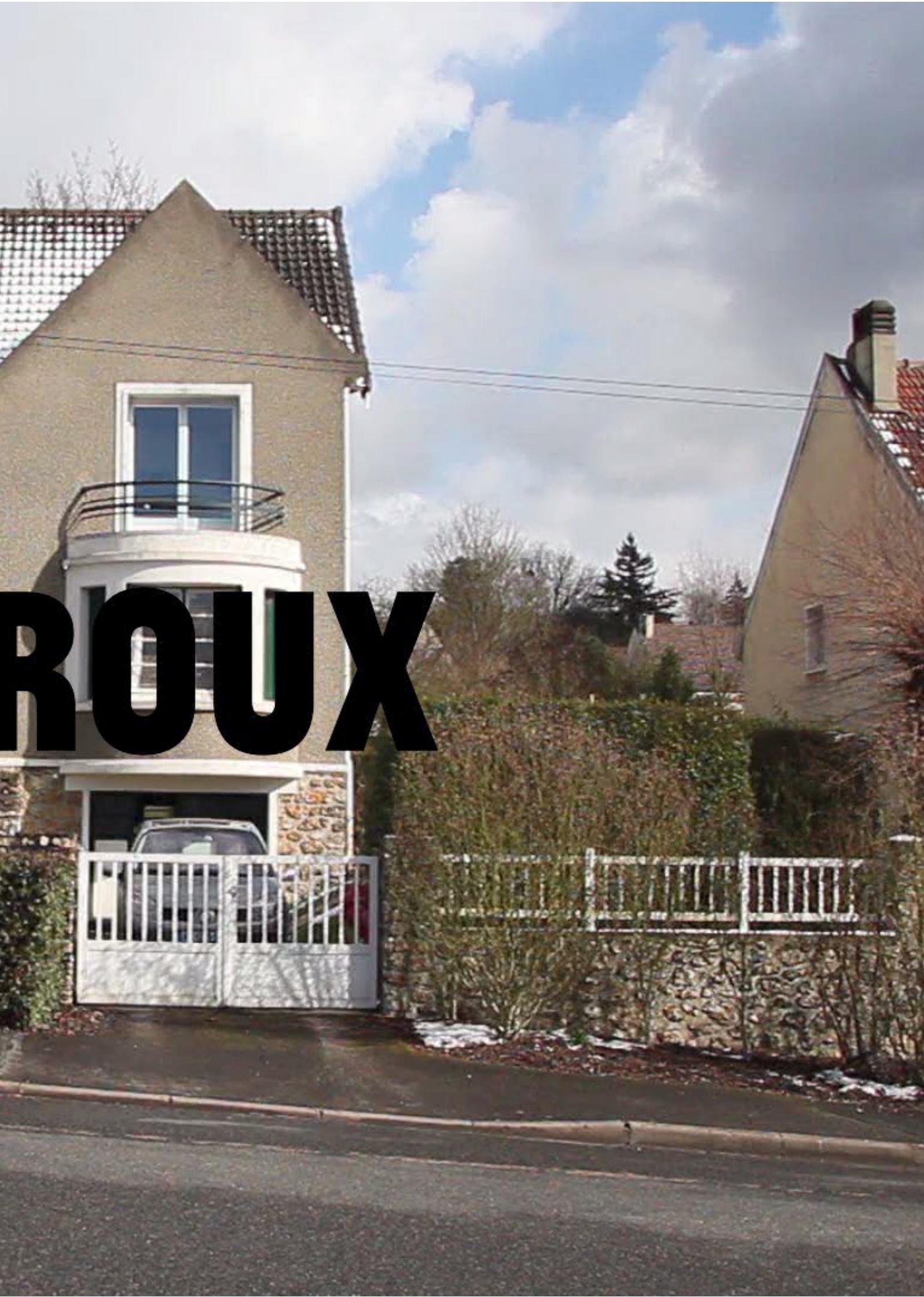
NEUX



MOON



ROUX



CANALDI



E LOURCOQ























Equipe

TVK

Trévelo & Viger-Kohler architectes urbanistes



Pierre Alain Trévelo

Antoine Viger-Kohler

Equipe Grand Paris TVK :

Pierre Alain Trévelo
Antoine Viger-Kohler
Alessandro delli Ponti
David Enon
Océane Ragoucy
Rodrigo Apolaya
Jiawei Zheng
Adrian Moreau



Alessandro delli Ponti



David Enon



Océane Ragoucy



Rodrigo Apolaya

L'agence Trévelo & Viger-Kohler s'intéresse à la question de la construction de la ville et de la métropole. Formés à l'architecture et l'urbanisme principalement à Paris et Harvard, Pierre Alain Trévelo et Antoine Viger-Kohler poursuivent une recherche dont l'objectif est de s'emparer de la complexité et du caractère paradoxal de la ville contemporaine pour envisager d'en continuer la construction. Cette recherche traverse donc des thèmes essentiels, mais parfois délaissés, de la ville d'aujourd'hui, tels que le potentiel de l'architecture dans des lieux déterminés par d'autres éléments, la capacité de métamorphose des grandes infrastructures modernes, le statut de la monumentalité, ou la condition environnementale des structures métropolitaines.

Par sa capacité à proposer un regard neuf et décloisonné, l'agence TVK a acquis une reconnaissance au travers de quelques distinctions : les Nouveaux Albums des Jeunes Architectes en 2006 et le Palmarès des Jeunes Urbanistes en 2005.

GGau

Güller Güller architecture urbanism



Mathis Güller



Michael Güller



Nicolas Segouin



Jacques Beljaars



Juan Marcos Rodriguez

Equipe Grand Paris GGau :

Mathis Güller
Michael Güller
Jacques Beljaars
Nicolas Segouin
Juan Marcos Rodriguez

Güller Güller architecture urbanism (GGau) est une agence d'urbanisme et d'architecture basée à Rotterdam et à Zurich. Depuis la fondation de l'agence en 1999, les deux partenaires, Mathis Güller et Michael Güller, ont développé avec succès une approche stratégique de la planification, de l'urbanisme et de la réalisation architecturale.

L'agence Güller Güller est particulièrement sensibilisée à la nécessité de concilier développement local et enjeux globaux - réalité économique, environnement et développement urbain et régional - dans le respect des problématiques sociales et de l'identité locale et urbaine. Güller Güller était lauréat du premier Airport Regions Conference Honorary Award 2009 et du Palmarès des Jeunes Urbanistes 2010.

ACADIE

Coopérative Conseil



Daniel Béhar



Philippe Estèbe



Martin Vanier

Alliant en permanence recherche, conseil et expérimentation, la coopérative ACADIE oeuvre sur l'ensemble des politiques publiques à dimension territoriale, de l'aménagement du territoire à l'action sociale, en passant par la gestion urbaine. Géographes, sociologues, économistes, politistes ou urbanistes, associés depuis 1978 au sein d'ACADIE, la structure combine expérience professionnelle, volonté d'innover et capacité de réflexion et d'évaluation.

Les champs d'intervention d'Acadie regroupent des thématiques liées à l'habitat, la politique de la ville, les services publics, la gestion urbaine, les politiques sociales, l'insertion, l'intégration, le développement territorial ou encore la gouvernance.



BUREAU BAS SMETS

Né en 1975, Bas Smets est titulaire d'un Master en Architecture et Génie Civil de l'Université de Louvain ainsi que d'un Master en Paysage de l'Université de Genève. Il enseigne à l'École d'Architecture de La Cambre à Bruxelles et donne des conférences à l'École Supérieure de Malaquais à Paris et à l'École Polytechnique Fédérale à Lausanne. Bas Smets est spécialisé dans la conception de stratégies paysagères et la réalisation des espaces publics. Son agence compte 12 architectes et paysagistes et opère actuellement sur plus de 30 projets dans 7 pays.



Franck Boutté est ingénieur civil des Ponts et Chaussées et architecte.

L'agence qu'il a créée il y sept ans est spécialisée dans la conception et l'ingénierie environnementale. La définition de stratégies globales, spécifiques, contextuelles et durables est au cœur des préoccupations de l'agence, en intégrant l'ensemble des externalités, dans une logique multi scalaire et transversale.



Mohamed Benzerzour est architecte et docteur en sciences pour l'ingénieur. Il est actuellement directeur de projets ville et territoires à l'agence Franck Boutté consultants, maître-assistant en sciences et techniques pour l'architecture à l'ENSA Paris Belleville et chercheur à l'IPRAUS.



Soline Nivet est architecte urbaniste, critique des milieux construits. Ses recherches portent essentiellement sur les logiques et les discours qui sous-tendent la production, la conception, le marketing de l'architecture et de l'urbanisme modernes et contemporains.

Elle est membre du laboratoire Architecture Culture Société (ACS) de l'ENSA Paris-Malaquais depuis 2012 et de l'Observatoire de la condition suburbaine (OCS) ENSA Marne-la-Vallée entre 20004-2011.



Pierre Musso est Philosophe de formation, docteur en sciences politiques, professeur en Sciences de l'information et de la communication à Télécom ParisTech, ainsi qu'à l'université de Rennes II, et chercheur au LTCI, au LAS Université de Rennes 2 et associé au LIRE -ISH Université de Lyon II. Il est titulaire de la chaire d'enseignement et de recherche «Modélisations des imaginaires, innovation et création», lancée en octobre 2010, portée par Télécom ParisTech et l'Université de Rennes 2.



Sébastien Marot est critique et théoricien. Après avoir obtenu une maîtrise de philosophie à l'université de Paris IV, il a soutenu sa thèse de doctorat en histoire à l'École des Hautes Études en Sciences Sociales de Paris. Il est actuellement maître-assistant titulaire, en histoire et théorie, à l'École d'Architecture de la Ville et des Territoires, Marne-la-Vallée.

Il est fondateur de la revue *Le Visiteur* et de l'Observatoire de la condition suburbaine «Marnes».

Il est auteur de «L'Art de la mémoire, le territoire et l'architecture», Éditions de La Villette, Paris 2010, texte traduit et publié en anglais, italien et espagnole.



Michel Schuppisser est ingénieur EPF/SIA/SVI, urbaniste FSU/REG A, spécialisé dans la relation entre transport et développement territorial (grande échelle : canton, région, agglomération), conception d'accessibilité et d'urbanisation (échelle locale : ville, quartier, site), aménagement et exploitation des autoroutes urbaines, des routes principales et de quartier, conception de développement des transports en commun, planification et aménagement pour les piétons et les vélos, études de base pour la mobilité, expertises.



De par sa double formation (écoles d'architecture puis de cinéma), Joachim Lepastier a souvent cherché à articuler ses connaissances et sa sensibilité sur ces deux pratiques.

Son activité principale est aujourd'hui plus axée sur le cinéma (critique aux Cahiers du Cinéma et enseignant en école de cinéma), mais il garde ses yeux et son attention sur l'évolution des questions architecturales et urbaines d'aujourd'hui.



La carrière professionnelle de Jordi Julià s'est développée principalement dans le secteur public, dans des compagnies ou administrations locales (Barcelone), régionales (Catalogne) ou nationales (Espagne) dans les activités de planification, construction et gestion.

Jordi Julia est auteur de *Metropolitan Networks* (Gustavo Gili, Barcelone), un livre sur les réseaux de transport métropolitains d'onze grandes villes dans le monde (New York, Londres, Paris, Tokyo ...).



Simon Grand est philosophe, économiste. Il est depuis 2001, fondateur et directeur académique des recherches en management du RISE, Université de St.Gall HSG, où il mène des recherches dirigées sur le succès de l'exploitation commerciale de la science et de la technologie en particulier dans l'entrepreneuriat et le management de l'incertitude et de l'ambiguïté, et une approche empirique orientée sur les logiciels d'ingénierie, les sciences digitales appliquées à la pharmacologie, les sciences de la vie, l'intelligence artificielle, les sciences cognitives.



Ville Ouverte a développé, dès sa création en 2005, 3 pôles d'expertise en urbanisme, concertation de projets urbains et cartographie.

Ville Ouverte et la concertation en projets urbains : une ouverture sur les questions de gouvernance.

Le pôle concertation, constitué de 6 urbanistes, est piloté conjointement par Gwenaëlle d'Aboville et Pierre-Antoine Tiercelin.

Expertise urbaine, pédagogie et méthodes d'animation innovantes sont mises en oeuvre pour permettre aux habitants de prendre leur place dans des processus de projets complexes. Deux géographes-cartographes travaillent au sein de l'agence au développement de nouveaux modes de représentation de la métropole. Mobilisés sur les missions d'urbanisme et de concertation, Marie Jolivet et Donatien Cassan travaillent également pour la Délégation à la Coopération Territoriale de la Ville de Paris, la DATAR et la Région Ile-de-France. Le développement de la métropole parisienne s'est pour eux traduit par la mise en cartes du développement de Paris Métropole et de ses projets. (photo : Gwenaëlle d'Aboville - Marie Jolivet)

La réflexion sur l'*habiter* renvoie à l'évolution des conditions de vie dans la métropole et ouvre des perspectives nouvelles sur son mode de développement.

Depuis 50 ans, ce développement a été guidé par une *doxa*, formée par l'association du modèle de la ville compacte et d'une ambition de croissance stimulée par des objectifs chiffrés surévalués. Cependant, cette manière presque exclusive d'envisager le futur de la métropole oppose et isole les territoires, sans pour autant avoir été en mesure d'atteindre ses objectifs : l'étalement et la pénurie de logements perdurent.

Le Grand Paris, bien que présenté comme une rupture, s'inscrit en réalité dans la continuité de cette conception du développement de la métropole parisienne. Il prévoit l'intensification des zones densément construites, autour du tracé du métro automatique du Grand Paris Express et la construction annuelle de 70.000 logements, là où la capacité actuelle n'atteint pas 30 000 logements par an ! De nouveau, cette *doxa*, fondée sur une image finie de la métropole, se révélera certainement inapte à satisfaire ses ambitions.

Or, le Grand Paris, nouvel acte de cette *doxa* persistante, occulte certains effets induits du système qu'il met en place : des pressions foncières accrues sur la couronne verte qu'il cherche à protéger, une accessibilité renforcée des segments extérieurs des lignes de RER, une gentrification accélérée de la zone dense amplifiant l'effet d'éviction des populations pauvres vers les marges de la métropole etc.

Dans chaque cas, l'étude de ces impensés de la *doxa* fait émerger des conditions intermédiaires, qui sont le propre de la métropole, et soulève l'enjeu de leur développement. Souvent délaissées au profit de conditions plus centrales, elles constituent cependant un potentiel majeur au regard de la problématique métropolitaine (dynamisme, solidarité...). Ces conditions sont à l'œuvre dans des situations à la fois économiquement plus abordables et géographiquement désirables, connectées aux réseaux et liées à la nature. Elles ont d'intermédiaire leur capacité à combiner les échelles (condition scalaire) et les modes de mobilités (condition modale), à proposer d'autres dispositifs morphologiques (condition formelle) et d'autres formes de vie collective (condition sociale).

A la lumière de ces conditions intermédiaires et comme alternative à la conception dominante, un récit peut alors être formulé, qui prend en compte les temporalités et la métropole dans son ensemble. « *Transitions* », une série vidéo en quatre saisons, raconte un autre futur de la région capitale.

Saison 1 [aujourd'hui & demain] - Des héros très discrets / Alors que l'attention se porte sur le nouveau projet de métro, la condition métropolitaine s'installe et se transforme sur des territoires bien discrets.

Saison 2 [après-demain] - La métropole n'attend pas le métro / Entre 10 et 20 ans pour réaliser le métro automatique : les habitants n'attendent pas. Pour vivre au mieux la métropole, ils inventent, ils innovent et la transforment.

Saison 3 [plus tard] - Un Grand Paris pas prévu / A la surprise générale, le nouveau métro du Grand Paris arrive dans un territoire qui a changé.

Saison 4 [et après...] - L'intermédiaire réinvente Paris / Les transitions métropolitaines ont redéfini le rapport entre centre et périphérie. Une nouvelle ère pour Paris...