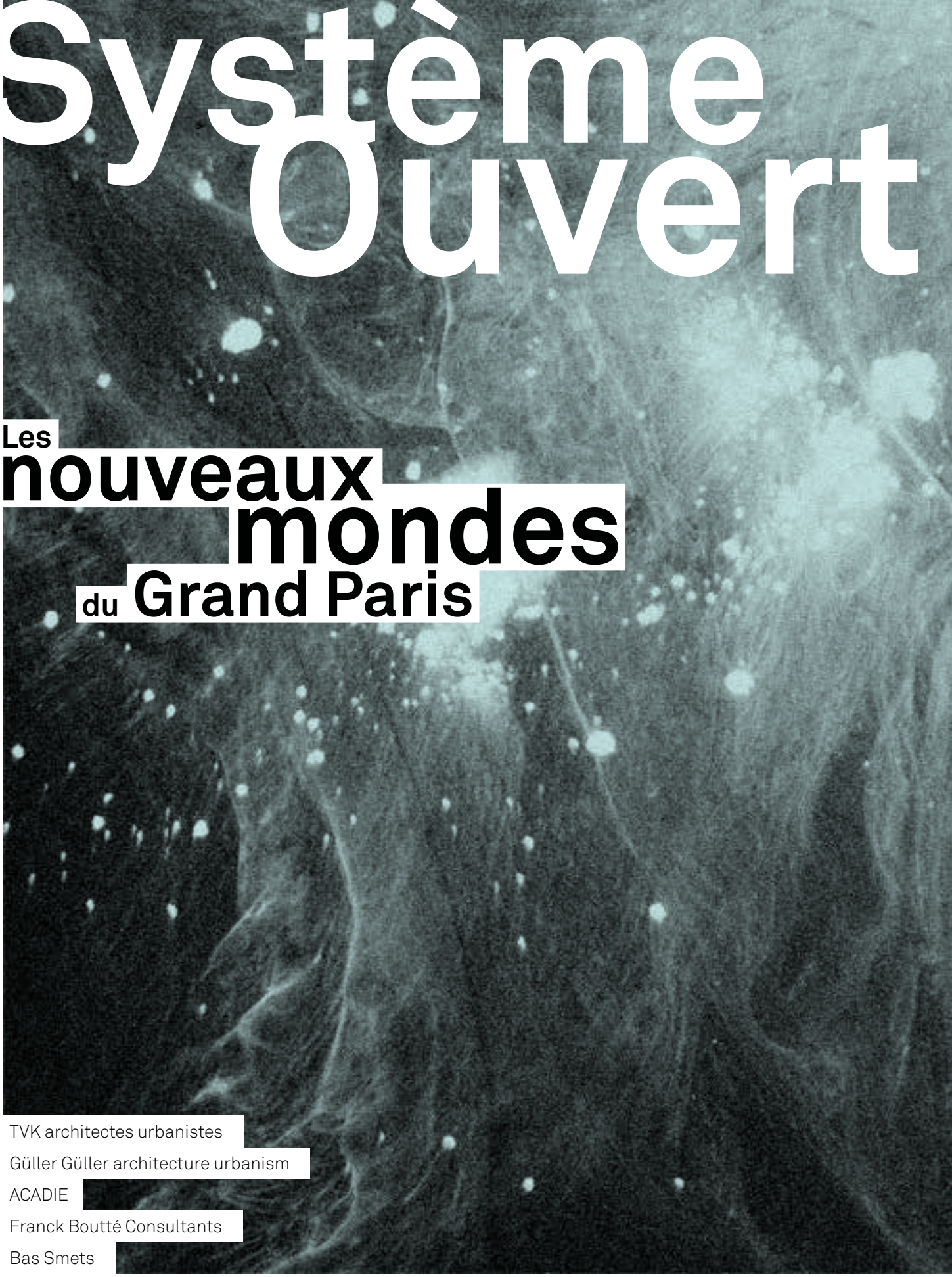
Système Ouvert



Les nouveaux mondes du Grand Paris

TVK architectes urbanistes
Güller Güller architecture urbanism
ACADIE
Franck Boutté Consultants
Bas Smets

TVK architectes urbanistes
Pierre Alain Trévelo
Antoine Viger-Kohler
Alessandro delli Ponti - *responsable de projet*
David Enon
Rodrigo Apolaya
Océane Ragoucy

Güller Güller architecture urbanism
Mathis Güller
Michael Güller
Jacques Beljaars
Nicolas Segouin
Juan Marcos Rodríguez

ACADIE
Daniel Béhar
Philippe Estèbe
Martin Vanier

Franck Boutté
Mohamed Benzerzour
Alexandre Bastien

Bas Smets

Experts:
Simon Grand
Jordi Julia
Joachim Lepastier
Sébastien Marot
Pierre Musso
Soline Nivet
Michel Schupisser
Ville Ouverte

Couverture d'après "Fluide 1" © Nicholas Alan Cope

Système Ouvert

L'étude «Système Ouvert» a été réalisé pour l'AIGP - Atelier International du Grand Paris, dans le cadre de la commande *Systèmes Métropolitains*

Cette étape approfondit la réflexion menée dans l'étude «Transitions» de mars 2013 et fait suite à la semaine d'évènements publics «Habiter le Grand Paris » ayant eu lieu du 1er au 7 juillet 2013 au 104 à Paris.

Sommaire

Introduction 6

1 Métropolisation 10
- Prologue : Villes Nouvelles ou Nouveaux Mondes 11
- Temps 1 : L'archétype de la métropolisation 18
- Temps 2 : Mécaniques à l'œuvre 24

2 Mécaniques de la grandeur 26
- Obsessions françaises 28
- Dynamiques : Principe - Action 31
- Transitions 60

3 Penser le système ouvert 67
- Intermédiations 68
- "Parages" métropolitains 80
- Scénariser 92

4 Épisodes pilotes de la scénarisation 100
- Saison 1 102
- Saison 2 106
- Saison 3 110
- Saison 4 114

0 Introduction

Qu'est-ce que signifie la notion de «système» pour la métropole parisienne et pour l'action collective qui façonnera son futur ?
Penser en termes de «système» introduit une réflexion plus ouverte sur une métropole en mutation permanente : une réflexion moins binaire que le credo « centre-périphérie », moins conclusive qu'un bouclage du réseau métropolitain, et moins exclusive qu'une politique de centralités autour des hubs transports.
C'est introduire une réflexion qui se concentre sur la ***mise-en-système*** des grandes ambitions avec le Grand Paris qui est déjà-là, que ce soit les réseaux de transport ou les grands systèmes territoriaux émergents dans leurs articulations avec les projets d'investissement public (le futur Grand Paris Express) et les politiques polycentristes.

L'histoire de Paris nous parle de la lente mais inexorable extension de son centre.
Dans le temps, ce processus a additionné une série progressive de «couronnes» et, aujourd'hui, les densités accrues du cœur de la métropole et les fortes inégalités territoriales en sont les conséquences.
Les mécaniques de l'extension sont celles de la « Grandeur ».

Peut-être est-ce l'inertie de cette approche du développement métropolitain qui explique la persistance des politiques de structuration de la métropole par grands projets métropolitains étatiques et, par opposition, au niveau local, l'atomisation des dynamiques de marché (micro-opérations, écoquartiers, ZAE).
Entre ces deux échelles opératoires, dans cette zone grise de la planification, se situe (et pour le moment se cache) l'enjeu d'une mise-en-système du processus de métropolisation.
Mais dans ce contexte, comment la penser et comment la réaliser ?
Est-ce par la projection de «mécaniques» héritées que se dessineront les actions collectives du Grand Paris ?
Ne risque-t-on pas de passer à côté des potentiels latents et des **dynamiques** caractérisants les différents territoires du Grand Paris?
Penser en termes de **système** introduit un regard plus ouvert sur la métropole dans sa mutation permanente.
Au lieu de tenter de plier la réalité au dessein de nos ambitions, on devra alors s'efforcer d'établir un nouveau pacte avec la métropole actuelle et ses valeurs.

Trois transitions majeures sont donc à opérer dans nos manières de penser le Grand Paris :

- Passer de l'obsession pour la performance de nouvelles «solutions» à la valorisation du potentiel caché de l'existant. Passer donc du Grand Paris Express, pensé comme une boucle fermée, à une ***mise en réseau des réseaux***, qui permette à la nouvelle politique de transport de devenir pertinente localement . Et, de la même manière, passer des impératifs de performance environnementale, toujours plus hauts pour la seule production de bâtiments neufs, aux équilibres d'une ***juste ambition*** répartie sur la totalité du parc bâti de la métropole.
- Passer d'une focalisation sur la spécialisation des pôles à l'intégration des diverses fonctions et des multiples ressources économiques des territoires. Permettre ainsi d'organiser le ***Grand Paris des grands systèmes territoriaux***, et valoriser tous les territoires en situation intermédiaire que nous reprenons sous le vocable «***parages***»
- Passer enfin d'une planification dessinée comme une grande composition à une ***planification stratégique***, qui mobilise les outils de la ***scénarisation*** pour orienter et organiser l'action collective.

Cette démarche montre que penser le «système» métropolitain du Grand Paris demande d'imaginer un «***système ouvert***».

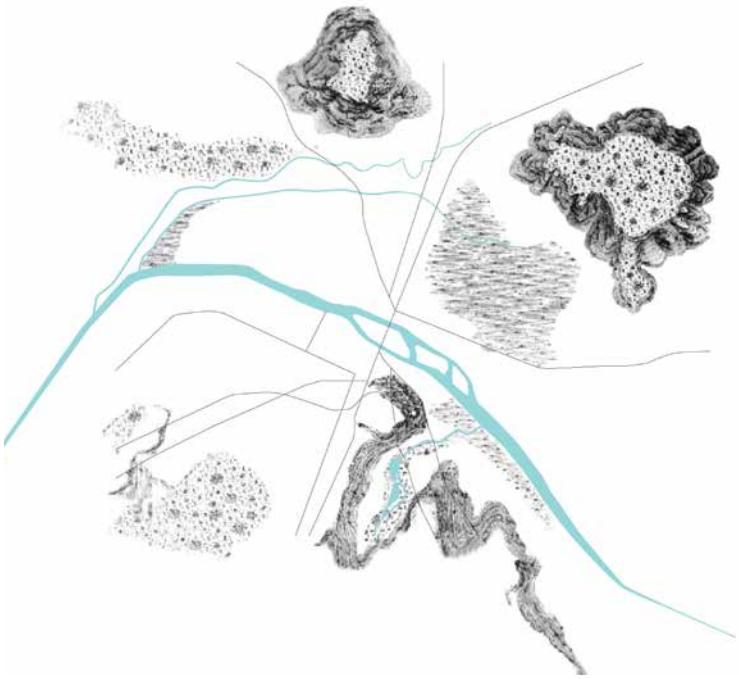
1 Métro polisation

Prologue

Villes Nouvelles ou Nouveaux Mondes

Hypothèse

Le Grand Paris est une fiction.
La réalité est celle d'une fameuse capitale européenne, dense et fortement concentrique, avec un long et prestigieux CV dans l'histoire de l'urbanisme, plantée au cœur d'une vaste "aire métropolitaine" qui défie la description. On trouve de tout dans cette nappe, où l'on s'obstine un peu chimériquement à vouloir distinguer des "couronnes": des souvenirs de grandes compositions, des tracés qui aboutissent plus ou moins quelque part (la Défense au bout de sa jetée), des cœurs de bourgs et de faubourgs mutants noyés dans leurs extensions récentes, les "tables de dissection" produites par la superposition des infrastructures et des réseaux successifs... çà et là des "cités" ou grands ensembles, poissons pilote des Trente Glorieuses et de la gestion de leurs externalités, des gros équipements, des zones d'activités, de vastes emprises commerciales, des rapprochements plus ou moins opportunistes d'institutions publiques, privées ou "mixtes" qui se rêvent en "pôles" thématiques (savoir, technologie, santé...), anxieuses de s'identifier à des entités géographiques qu'elles tendent à oblitérer ("plateau", "plaine", "val", "vallée").
Et toute la gamme des options ou enclaves domestiques, depuis les "quartiers" et secteurs attachés à l'ADN de l'urbanité jusqu'à la maison individuelle et aux lotissements pavillonnaires de la ville émiettée : toust ce qui, mu par l'appel du paysage ou chassé par les prix du foncier, tire de plus en plus loin sur la bride incertaine du coût de l'énergie.



Urbs Parisiorum, 310 ap. J.-C.

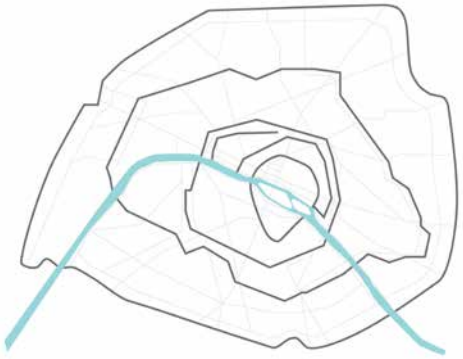
Toutes ces espèces urbaines s'attirent et se repoussent dans le territoire métropolitain comme autant de cultures microbiennes dans une boîte de Pétri. Et toutes se disputent les contextes qui expliquaient leurs implantations initiales. Elles se télescopent ainsi, comme les rejetons célibataires de mondes ou d'idées de villes concurrentes, dans une nébuleuse où les grands gestes se mettent mutuellement le doigt dans l'œil

Si la notion de ville (ainsi que ses dérivées) est utilisée à tout va pour nommer ou promouvoir ces différentes composantes, elle est clairement dépassée par cette réalité d'ensemble, et impuissante à en rendre compte. D'où la faveur actuelle du concept de "métropole" qui ne désigne plus tant la ville maîtresse d'un territoire ou d'un réseau urbain, que ces "grandes" nébuleuses plus ou moins polarisées, qui sont à la fois hyper et post-urbaines.
Quand ils ne se retrouvent pas piégés dans leurs enclaves, les «habitants» de ces métropoles, tels des internautes, sont tous des espèces d'urbanistes qui, de sphères en réseaux, se composent leur propre ville.

Dans cette condition métropolitaine, il existe cependant des lieux que notre équipe appelle intermédiaires, des situations plus fertiles que d'autres où les différentes composantes de la nébuleuse paraissent plus susceptibles qu'ailleurs d'entrer localement en résonance pour fabriquer des configurations locales résilientes et vivantes.

Fondation de Versailles, 1682

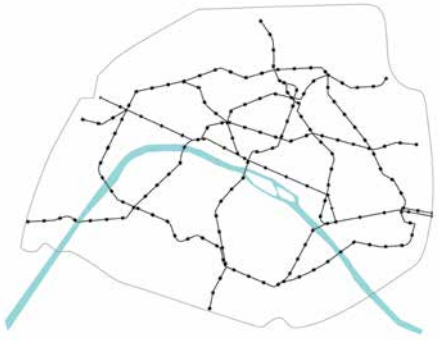
Aucun plan quinquennal n'a présidé à l'émergence de ces territoires urbains qui se fabriquent eux-mêmes, à mesure, à la croisée des éléments et des infrastructures de la métropole.
Le fait que ces mondes n'existent qu'en creux dans la géopolitique officielle du Grand Paris conditionne à la fois leur richesse et leur fragilité.
L'hypothèse que nous entendons développer ici est qu'une tâche majeure de l'urbanisme pourrait consister à reconnaître, accompagner, soutenir et stimuler l'invention progressive de ces territoires où le palimpseste et l'hypertexte de la métropole engendrent effectivement de nouveaux mondes.



La série historique des enceintes (1200 – 1844)

Contexte

Dans la région parisienne, la dernière politique qui ait véritablement entrepris d'organiser la mutation métropolitaine est celle des villes nouvelles, et remonte donc à cinquante ans. Cinq ou six grands pôles satellites, construits tambour battant en pleine campagne suburbaine, aux extrémités d'un Réseau Express Régional,

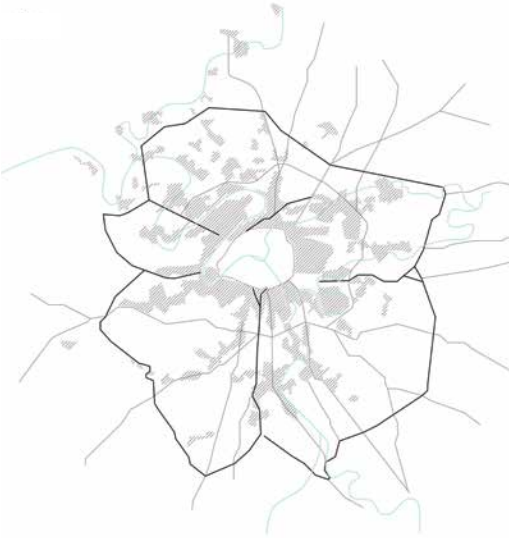


La création du réseau métro (1900)

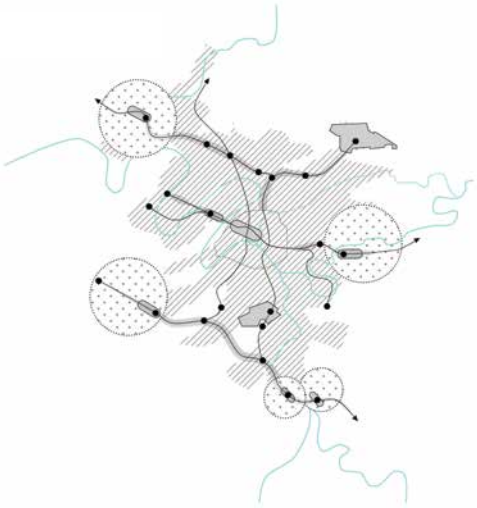
devaient axer et structurer la croissance de l'agglomération.
Les documentaires que réalisa Éric Rohmer au début des années 70 sur ces villes nouvelles alors naissantes, et les fictions qu'il choisit ensuite d'y tourner (Les Nuits de la Pleine Lune, L'Amie de mon Amie, etc.), sont des témoignages précieux sur l'imaginaire qui présida à la conduite de ces très grands projets, conçus à la fois comme socles et territoires : pôles de centralités urbaines, saillant aux extrémités du RER, combinant services, bureaux et logements, mais rayonnant comme des bastides contemporaines sur des paysages d'Ile-de-France mêlant cœurs de bourgs et lotissements, agriculture et zones d'activités, bases de loisirs et équipements, irrigués par l'infrastructure et transformés ainsi en une sorte de parc habité.

En dépit des critiques dont cette politique de planification volontariste a fait l'objet depuis, il serait injuste de ne pas reconnaître qu'elle a effectivement orienté la croissance de la métropole parisienne. Mais en même temps, il faut bien constater qu'elle a échoué à construire ce que l'on pourrait appeler, en paraphrasant Kevin Lynch, une "image de la métropole". Témoins d'un âge technocratique gagné par le doute postmoderne, les villes nouvelles sont elles-mêmes devenues des sortes de "plaques", à peine moins stigmatisées que les grands ensembles dont elles entendaient figurer l'antithèse. Débordées par les mécanismes proliférant de la "ville franchisée", et la quête effrénée de l'entre-soi que la généralisation de la circulation automobile a permise et encouragée, elles peinent encore à représenter autre chose que les souvenirs figés d'une ambition : des dalles, des plateformes, des terminaux dont on a hâte de s'éloigner.

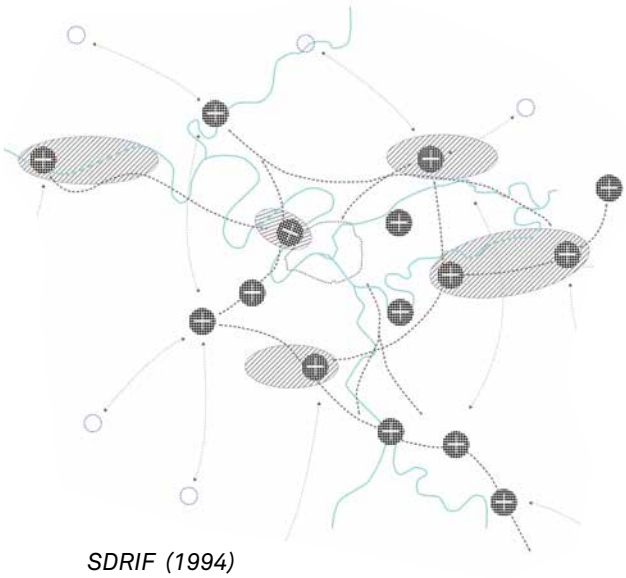
Dans la nébuleuse métropolitaine, un maquis de réglementations et de plans d'échelles



Plan Prost (1931)



Plan Delouvrier (1961 – 1969)

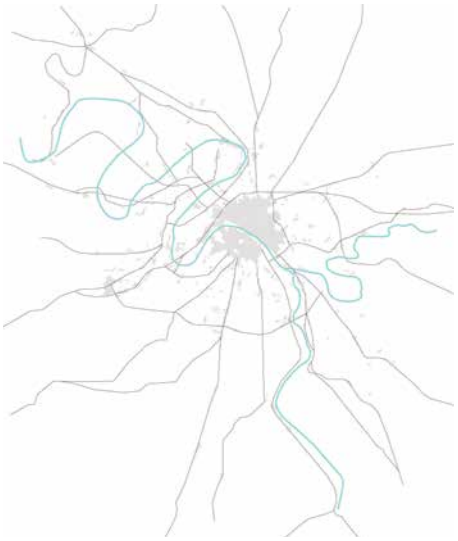


SDRIF (1994)

locale, communale, intercommunale, départementale, régionale, etc., souvent contradictoires et en perpétuelle évolution, s'est superposé, voire substitué au contexte géographique.
La région parisienne est ainsi le théâtre d'opération de "campagnes" de colonisation opportunistes locale, la foire d'empoigne de petites et de grandes manœuvres dont la multiplication des écoquartiers et des labels "durables" masque mal le caractère globalement non résilient.

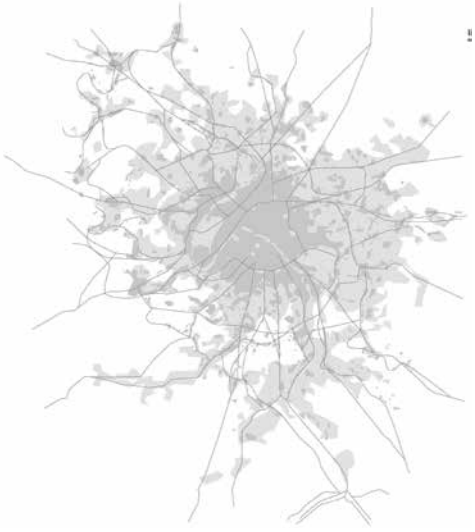
Dans cette situation, si l'on excepte quelques grandes opérations "d'intérêt national" (Plateau de Saclay...), les seuls ingrédients de la politique métropolitaine actuelle sont le projet du Grand Paris Express, censé contrer et compléter la logique centrifuge des faisceaux du RER, et l'injonction régalienne de construire pas moins de 70 000 logements par an pendant deux décennies.

Si l'on peut s'interroger sur les vertus putatives du projet de GPE au regard du colossal investissement que représente sa réalisation, il est clair que son ambition est comparable à celle qui anima la politique des villes nouvelles, mais découplée, du moins pour l'instant, de l'intention de définir et de préfigurer la ville de demain. En revanche, l'injonction ubiquitaire des 70000 logements par an relève manifestement du "wishful thinking", et représente l'inverse d'une politique.
D'abord parce qu'il est de plus en plus évident que ce pari n'est pas tenable ; ensuite parce que ce décret, assez indifférent aux spécificités locales de la métropole, est de nature à accélérer la confusion ; enfin, et surtout, parce qu'il procède d'une idéologie de la croissance en parfait décalage avec l'ère de stress économique, énergétique et environnemental dans laquelle le monde est entré.



Tache urbaine en 1900

Tache urbaine en 1960



Tache urbaine en 2000

En prétendant de façon illusoire combler un retard, cette fuite en avant (propre à satisfaire à court terme une économie de la construction anxieuse de ses débouchés) risque fort en réalité de le creuser, en distrayant les édiles et les collectivités de la nécessité où nous sommes rendus de penser autrement le futur et l'évolution de la métropole, et de faire rétroactivement fructifier son histoire.
Notre conviction est que les "villes nouvelles" du Grand Paris ne sont pas des péplums ou des blockbusters qui se programmeront à l'avance à coup de plans quinquennaux, mais qu'elles s'inventeront à mesure, en lien avec des situations spécifiques, et à partir de potentiels qui sont déjà largement installés

Démarche

Au carrefour des espèces d'espaces qui composent le territoire métropolitain, ces situations que nous qualifions d'intermédiaires sont des zones où se nouent des intrigues, des endroits où ces différentes composantes entrent en conversation et produisent de nouvelles histoires, de nouvelles hypothèses, de nouveaux récits. Ces territoires sont particulièrement intéressants parce qu'ils sont capables d'engendrer une intermédiation entre les parties ou les temporalités de la métropole, qui, bien que fonctionnellement interdépendantes, ont pourtant tendance à s'abstraire, s'ignorer, voire se protéger les unes des autres.
Dans ces situations qui se sont largement inventées toutes seules, ce qui relève ailleurs de la juxtaposition ou du télescopage produit une forme d'interaction et d'épaisseur. Grâce à leur apparition, les "*usual suspects*" du territoire métropolitain (villages-clubs, lotissements, zones d'activité, grands ensembles, dalles de villes nouvelles, bases de loisir, etc) acquièrent une sorte d'extension commune où leurs états d'âme respectifs se superposent, et qui donne une réalité géographique et sociale à leur proximité purement spatiale.

Ces situations intermédiaires n'ont pas de formes ni même de fonctions a priori.
Ce ne sont pas nécessairement des marchés, des quartiers de commerces, des parcs, des zones d'activités, ni même des mélanges particuliers de toutes ces fonctions. Leur caractère dépend très largement de l'endroit où elles

émergent, ainsi que des qualités ou caractéristiques des composantes métropolitaines qui les environnent et qu'elles mettent localement en relation.
En outre, elles ne cessent d'évoluer et de rebondir.
C'est pourquoi elles ne peuvent pas être conçues, programmées et produites à l'avance.
Leur vertu fondamentale, toujours spécifique, est d'illustrer et de cultiver l'espoir que les composantes célibataires de la métropole vont pouvoir de nouveau constituer des mondes localement intéressants et résilients.
La tâche de l'urbaniste, en se rapprochant de celle du scénariste, consiste dès lors à identifier ces situations, ces intrigues, non pas pour leur inventer une fin, mais pour les étoffer à mesure, au fil des saisons.
L'analogie avec la démarche des créateurs de séries n'est pas plantée ici comme un gage d'adéquation à l'air du temps, mais comme un hommage opératoire à un mode de construction progressif du récit, devenu nécessaire dans un monde extraordinairement incertain où la prudence, l'intelligence et l'attention doivent être constamment tenues en éveil.
"Il faut de tout pour faire un monde"...mais ça ne suffit pas.
Encore faut-il que les différents ingrédients de ce tout disposent d'un territoire commun où ils puissent se connaître, se reconnaître, et éventuellement faire cause commune.
Il n'est pas dit non plus que les situations intermédiaires permettront de redonner partout un sens aux territoires disjonctés de la métropole.
L'ampleur des préoccupations environnementales, énergétiques et climatiques exigera sans doute que des politiques de réaménagement du territoire à grande échelle soient entreprises qui remettront peut-être en cause le principe même du développement métropolitain.
Mais alors, la démarche que nous proposons ici n'en apparaîtra que mieux fondée.
Car il y a fort à parier que, dans cette éventualité, seules les métropoles qui se seront occupées de faire fructifier leurs mondes possibles parviendront à sortir par le haut de l'ère métropolitaine.

Pour l'équipe,

Sébastien Marot

Temps 1_

L’archétype de la métropolisation

L ’idée d’une métropolisation globale, capable de convoquer les intelligences et la créativité du monde entier pour projeter le destin de l’homme moderne, trouve son archétype, dans le Paris fin de siècle.
L’âge de l’optimisme technologique prépare le terrain pour l’affirmation des mécaniques de la modernité.

Plan Haussmann (1852 - 1870)

L'âge de l'Aura
Paris XIX^e
Ville Monde
Ville Créative

Temps 2_

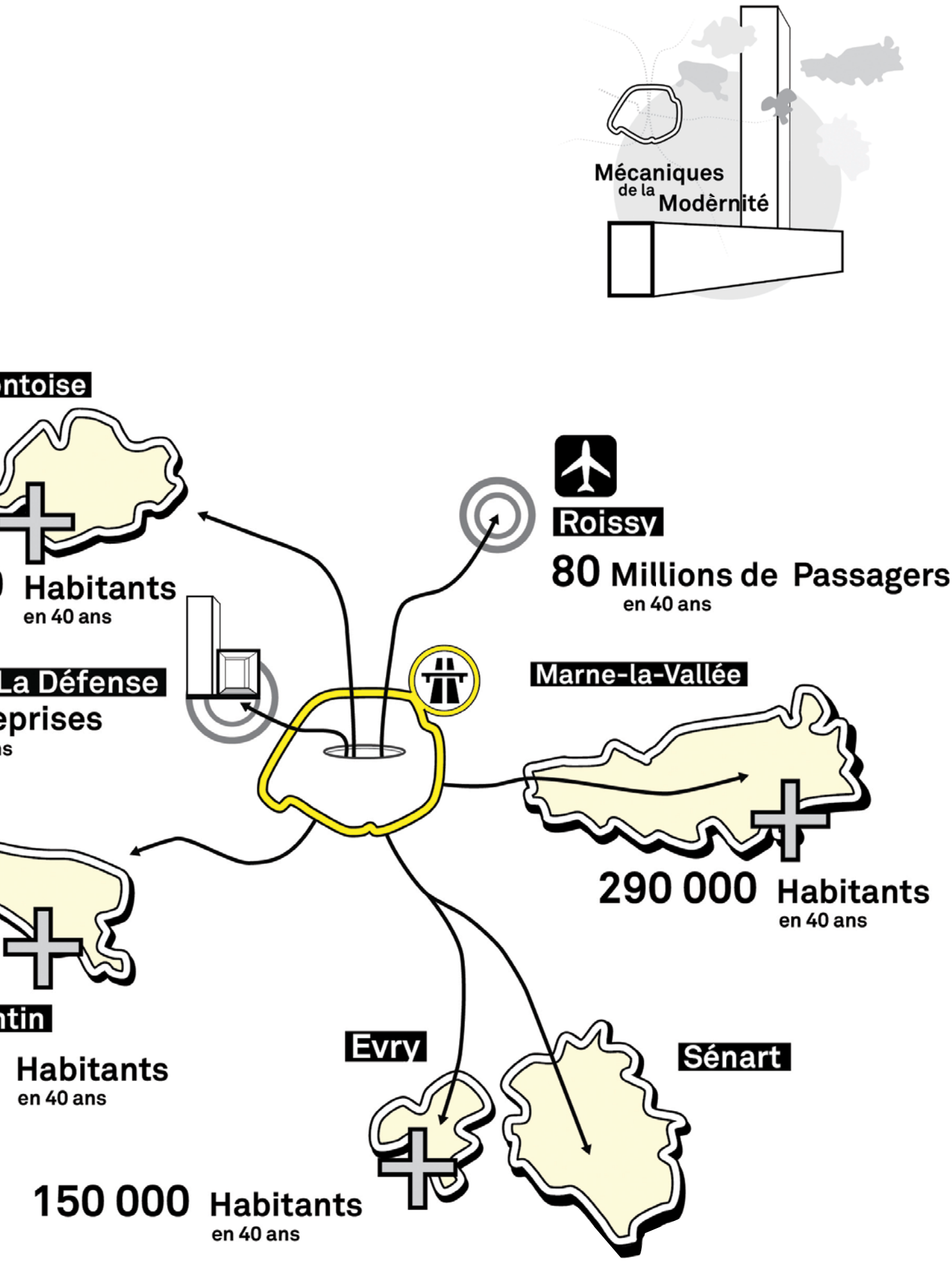
Mécaniques à l'œuvre

La grande aventure des villes nouvelles

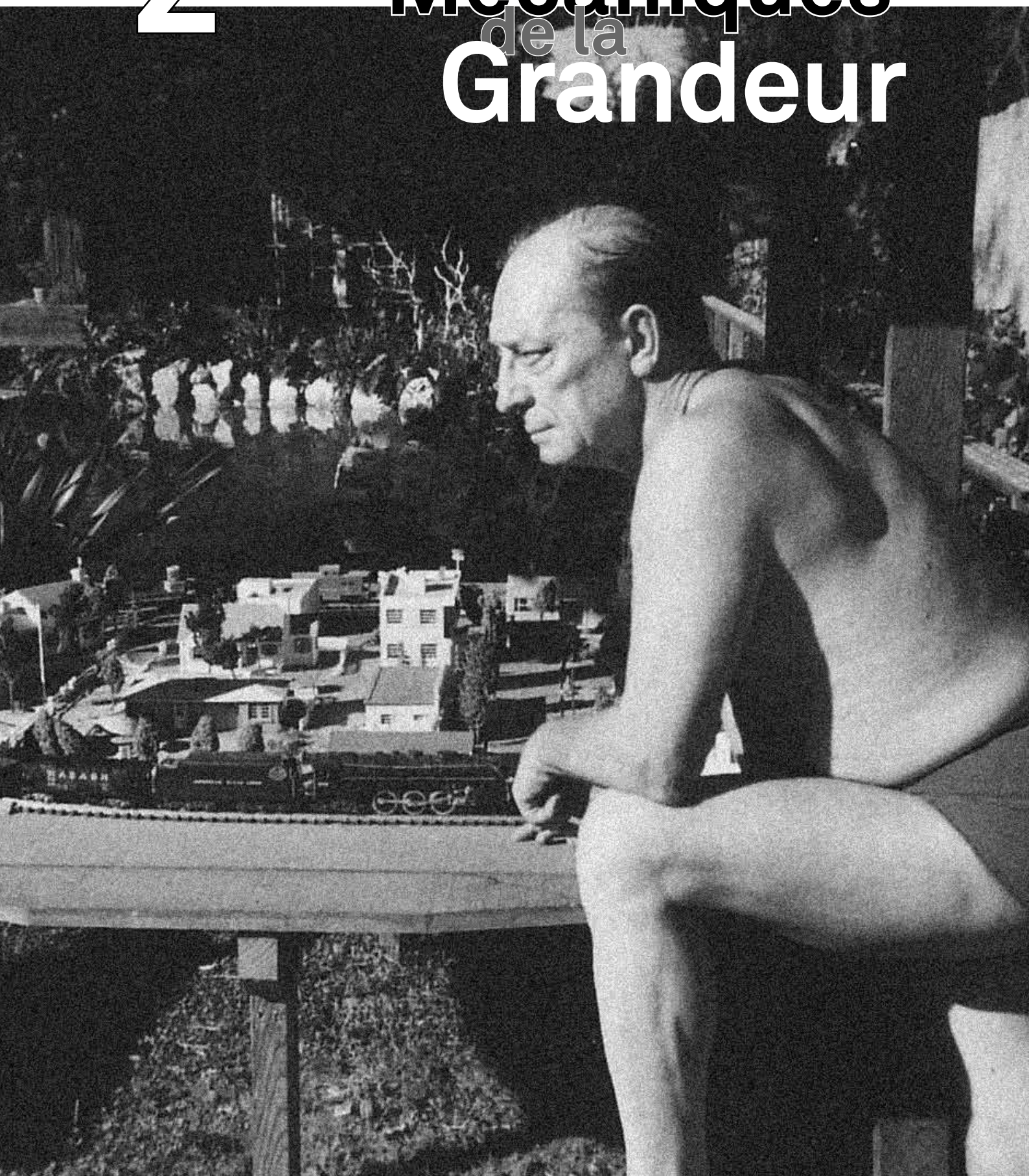
La culture de la planification moderne a su faire face, dans l'urgence, aux défis des migrations de masse et à la rapide croissance de la population en Île-de-France grâce à une recette mécanique, fondée sur des piliers méthodologiques simples et efficaces sur le court terme :

- la production d'une image guide, rapidement traduite dans la réalité physique (le plan)
- la multiplication des centres (les villes nouvelles)
- la connexion binaire entre les nouveaux et les anciens centres (Réseau Régional)
- la production massive et rapide de logements

Progressivement, avec le changement graduel du contexte opératoire, la capacité de ces instruments à maîtriser de l'étalement urbain s'est affaiblie.


Mécaniques
de la
Modèrnité
ntoise
Habitants
en 40 ans
Roissy
80 Millions de Passagers
en 40 ans
La Défense
eprises
Marne-la-Vallée
290 000 Habitants
en 40 ans
ntin
Habitants
en 40 ans
Evry
Sénart
150 000 Habitants
en 40 ans

2 Mécaniques de la Grandeur



L'héritage du développement urbain des Trente Glorieuses reste encore perceptible dans notre manière de penser la planification aujourd'hui.
La mécanique des ambitions autonomes et des politiques sectorielles représente encore un modèle rassurant, dont le culte de la performance et le recours à l'image figée du plan sont les ingrédients essentiels.
Pourtant, les dynamiques à l'œuvre aujourd'hui et le nouveau contexte qui s'esquisse semblent démentir l'efficacité de ce volontarisme héroïque.
Pour accompagner les transitions en cours, on devra alors enrichir le monolithisme de ces recettes d'une dynamique nouvelle, qui passe par l'harmonisation des objectifs, la prise en compte de la dimension temporelle dans leur mise en œuvre, la mise en relation respective des diverses politiques sectorielles et des différents territoires métropolitains, proches ou lointains.
On découvre que la métropole est moins une «***machine à produire de la croissance***» qu'un champ ouvert de relations.

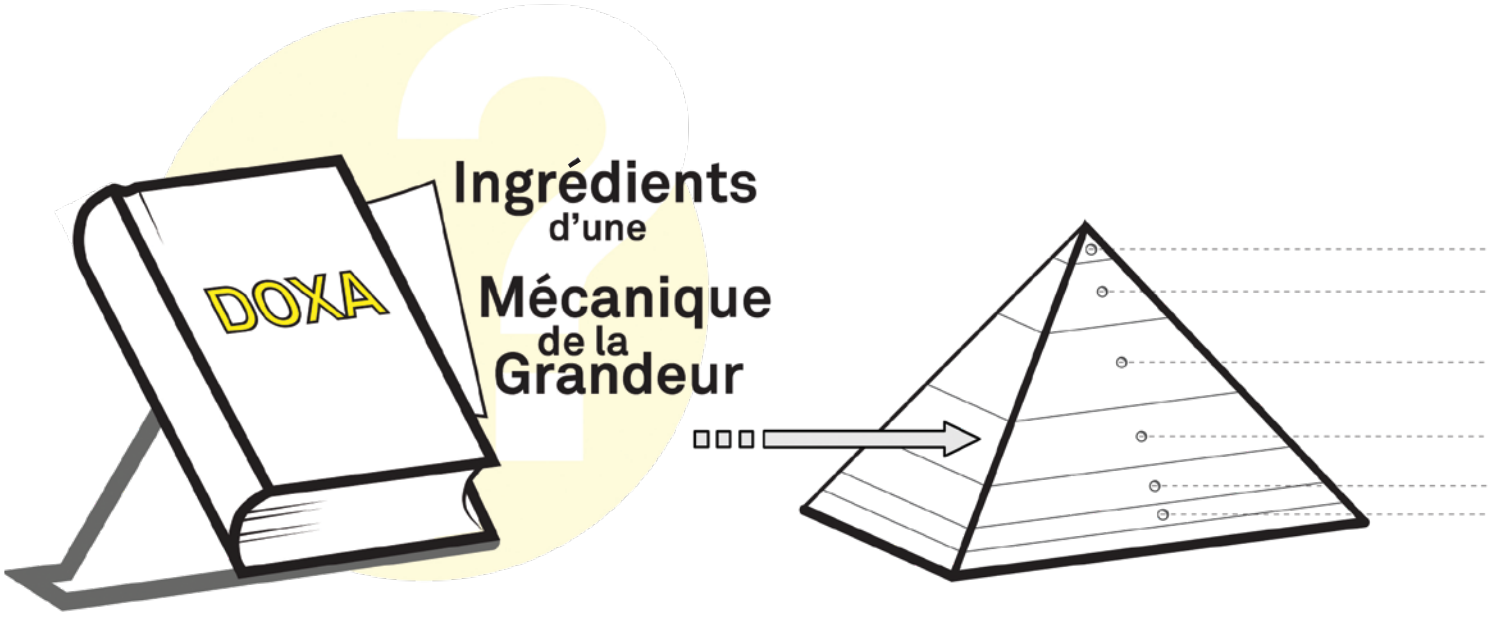
Obsessions Françaises

Les lois de décentralisation, l'évolution du rôle de l'État, la constitution progressive d'un fonctionnement spécifique des différents territoires d'Île-de-France ont modifié profondément le champ d'intervention de l'action collective et ses règles opératoires.
Cependant, deux aspirations historiques continuent d'orienter la politique d'aménagement de la métropole.

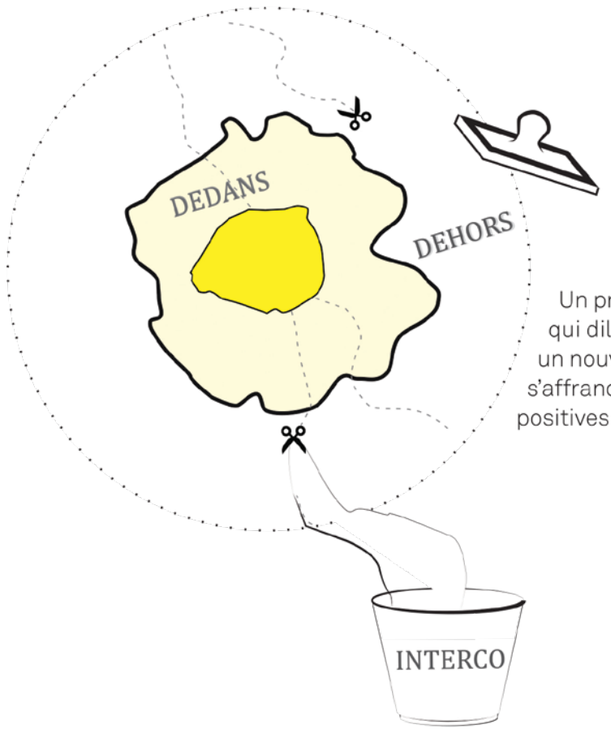
Le **culte de la performance** consacre la culture de l'objectif chiffré, aiguillon de moins en moins efficace d'une politique qui ne parvient plus à atteindre ses cibles. Elle s'applique aujourd'hui à la construction de logement comme à la qualité environnementale.

Le **règne du grand dessin** célèbre l'image finie, illusoire fixation du projet dans le temps, d'emblée promise à l'inachèvement. C'est cette permanence que le polycentrisme des contrats de développement territorial réactualise.

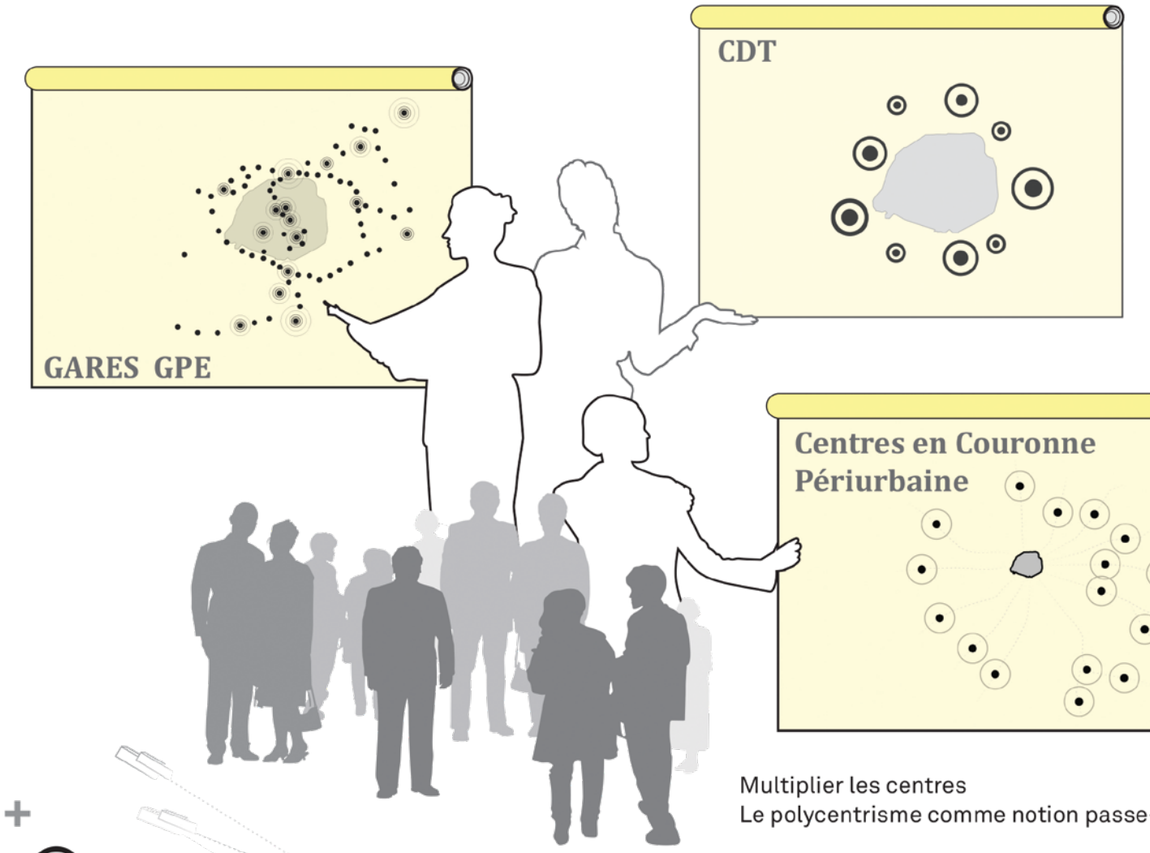
Ainsi, les outils mis en place à l'occasion du Grand Paris, derniers avatars de cette mécanique devenue infructueuse, méritent alors d'être réévalués.



Mécaniques de la Grandeur

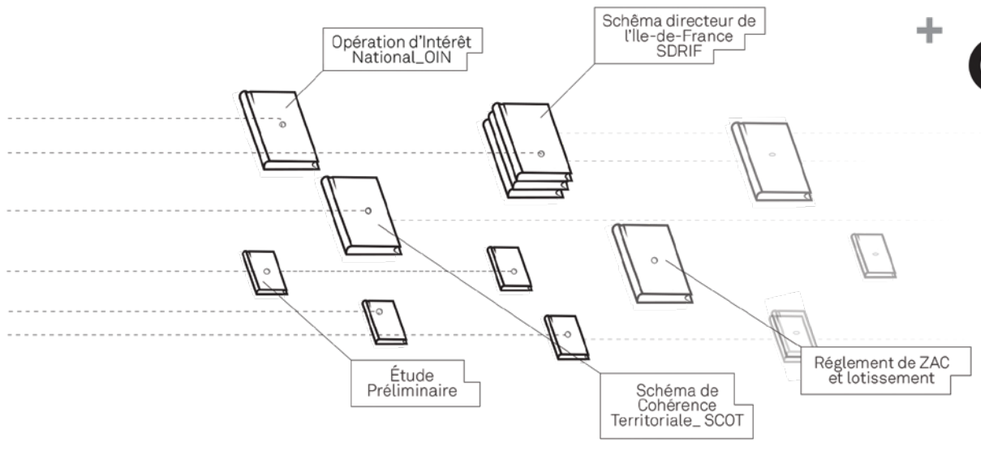


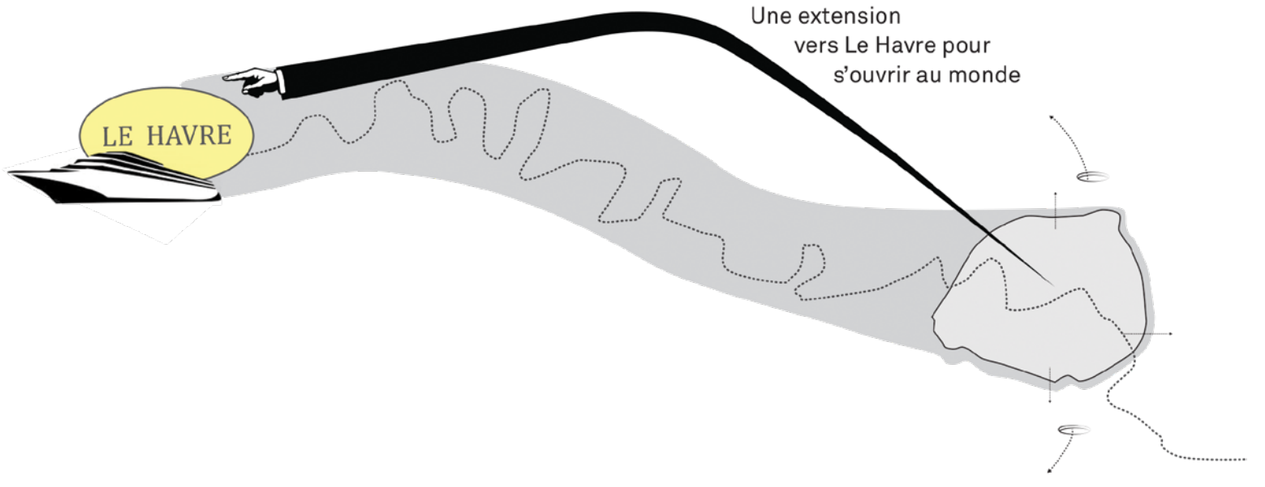
Un projet de Gouvernance
qui dilate le centre, définit
un nouveau périmètre et
s'affranchit des experiences
positives des intercommunalités



Multiplier les centres
Le polycentrisme comme notion passe-partout

Multiplier les pôles specialisés
et
Localiser les filières

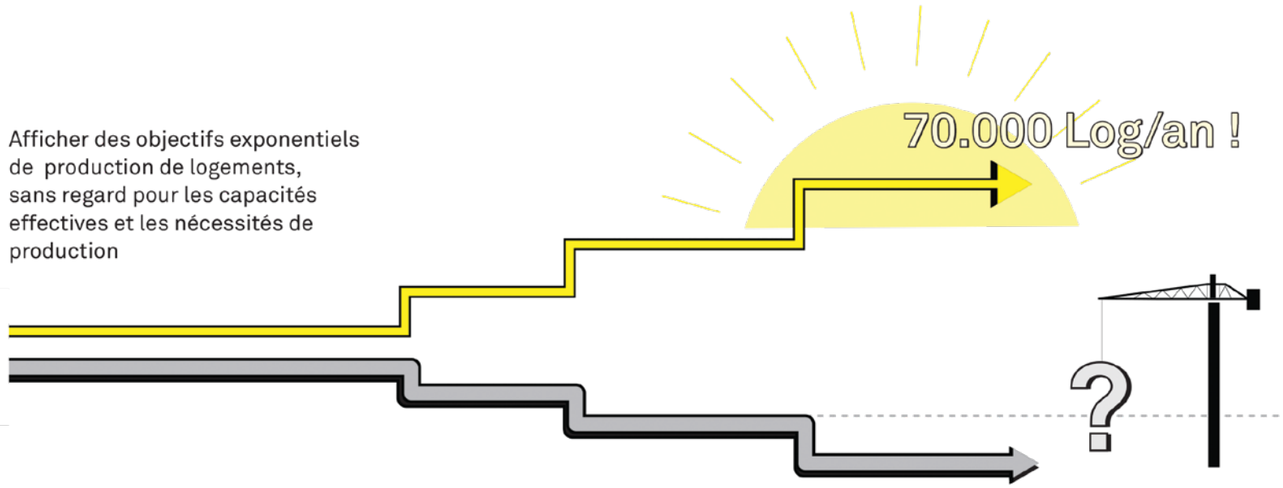


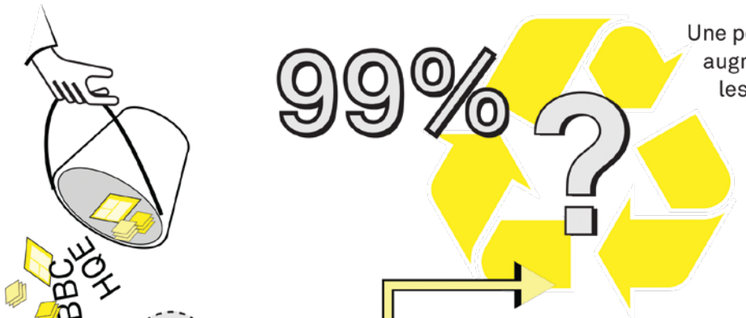


Une extension
vers Le Havre pour
s'ouvrir au monde

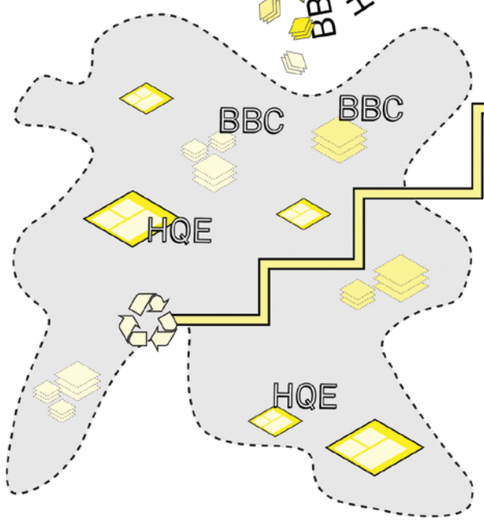
Boucler le réseau porteur
et compléter le grand dessein

Afficher des objectifs exponentiels
de production de logements,
sans regard pour les capacités
effectives et les nécessités de
production





Une performance technique qui
augmente mais sans toucher
les 99% du parc bâti existant



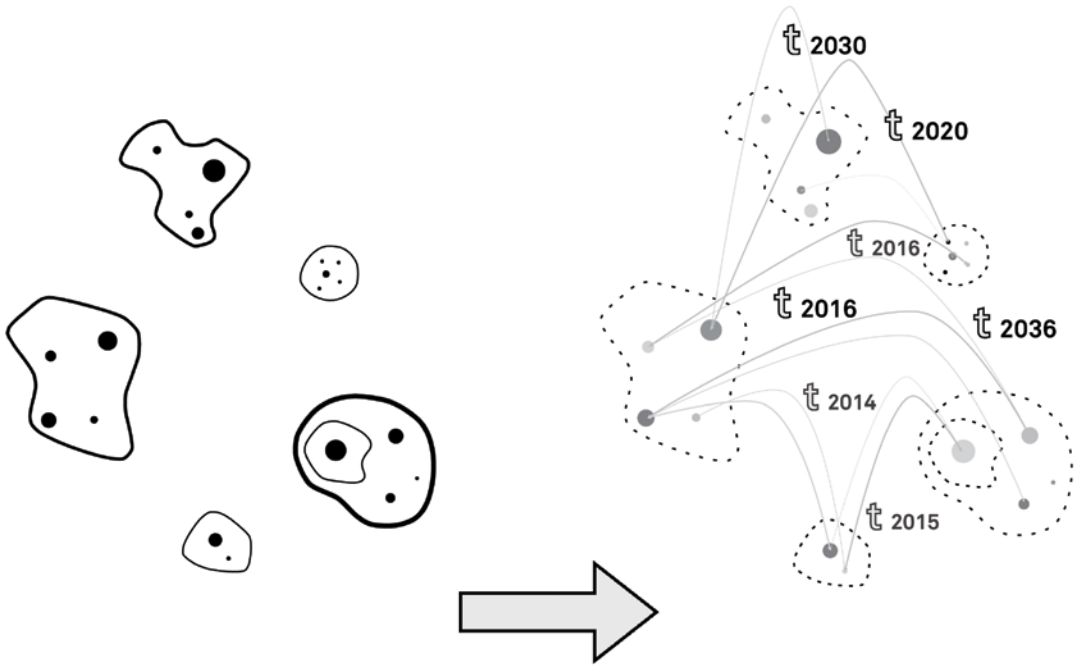
Produire plus d'éco-quartiers
et de
nouveaux batiments durables

des **Mécaniques** à **Dynamiser ...**

Dynamiques

Principe

Confronter les recettes héritées à leurs impensés et aux dynamiques à l'œuvre dont l'impact n'est pas encore reconnu, permet de nuancer les objectifs monolithiques et de prendre en compte la dimension temporelle dans la préfiguration des évolutions souhaitées.
De la même manière, pour optimiser la contribution des politiques mono-sectorielles au projet métropolitain, il est nécessaire de les mettre en relation avec l'ensemble des politiques, afin de promouvoir une mise en système de l'ensemble des objectifs.
La pensée multidisciplinaire, nécessaire à comprendre et guider la métropolisation, trouve son équivalent politique dans cette ouverture des limites physiques.



Aujourd'hui

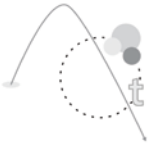
des périmètres étanches et
des objectifs autonomes

objectifs

périmètres

Demain

des périmètres ouverts et
des objectifs en relation



objectifs en relation

périmètres ouverts
temporalités multiples

intermédiations

Dynamiques

Actions

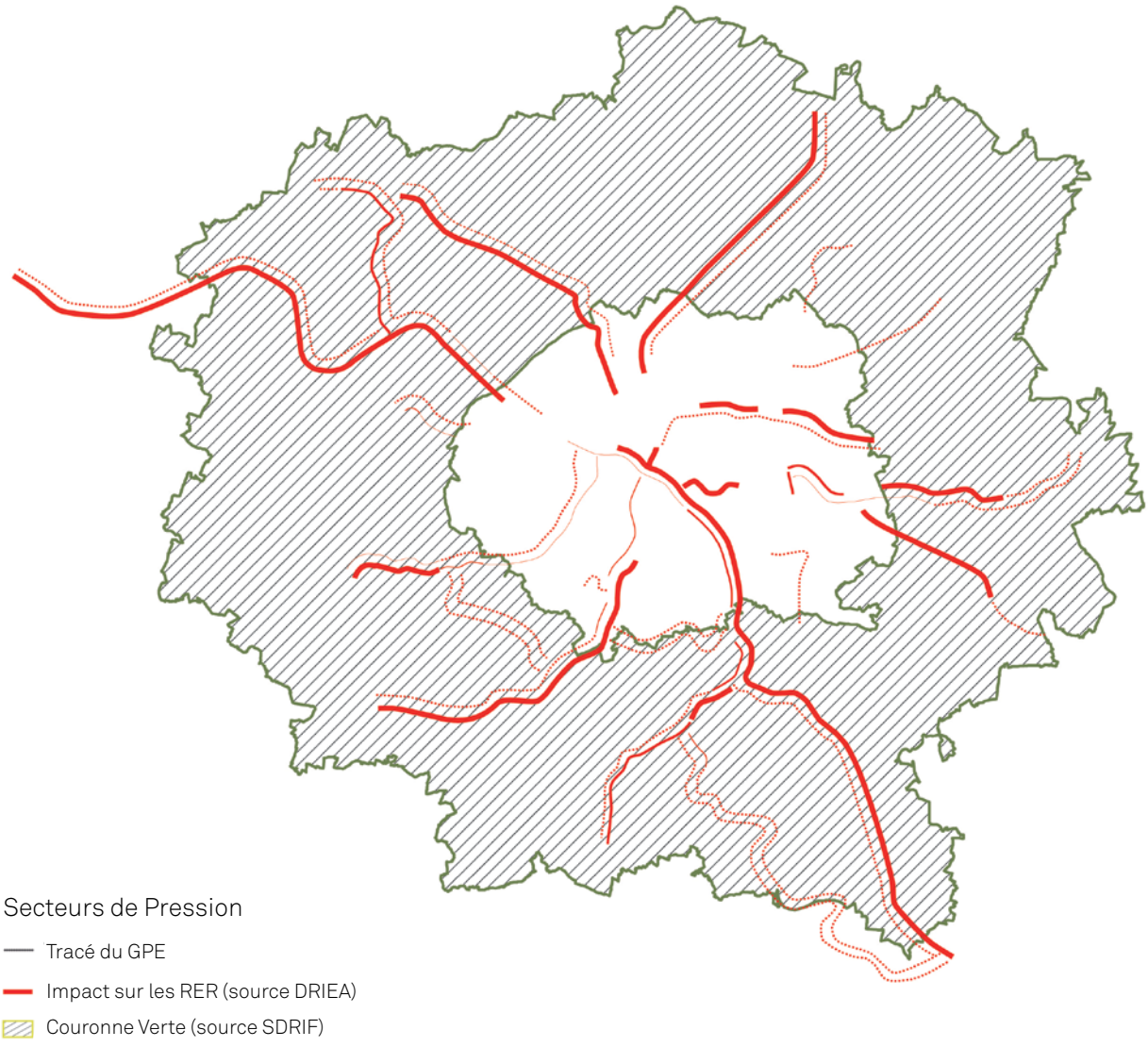
Mécaniques	Actions	Transitions
Boucler	- - - - - - →	**Mettre en réseau les réseaux**
Spécialiser	- - - - - - →	**Intégrer les fonctions**
Étendre le Centre	- - - - - - →	**Inténsifier les Parages**
Produire Plus	- - - - - - →	**Mobiliser les Conditions Intermédiaires**
Consommer moins	- - - - - - →	**Exploiter le déjà là**
Consommer moins	- - - - - - →	**Trouver la juste ambition**

Boucler ?

Mettre en réseau les réseaux

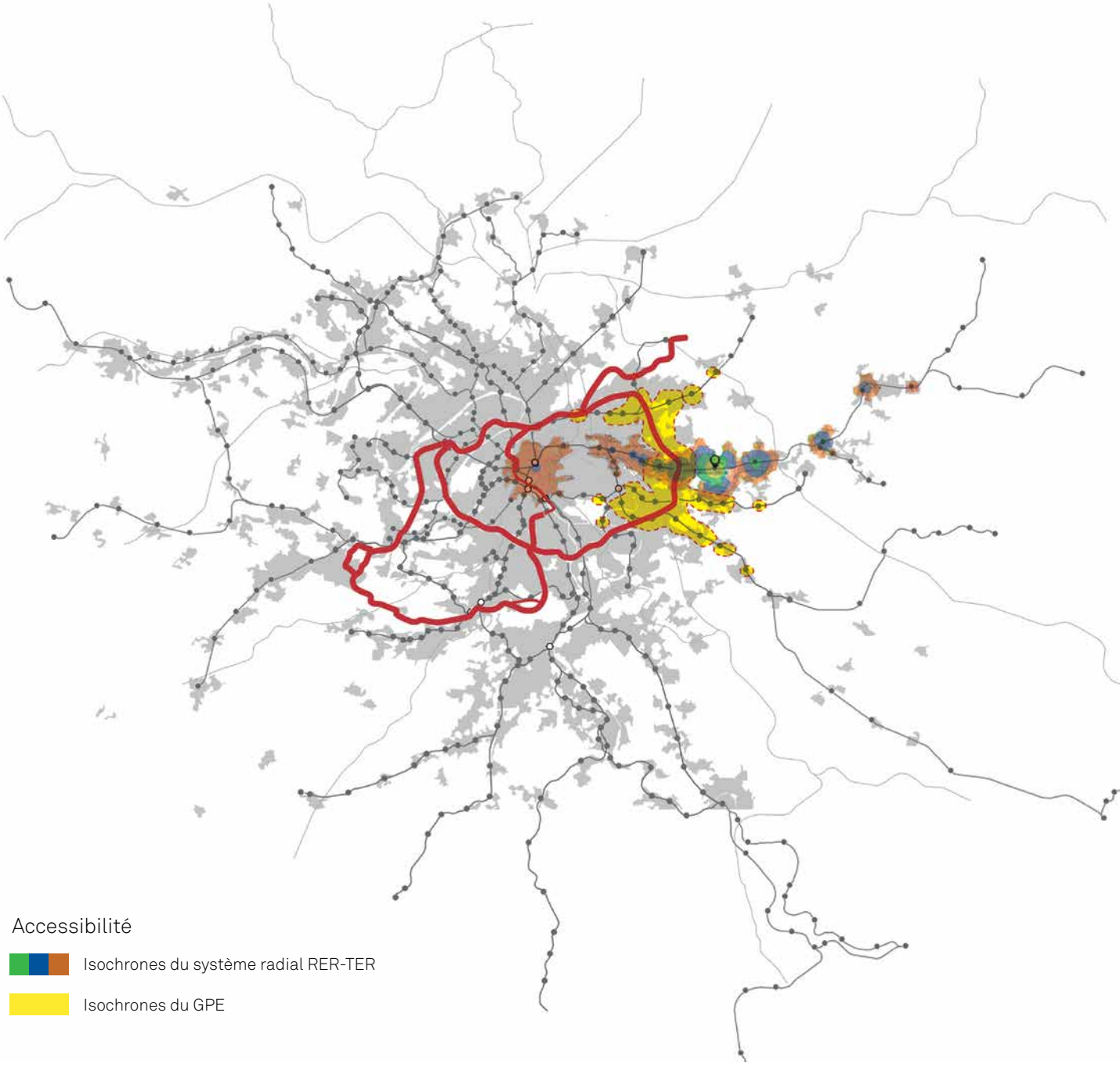
Dernière manifestation d'une longue tradition qui a vu la réalisation des anneaux des enceintes parisiennes, des boulevards, des infrastructures autoroutières (boulevard périphérique, A86, A 104), et ferrées (grande et petite ceintures, tramway), la figure de la boucle réapparaît à l'occasion du projet du Grand Paris Express.
Plus qu'une boucle, c'est un système à la fois plus complexe et plus connecté et inclusif qui tend à se mettre en place, constitué par segments successifs, plus autonomes les uns des autres qu'il n'avait été conçu.
Cette dynamique incite à regarder le futur réseau du Grand Paris comme un système, fruit d'une mise en relation des lignes existantes et projetées, tendant vers plus de maillage et d'interconnexions. Elle permet de penser la métropole dans sa dimension systémique et discontinue.

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



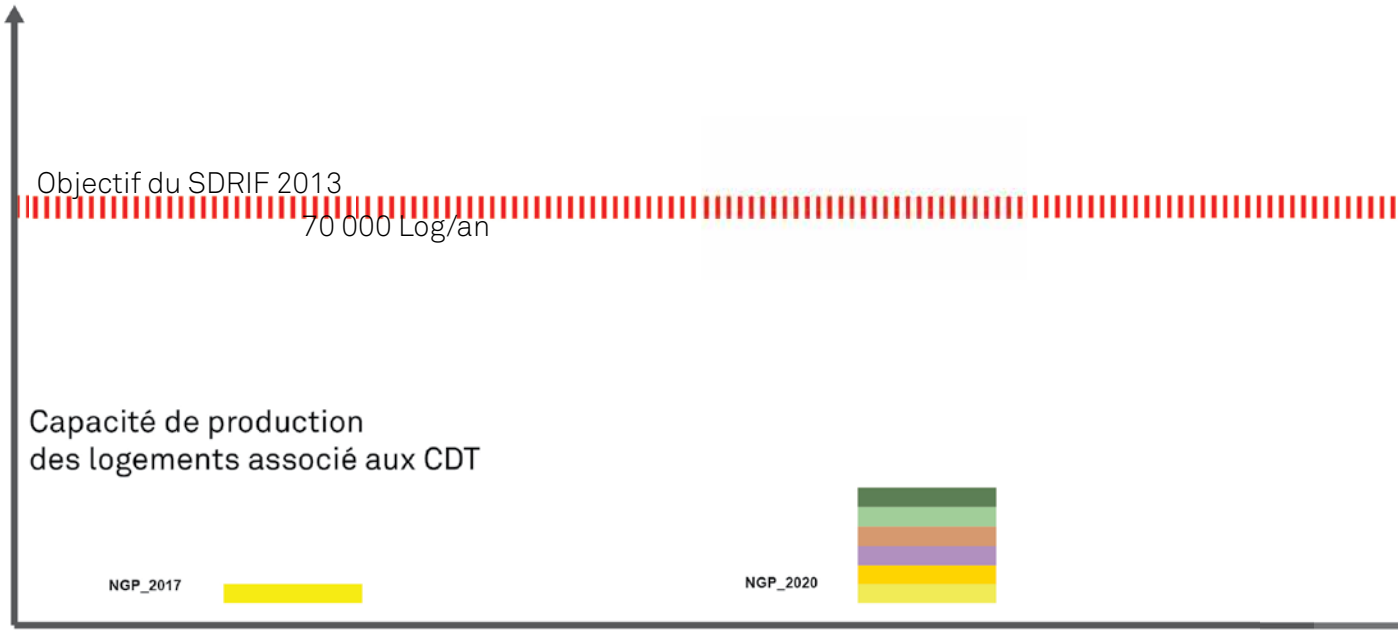
Selon les études de la DRIEA, en plus de donner accès aux territoires qu'il dessert directement (zones de chalandises des gares), le Grand Paris Express procurera une accessibilité renforcée aux segments des lignes de RER situés au-delà de la boucle, illustrant sa mise en système avec le réseau existant.

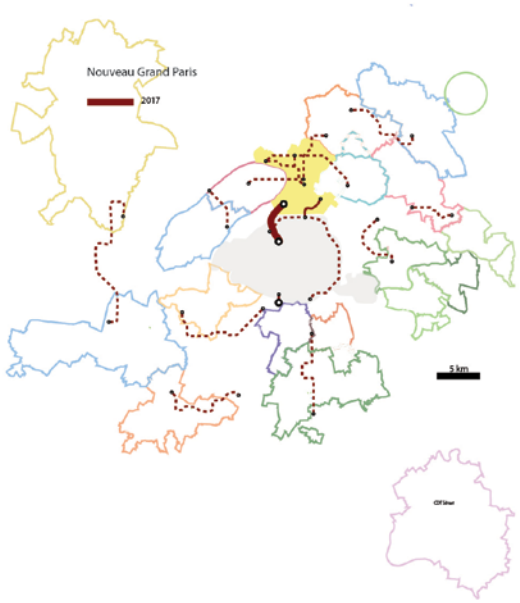
Une accessibilité nouvelle sur l'ensemble de la métropole

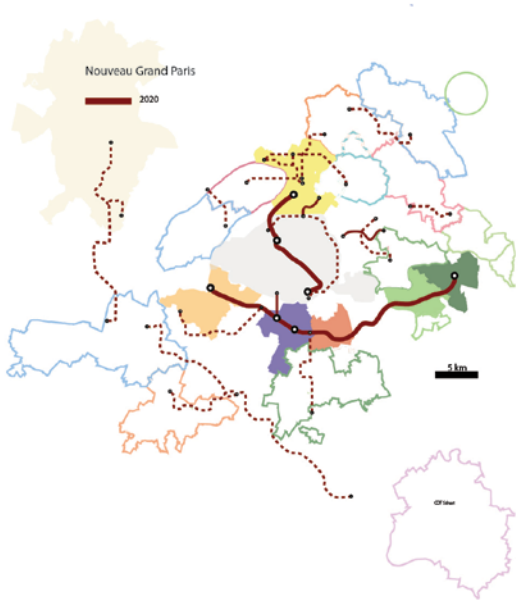


Au-delà de son tracé, les gains d'accessibilité engendrés par le Grand Paris Express se feront ressentir sur la deuxième couronne et, de manière générale, produiront un effet d'accélération sur le système global. Cette nouvelle donne provoquera un dépassement de la prédominance actuelle des axes radiaux, au profit d'un maillage multidirectionnel et orbital.

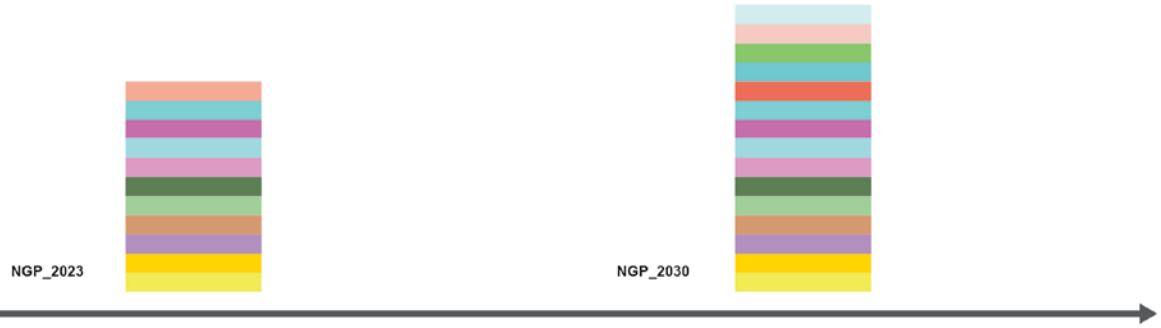
Des faisceaux de territoires de projet

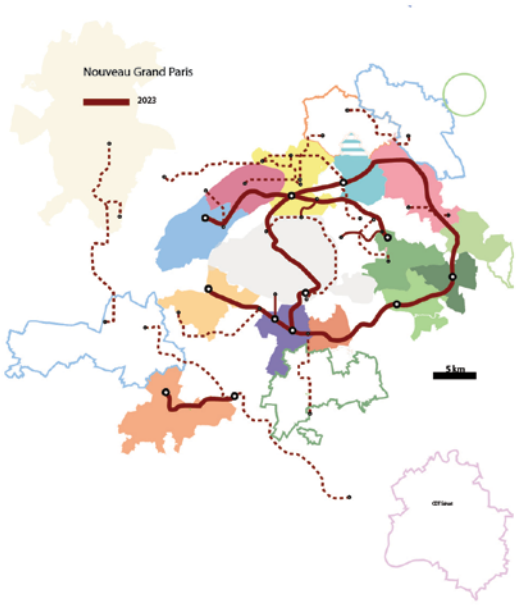


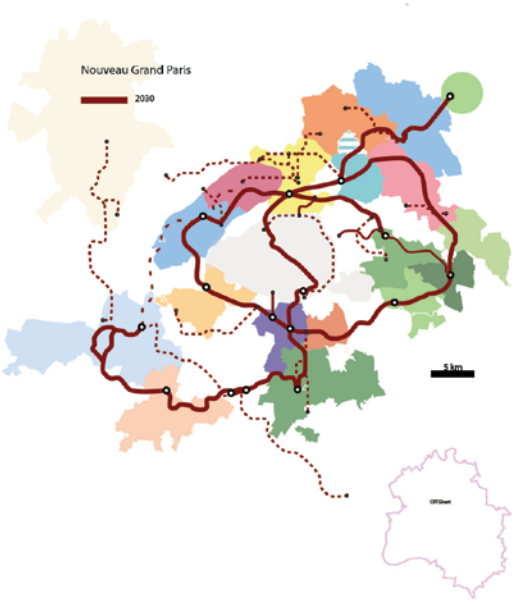




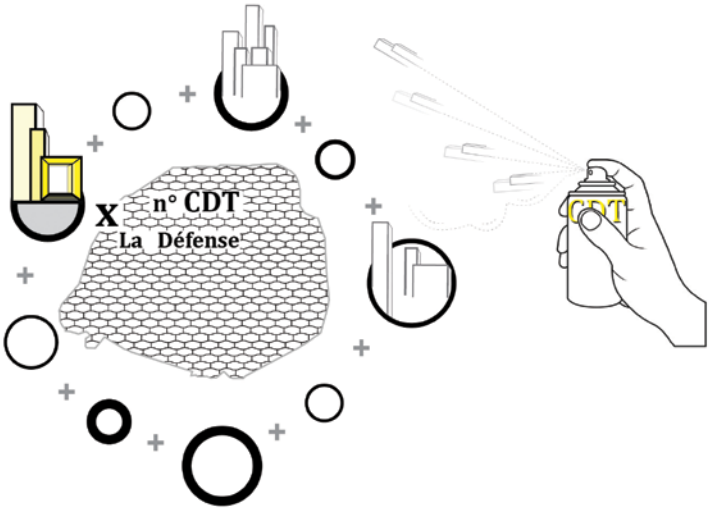
La construction et l'ouverture par phases du Grand Paris Express va autonomiser des segments de lignes, contredisant l'idée d'une boucle continue. De la même manière, la dépendance au réseau du processus d'urbanisation, par le biais des CDT, va différer et échelonner les nouvelles constructions, contredisant l'illusion d'une image finie. Cela fait en revanche émerger l'idée d'une dynamique de plaques des territoires en projet autour des nouveaux faisceaux d'accessibilité.


NGP_2023
NGP_2030
Production Annuelle 9.622
Production Objectif 27.690


Nouveau Grand Paris
2023
5 km


Nouveau Grand Paris
2030
5 km

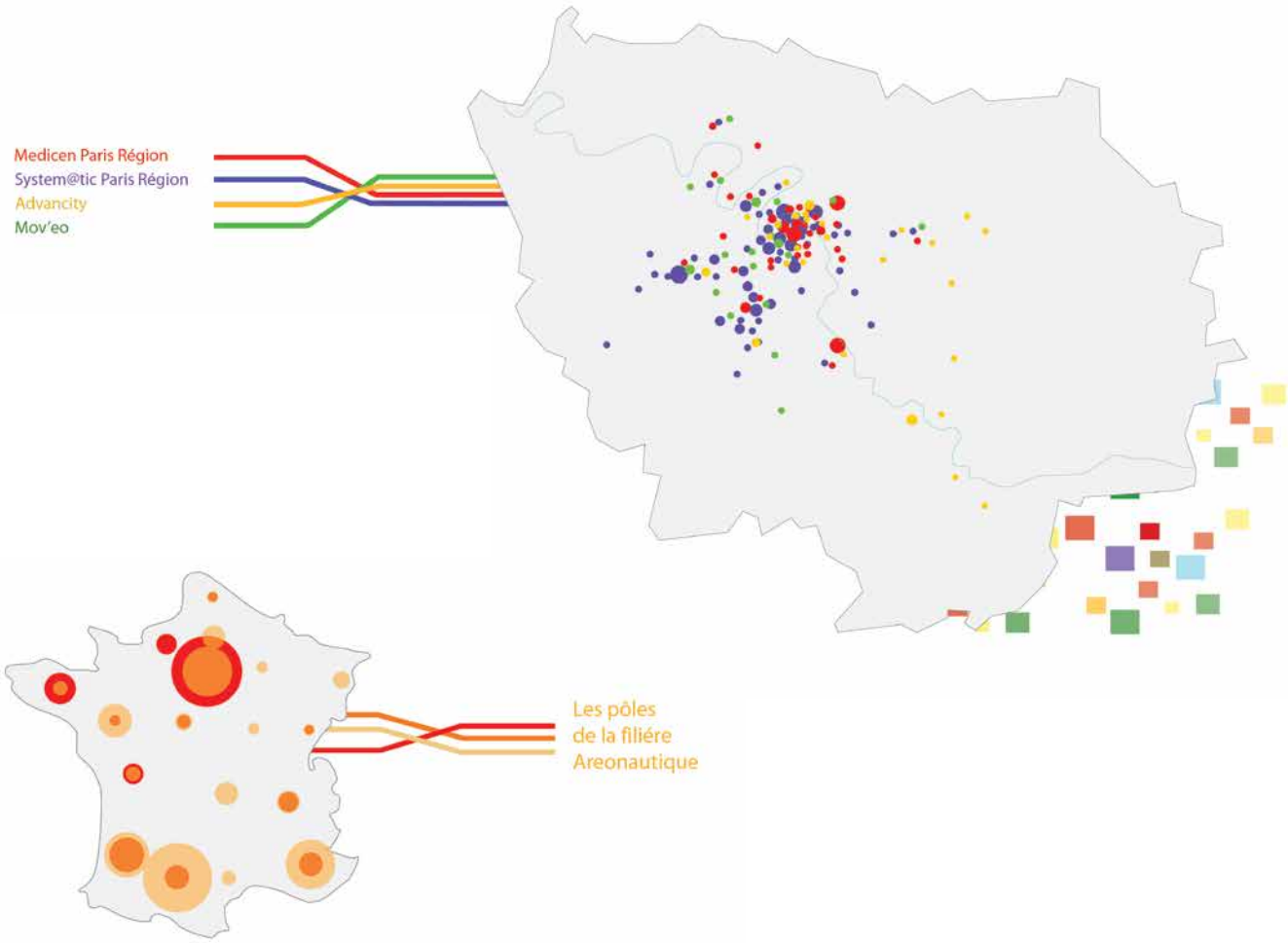
Spécialiser ...



Intégrer les fonctions

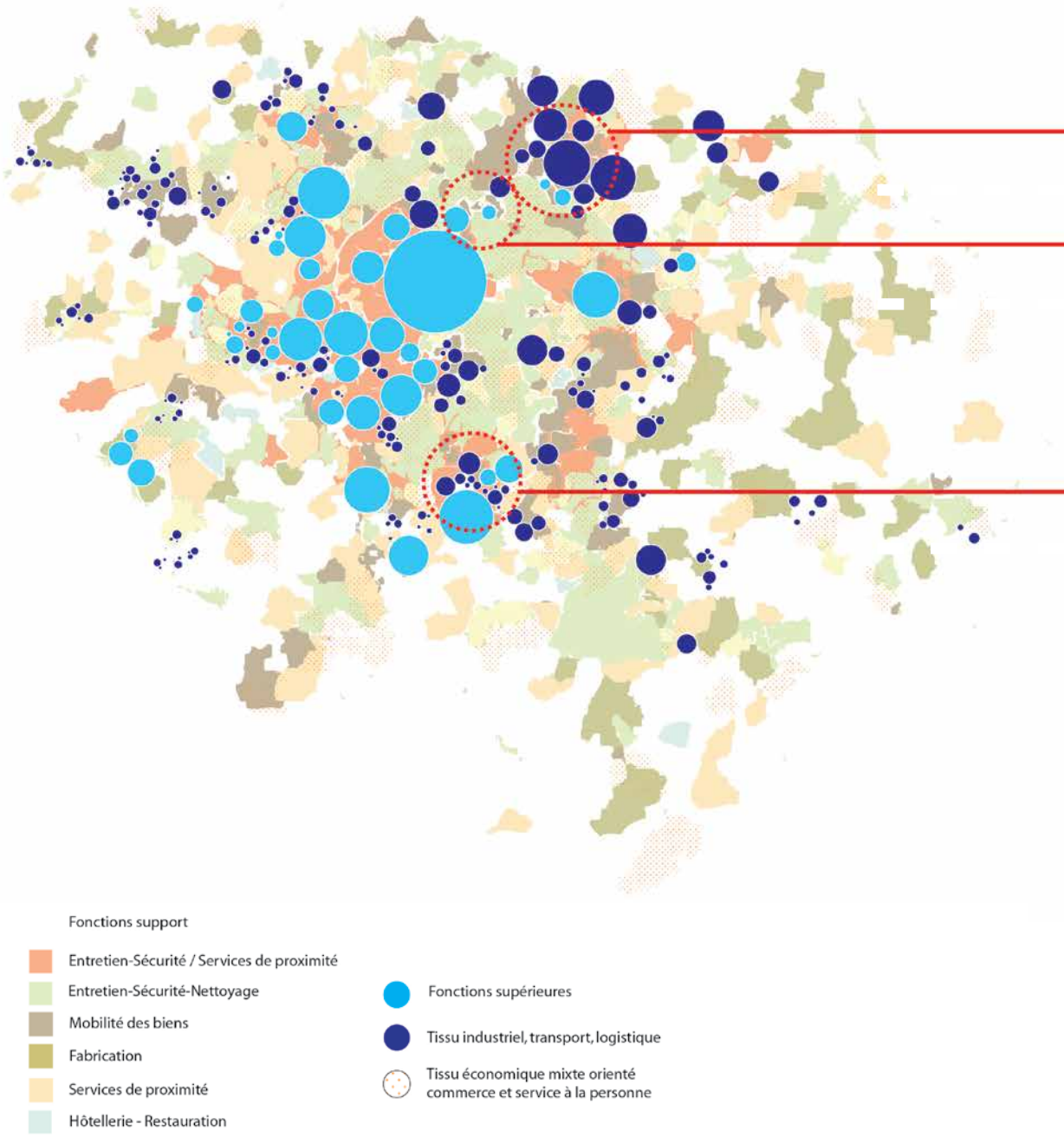
Le projet du Grand Paris fait de la spécialisation territoriale le garant de la performance économique de la métropole, reproduisant le modèle fondateur de La Défense.
La politique des Contrats de Développement Territoriaux hisse dix secteurs au rang de clusters.
Ce modèle de la thématisation économique des territoires est alors censé augmenter la compétitivité régionale.
Pourtant, c'est un modèle d'organisation des filières plus diffus qui fonctionne actuellement, profitant de leur mise en réseau et d'une intégration territoriale qui lui permet de tirer parti des ressources locales.
Il y a donc intérêt à prendre en compte l'avantage économique d'une plus grande coopération entre les fonctions, mutualisant les services et profitant d'une inscription territoriale plus intégrée.

L'organisation diffuse et réticulaire des filières économiques



L'organisation économique des territoires se lit différement selon l'échelle à laquelle on l'observe.
Aux échelles «macro-territoriales» (de l'international au régional), les entreprises ont pour objectif premier l'intégration dans une chaîne de valeur amont/aval : la logique des «filières» prime. Aux échelles locales, intra métropolitaines, les entreprises vont d'abord viser à tirer part de la ressource territoriale: ici l'accessibilité, là la ressource sociale, ailleurs l'image....

L’association créatrice des fonctions

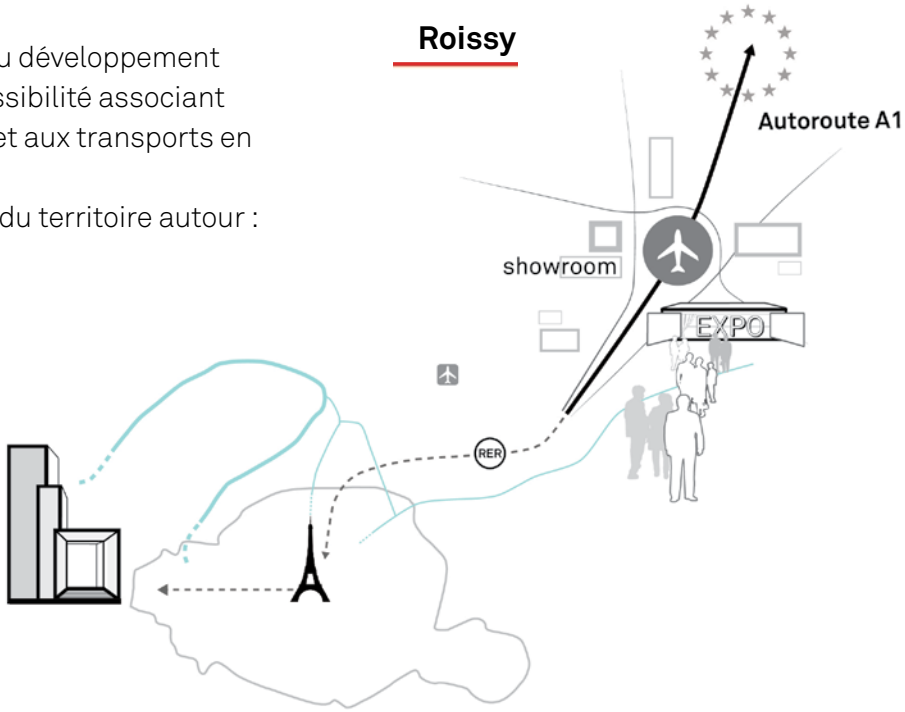


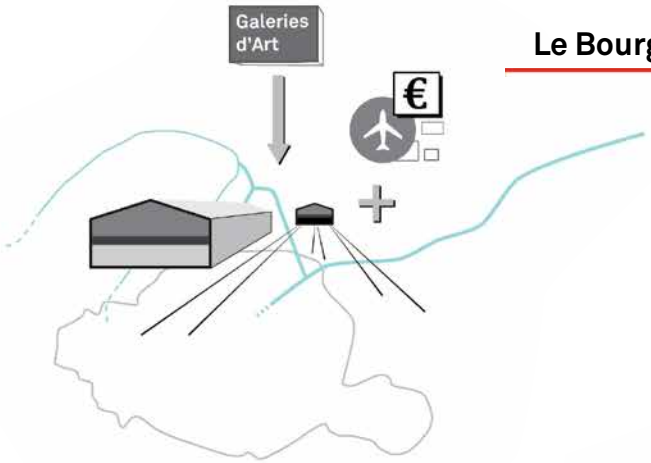
Le système métropolitain n’additionne pas des pôles spécialisés.
Il assemble des agencements territoriaux articulant fonctions métropolitaines, locales et de support. Tout l’enjeu consiste à profiter de ces agencements pour que «1+1=3».
L’exemple des systèmes territoriaux associés aux aéroports est emblématique. Le sens commun qui voudrait un lien automatique entre les aéroports et une spécialisation des territoires sur des filières à haute valeur ajoutée est dementi par la différenciation des figures en relation à leur contexte d’insertion.

Exemples du 1+1=3 : aéroports et systèmes territoriaux

Roissy : la ressource, moteur du développement territorial, procède d'une accessibilité associant la plateforme à l'autoroute A1 et aux transports en commun.
Cela permet une spécification du territoire autour :
- des fonctions logistiques
- de l'évènementiel
- des showrooms

Roissy



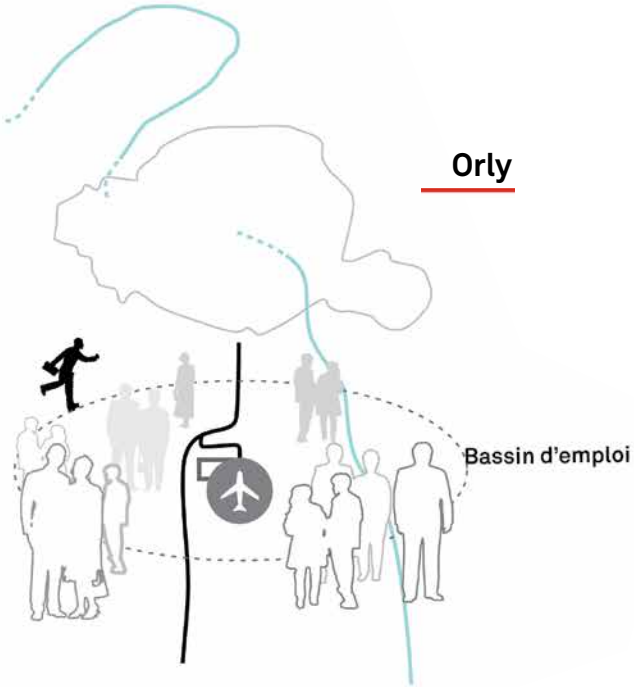


Le Bourget

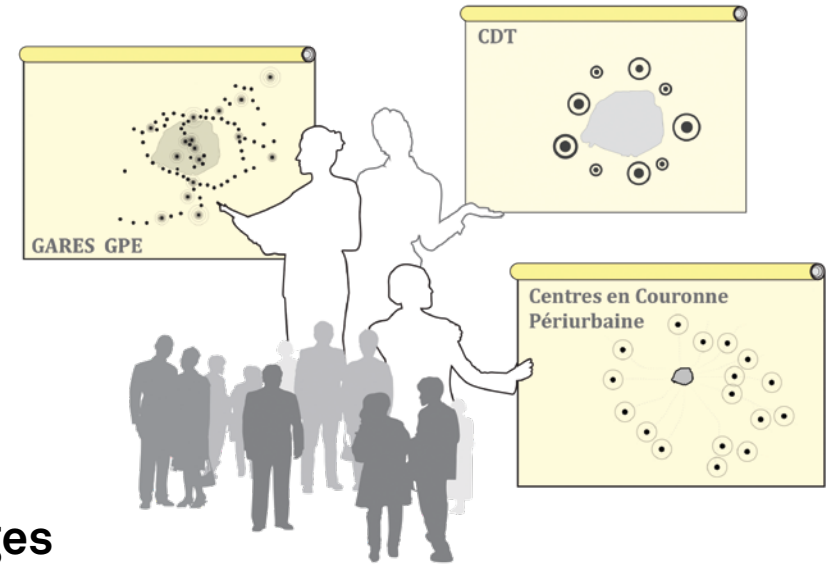
Le Bourget : la ressource motrice du développement territorial est l'association inédite entre la clientèle internationale d'affaires de l'aéroport, les friches industrielles en transformation et l'image «Brooklyn» du territoire.
Cela génère l'installation de galeries d'art internationales.

Orly : la ressource motrice du développement territorial est le bassin de main d' œuvre diversifié de la zone dense qui permet une spécification du territoire sur les fonctions de services opérationnels (maintenance, sécurité ...).

Orly



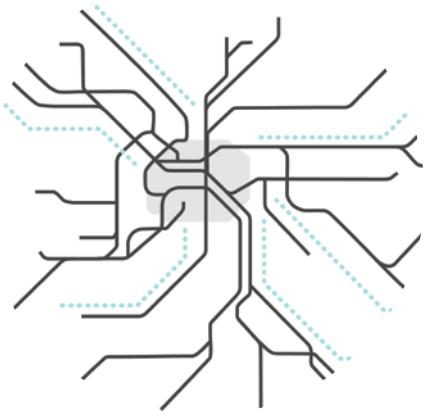
Étendre le centre...



Intensifier les parages

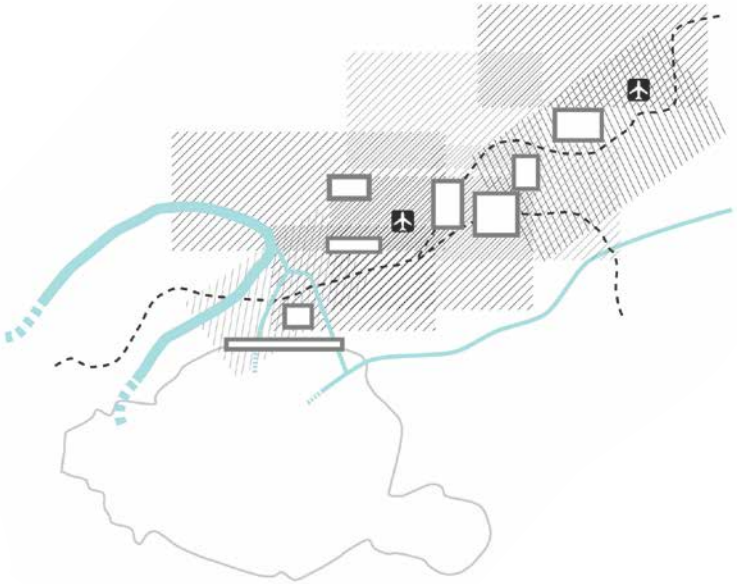
Se servant de l'image du polycentrisme propre au SDRIF de 1994, le projet du Grand Paris décline ce concept à des échelles multiples et variées.
Il prévoit de constituer des pôles autour des gares du nouveau métro, de reproduire la logique des quartiers spécialisés comme d'affirmer les centres dans la couronne périurbaine. Cette conception correspond à une obsession de la centralité, considérée comme unique modèle d'organisation des territoires, et risque d'oublier les potentiels souvent inexprimés à cause d'un simple manque d'accessibilité.
Cette vision ne considère pourtant pas les logiques chaque fois différentes auxquelles obéissent les territoires, du fait de leur contexte historique et des opportunités foncières ou d'accessibilité. Celles-ci permettent pourtant d'envisager des modèles d'organisation chaque fois spécifiques. Plus qu'une extension ou une reproduction de la centralité, une intensification des parages peut faire advenir de nouveaux modèles d'urbanité plus riches et intégrés.

Il est intéressant de regarder le polycentrisme sous le prisme du rapport avec les contextes existants et l'organisation radiale des réseaux RER et TER.
Cela permet de reconnaitre des figures territoriales inédites à chaque fois, ainsi que d'imaginer des pistes pour leur évolution.



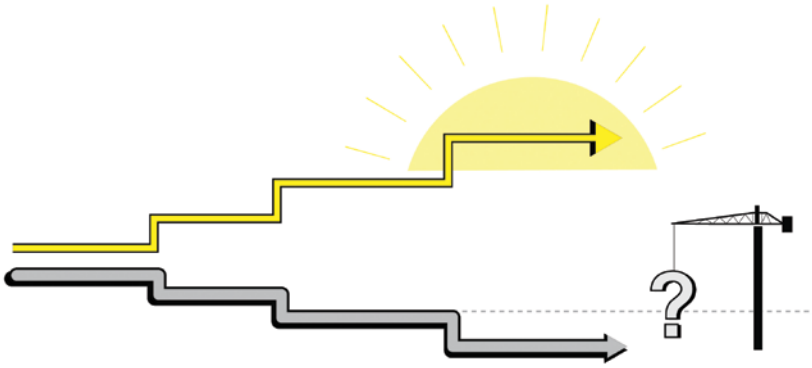
De Paris à Marne la Vallée : le développement radial de ce territoire, selon une logique fidèle à celle des villes nouvelles, a produit un urbanisme en «nids d'abeille» : un semis de pôles plus ou moins isolés et concurrents : Val de Fontenay, Mont d'Est, Créteil, Descartes...
L'enjeu sera alors de provoquer de la porosité et de la complémentarité.

De Paris à Bondy : le long du canal de l'Ourcq, sous l'effet de la désindustrialisation, la banlieue s'est transformée en « faubourg métropolitain », juxtaposition hétérogène d'activités, et de groupes sociaux.
L'enjeu est de maitriser la mutation « fractale » de ce territoire.



De Paris à Roissy : le développement extensif de ce territoire dans les années 60-70 en dehors du schéma des villes nouvelles et le long des infrastructures radiales a produit un urbanisme de plaques spécialisées (plateforme aéroportuaire, zones logistiques, grands ensembles...). Aujourd'hui l'objectif est de casser la rigidité de ces plaques.

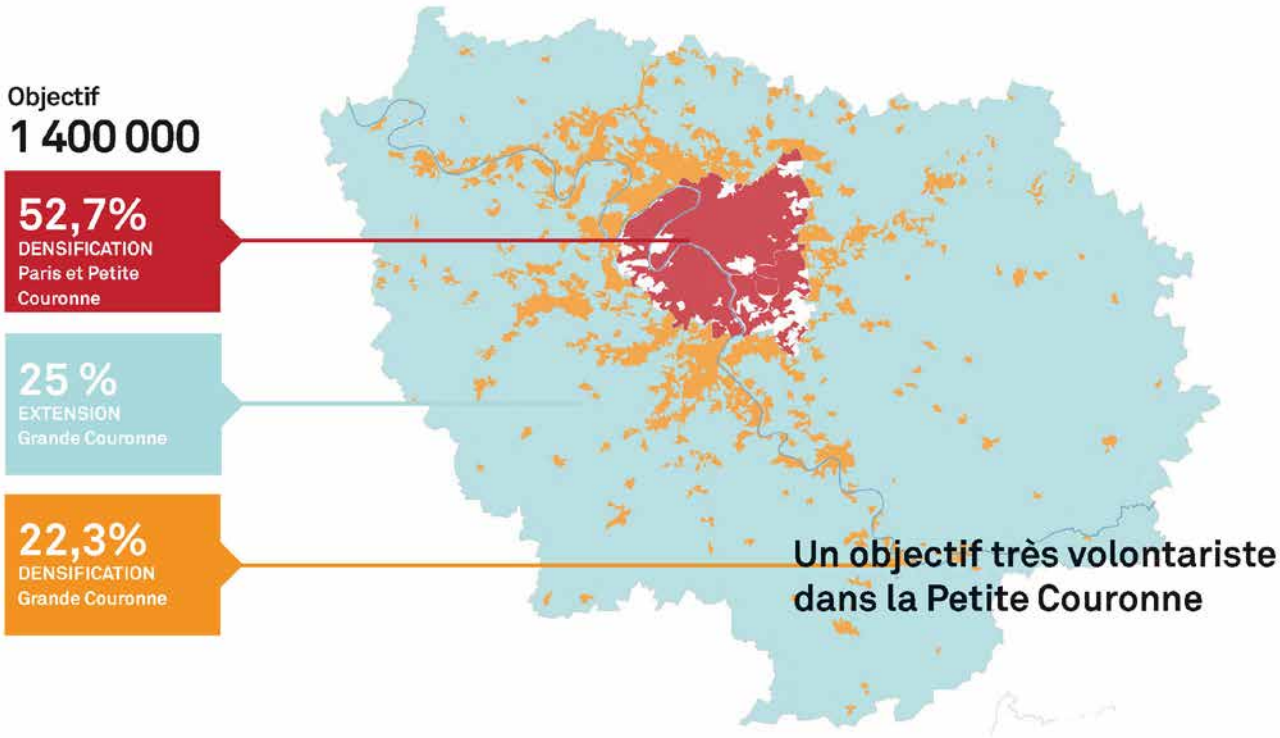
Produire plus ...



Mobiliser les Conditions Intermédiaires

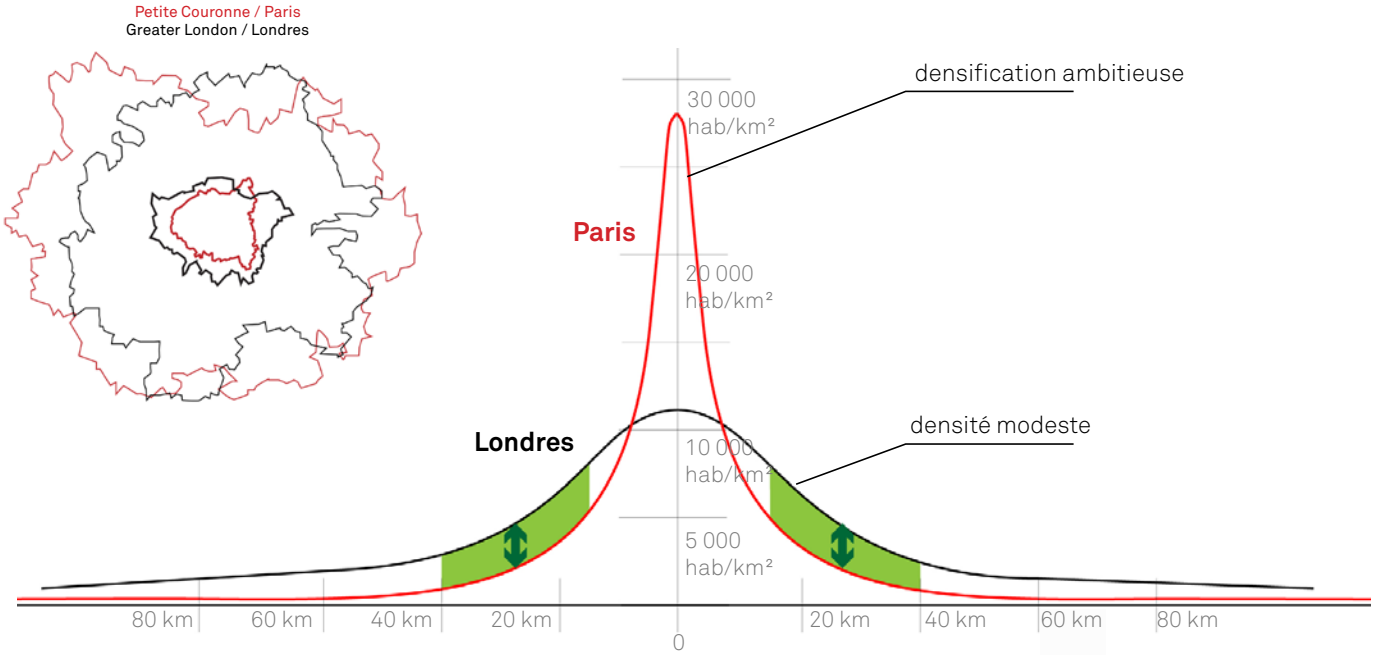
Le culte de la performance trouve, à l'heure du Grand Paris, une nouvelle traduction dans les objectifs surévalués fixés pour la construction de logements : 70000 logements par an sont attendus quand la production effective ne parvient pas à atteindre 28000 logements par an.
Cet objectif apparaît d'autant plus volontariste qu'il est ciblé sur la densification de la petite couronne et sur les extensions nouvelles en grande couronne. Ces choix traduisent une préférence pour la compacité, qui réactualise la période d'hausmannisation de la banlieue ou la condamnation des quartiers pavillonnaires par la politique des grands ensembles.
La densification des structures existantes en deuxième couronne constitue cependant un potentiel substantiel, insuffisamment exploité, et susceptible de favoriser la production de logements. Ces territoires sont riches d'infrastructures et d'aménagements déjà présents, leviers d'une intensification plus importante. Ils présentent des situations multiples de désirabilité dues à leurs conditions intermédiaires, facteurs de choix et de diversité, issus de la confrontation entre des modes de transports, des paysages, des populations, des formes d'habitat et des échelles variés.

Une densification de la petite couronne surexploitée



La ventilation de l'objectif de production des 1400000 logements (70000 logements par an pendant 20 ans), reste ambitieuse quant à la densification de la petite couronne (52,7%) et aux extensions en grande couronne (25%).
En revanche, il minimise la capacité de densification en grande couronne (22,3%).

Des contrastes de densité centre-périphérie qui révèlent un potentiel

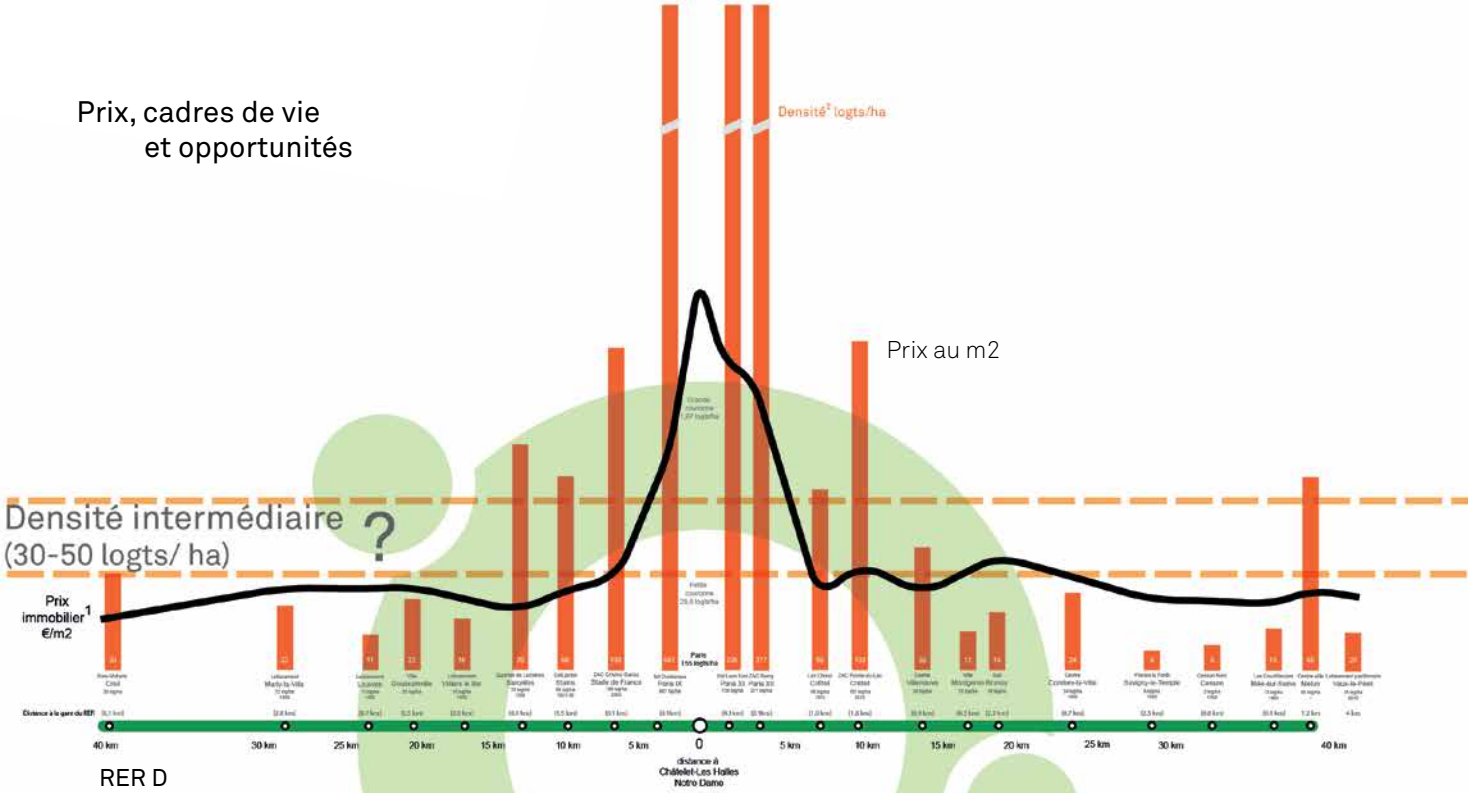


Paris

Londres

Comparaison entre couronnes

Prix, cadres de vie et opportunités

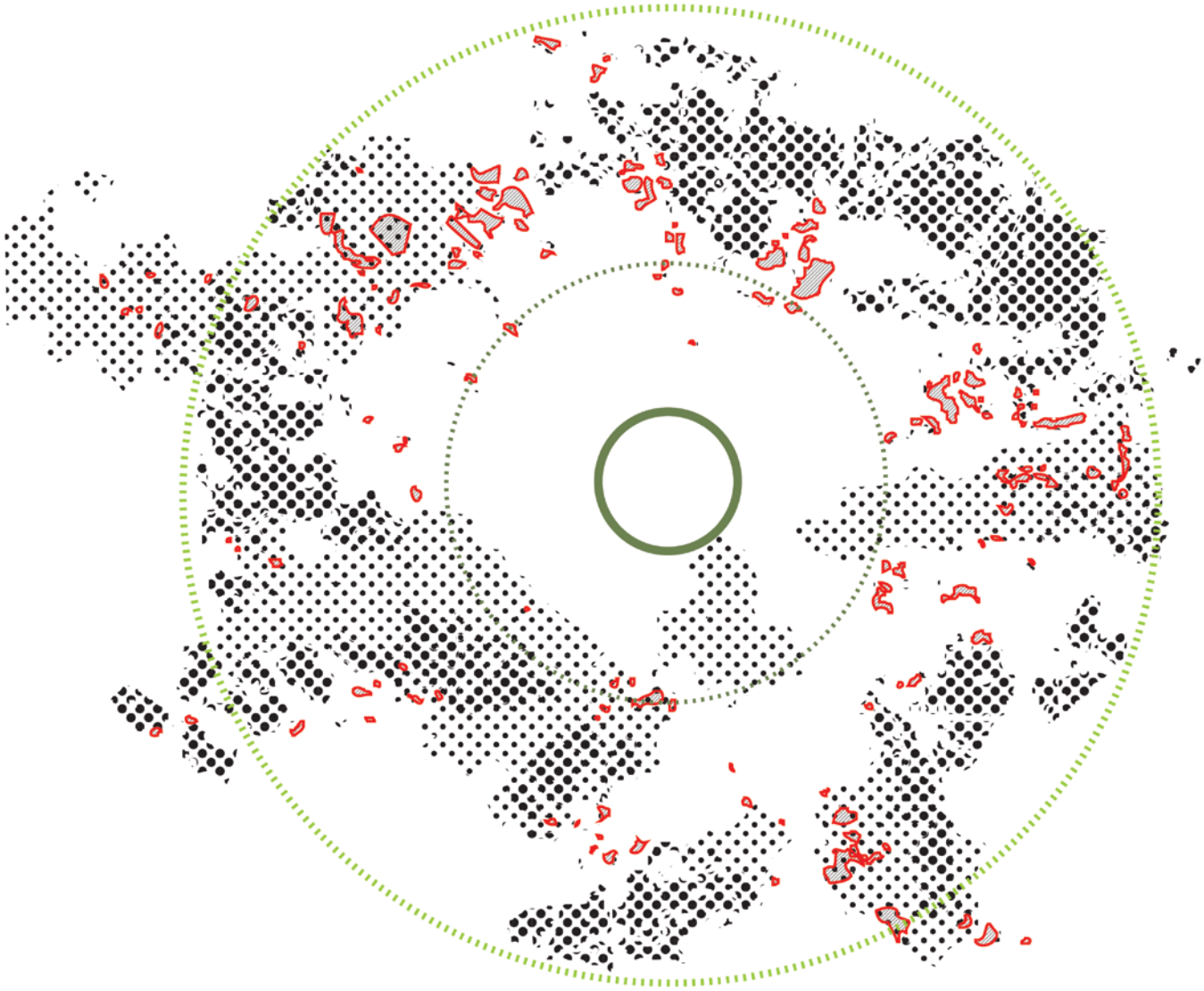


La nette rupture entre les fortes densités dans la zone centrale et les faibles densités de la grande couronne, comparée à la progressivité des densités dans la métropole londonienne, suppose une capacité à densifier la zone intermédiaire non encore activée.

L'analyse des prix au mètre carré des logements, en relation à la couronne verte et au trajet d'un RER, illustre l'énorme potentiel de logements accessibles (susceptible de compenser le manque actuel) qui offrirait à l'intérieur même de la métropole un bon niveau de services et un cadre de vie proche de la nature.

Tirer bénéfice de la couronne verte pour la condition métropolitaine

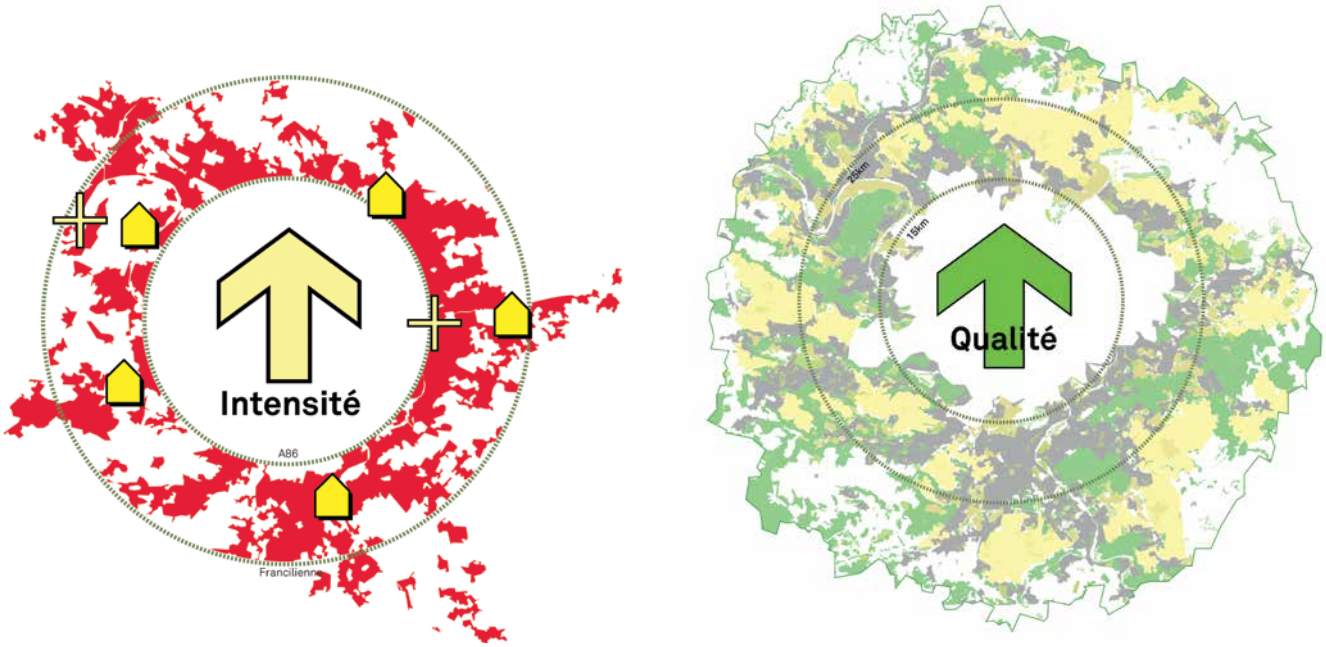
Secteurs sous pression
dans la couronne verte



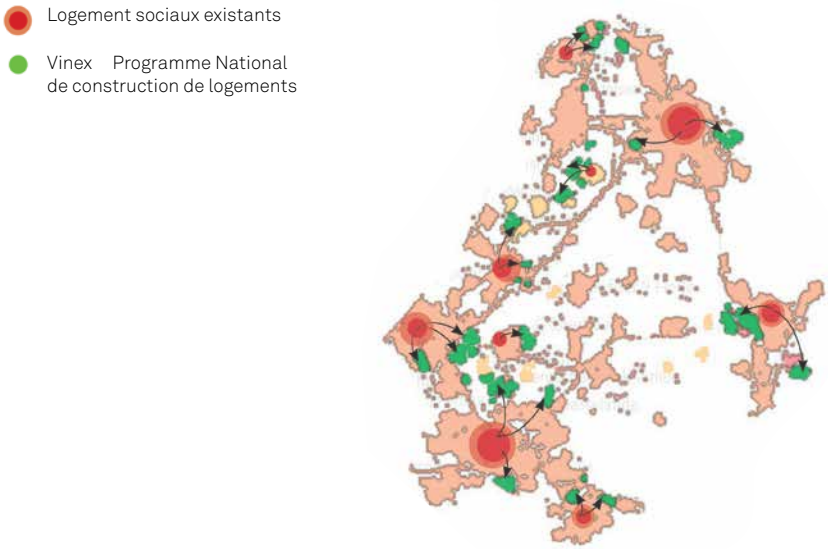
Aujourd'hui, la question ne se pose plus en termes de conservation, mais sur la manière dont on peut réellement protéger la couronne verte par sa valorisation : un programme combiné d'habitat et d'espaces agricoles et naturel constitue une stratégie bien plus solide et efficace qu'une unique stratégie de conservation.

La crise actuelle du logement est bien plus qu'une simple question quantitative, c'est une véritable crise du marché du logement.

Protéger la couronne verte en la valorisant

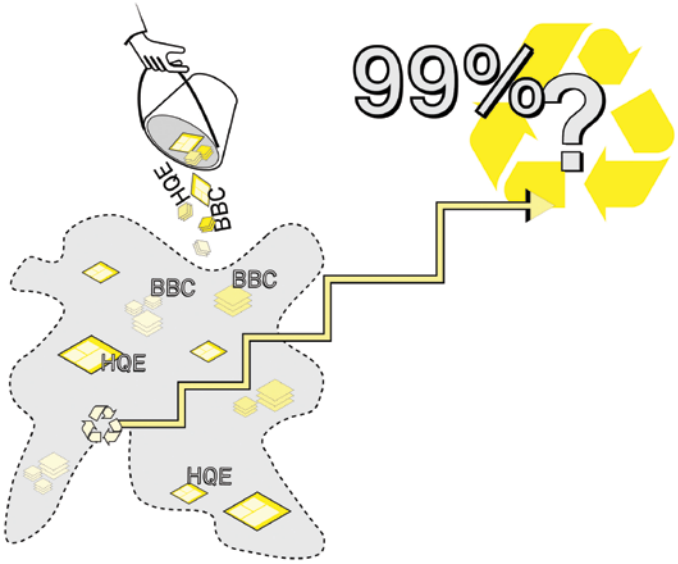


L'exemple de la Randstadt



La production / construction d'une typologie d'habitat intermédiaire dédié aux classes moyennes serait un excellent moyen de limiter la pression sur le parc de logements sociaux de la zone centrale qui retrouverait ainsi sa destination sociale initiale. À cet égard, le programme Vinex, destiné aux classes moyennes de la Randstadt (Pays-Bas), illustre une pratique possible.

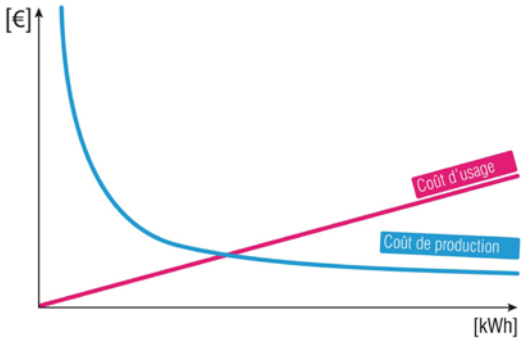
Consommer moins ...

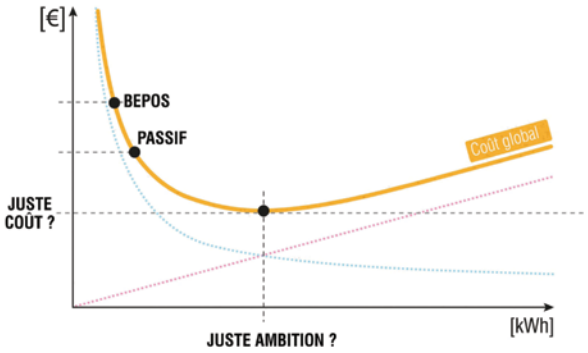


Trouver la juste ambition

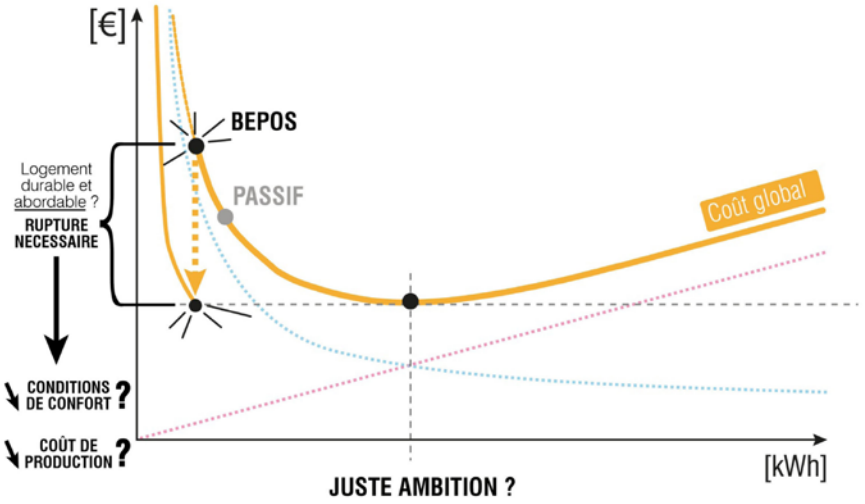
Il est fondamental que les projets d'aménagement au sein du Grand Paris réduisent leur impact sur l'environnement et la consommation de ressources non renouvelables.
Les progrès effectués depuis la première réglementation thermique (1974) sont manifestes et exponentiels ; les différents labels encadrant la qualité environnementale ont également permis à tous les acteurs de progresser en ce sens.
Néanmoins, cette course à la performance semble avoir atteint une limite. En souhaitant dépasser toute nouvelle norme dès leur mise en œuvre, en visant des performances encore plus ambitieuses, elle ne permet plus une véritable appropriation de celles-ci.
Il faut dès lors reconsidérer ce culte de la performance en étant en mesure de l'évaluer, de trouver la juste ambition au regard des contraintes de chaque projet. Cette juste performance peut s'énoncer à travers la valeur au-delà de laquelle le gain obtenu ne justifie pas l'effort fourni.
Cette juste performance est propre à chaque programme, chaque territoire, chaque futur usager.
Elle interroge également les moyens économiques de ces différentes situations, en plaçant l'enjeu de l'abordable au cœur du durable.

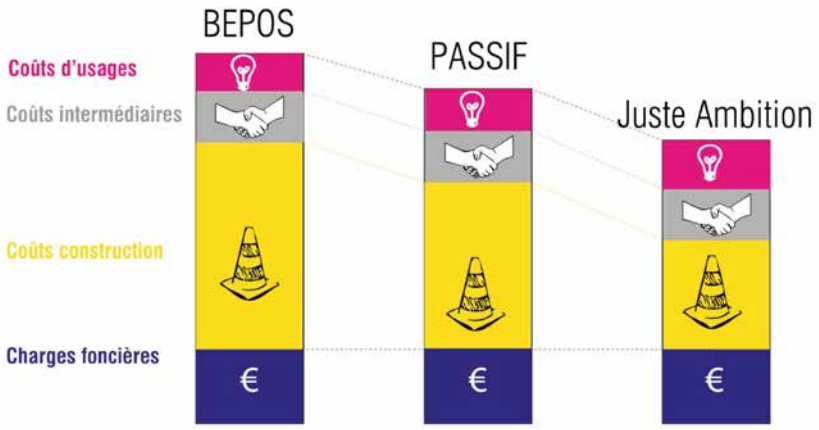
Quelle ambition pour le Grand Paris ?





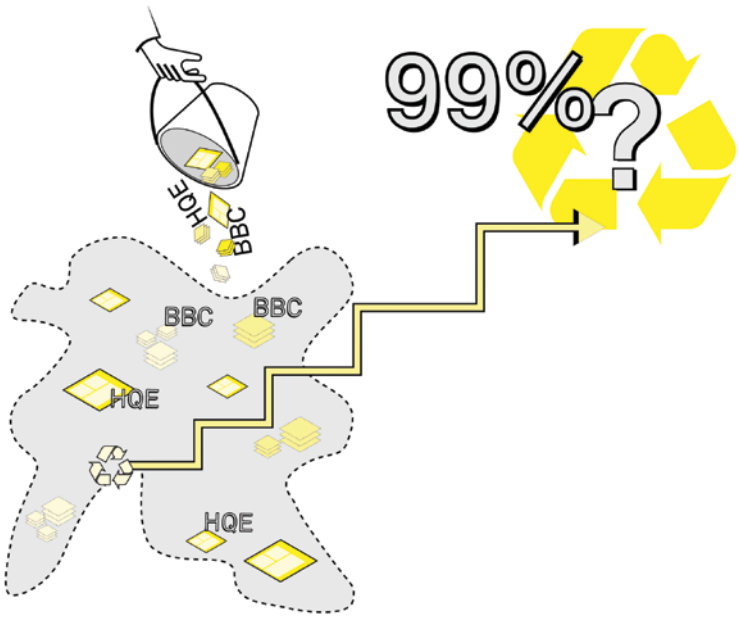
Quelle ambition pour quel coût ?





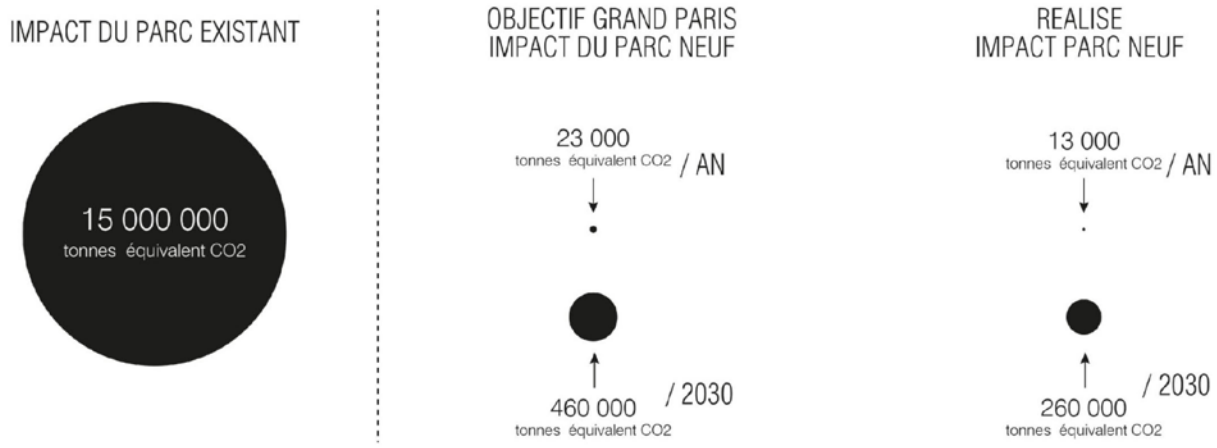
Consommer moins ...

Exploiter le déjà-là

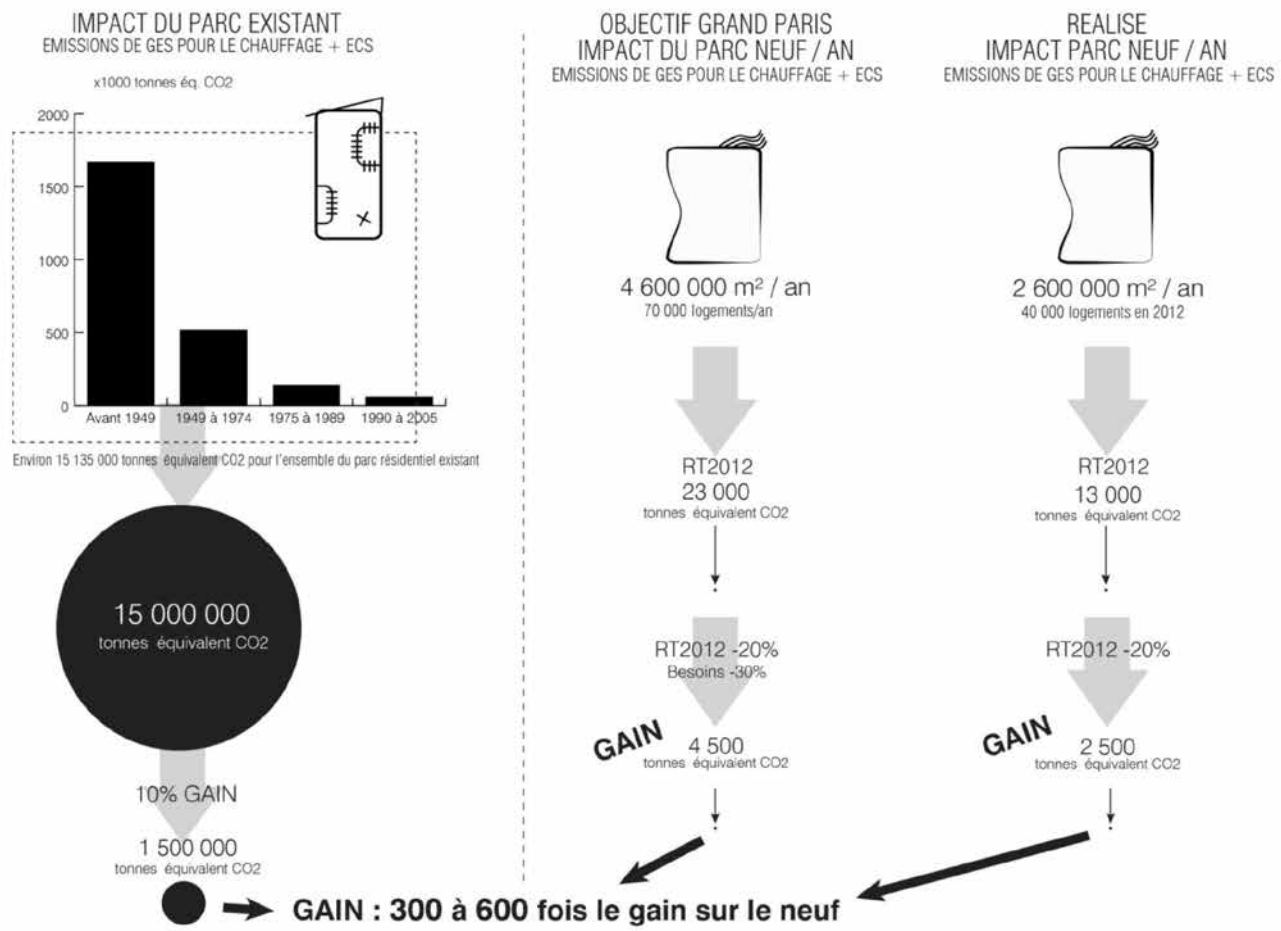


L'enjeu de trouver la juste ambition passe par le fait de considérer tout projet au sein du Grand Paris comme un transformateur territorial.
Ainsi, la vertu du projet ne doit pas se mesurer uniquement par ses vertus intrinsèques (sa performance énergétique), mais davantage par les vertus qu'elle apporte au territoire.
A cet effet, exploiter le déjà-là est crucial.
A l'échelle du Grand Paris, c'est un gisement considérable, dont un seul gain de 10% (consistant d'abord à de l'information et de la pédagogie, davantage qu'en des rénovations massives), permettrait un gain 300 fois plus important que le fait de viser une performance énergétique plus ambitieuse que la RT 2012 à l'échelle du bâtiment.
Le Grand Paris doit être l'occasion de penser les péréquations entre le neuf et l'existant, péréquations qui supposent d'être pensée à une échelle territoriale.
Comment réussir à construire des outils permettant d'envisager la performance à l'échelle territoriale, en rendant possible les échanges entre neuf et existant, en permettant du tiers investissement, du partage de charges, etc. ?

Le déjà-là comme trésor pour le Grand Paris



Agir sur l'existant pour maximiser le couple effort / gain

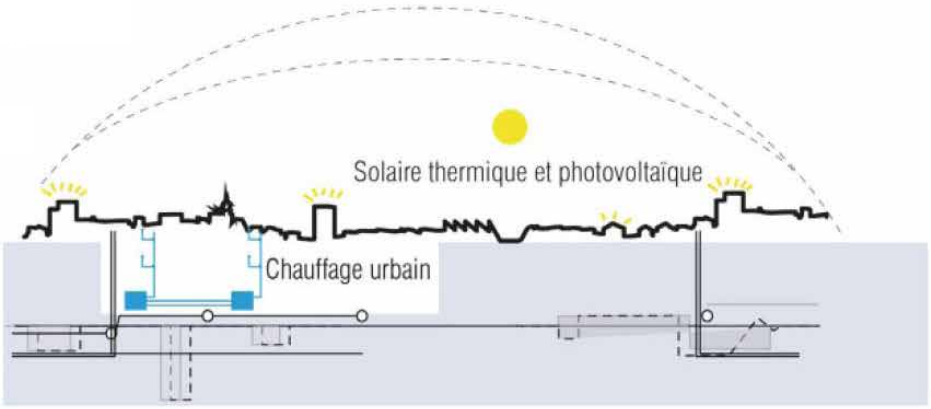


De la performance locale à la performance globale

Envisager le projet comme un transformateur territorial ne doit pas se limiter aux enjeux liés aux consommations énergétiques. Chaque projet doit avoir comme ambition de rendre des services à différentes échelles : la planète, en réduisant l'impact sur les ressources ; le territoire, en le rendant plus vertueux ; les riverains, en leur offrant de nouveaux usages ou en réduisant leur facture énergétique ; et enfin les habitants, en qualifiant leur cadre de vie...
Les vertus du projet se trouvent dès lors davantage dans ses qualités « globales » : énergie, biodiversité, usages, mobilité, économie... ; et dans leur capacité à profiter à une échelle la plus large possible. Cela suppose d'envisager des ambitions différenciées selon les opérations, d'expérimenter des dispositifs variés et de les évaluer ; le tout en plaçant l'habitant au cœur de cette performance durable globale : que lui offre le projet ?
Comment participe-t-il à générer un cadre de vie durable, désirable et abordable ?

Illustration : cas de la zone intermédiaire

Ressources



Services

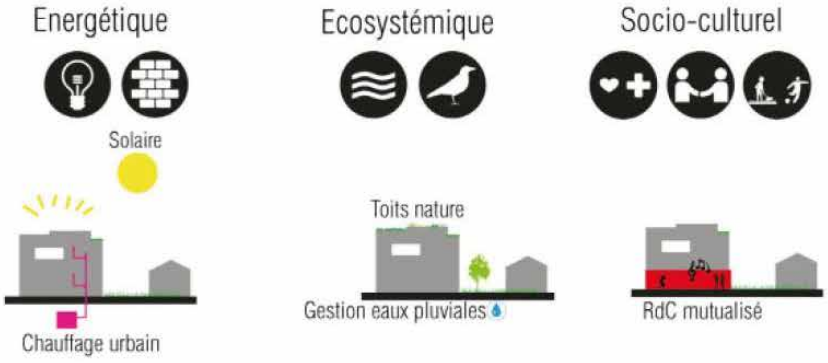
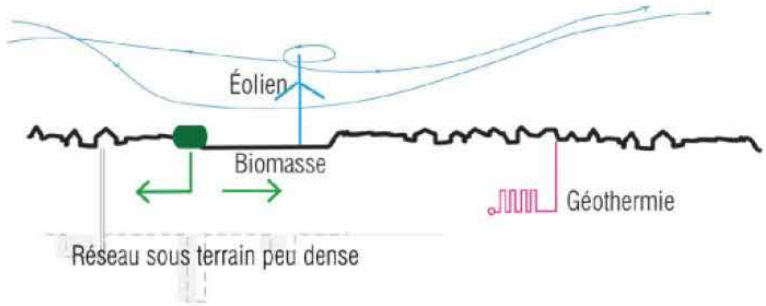


Illustration : cas de la zone peu dense (périurbain)

Ressources



Services

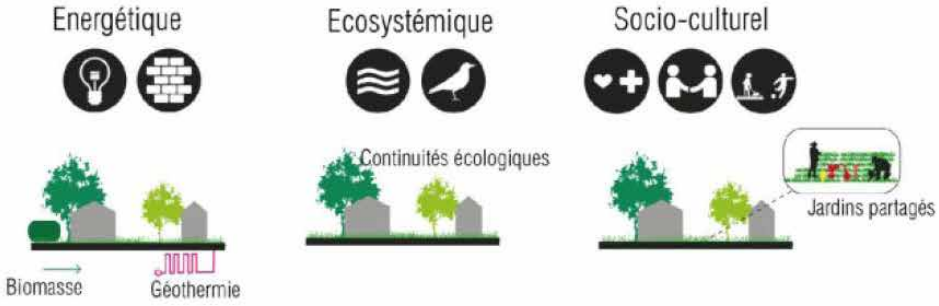
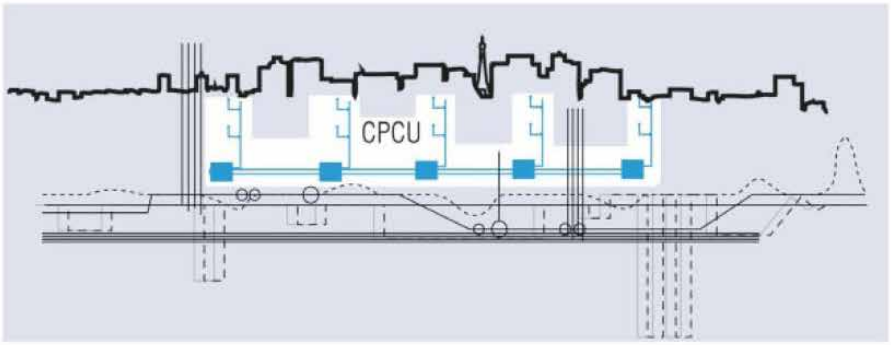


Illustration : cas de la zone dense (Paris + petite couronne)

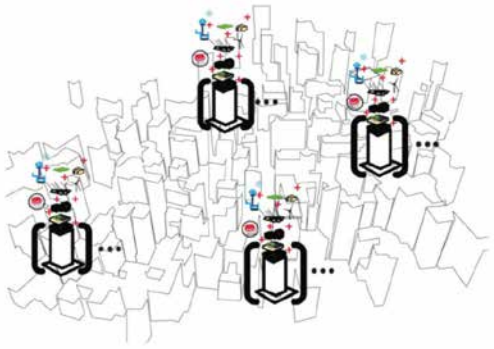
Ressources

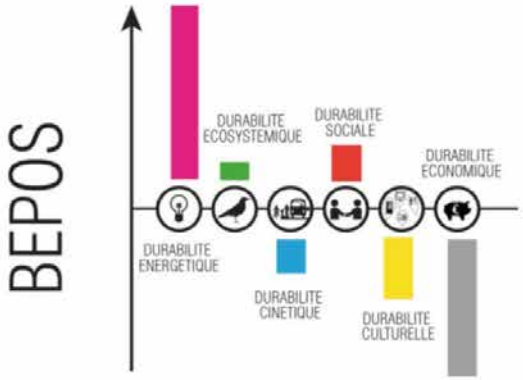


Services

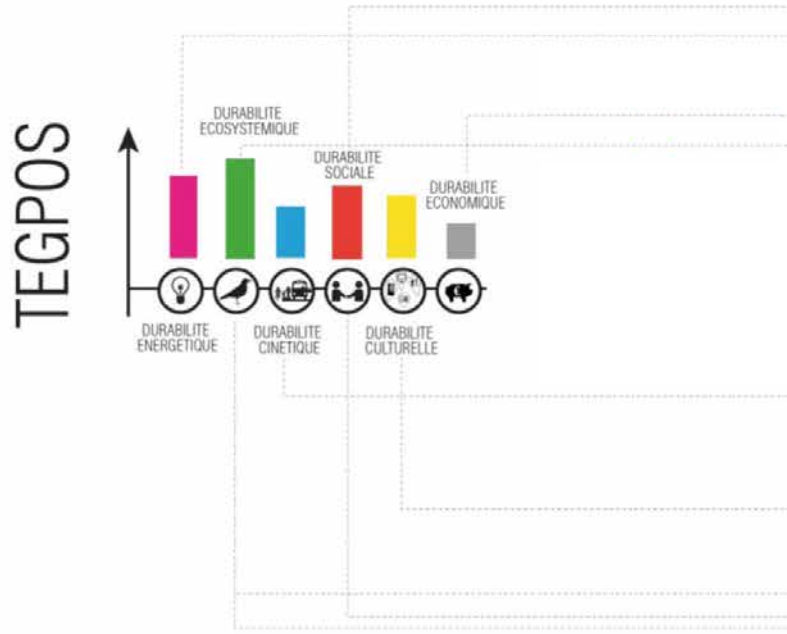
De la performance locale à la performance territoriale

BEPOS
= Performance locale ...

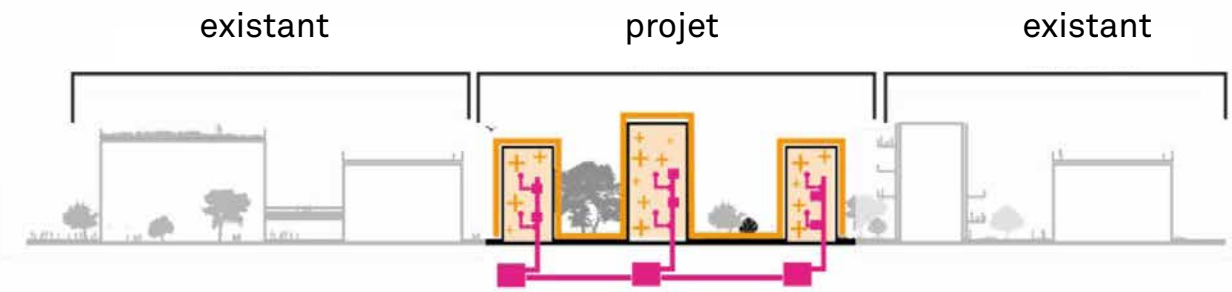


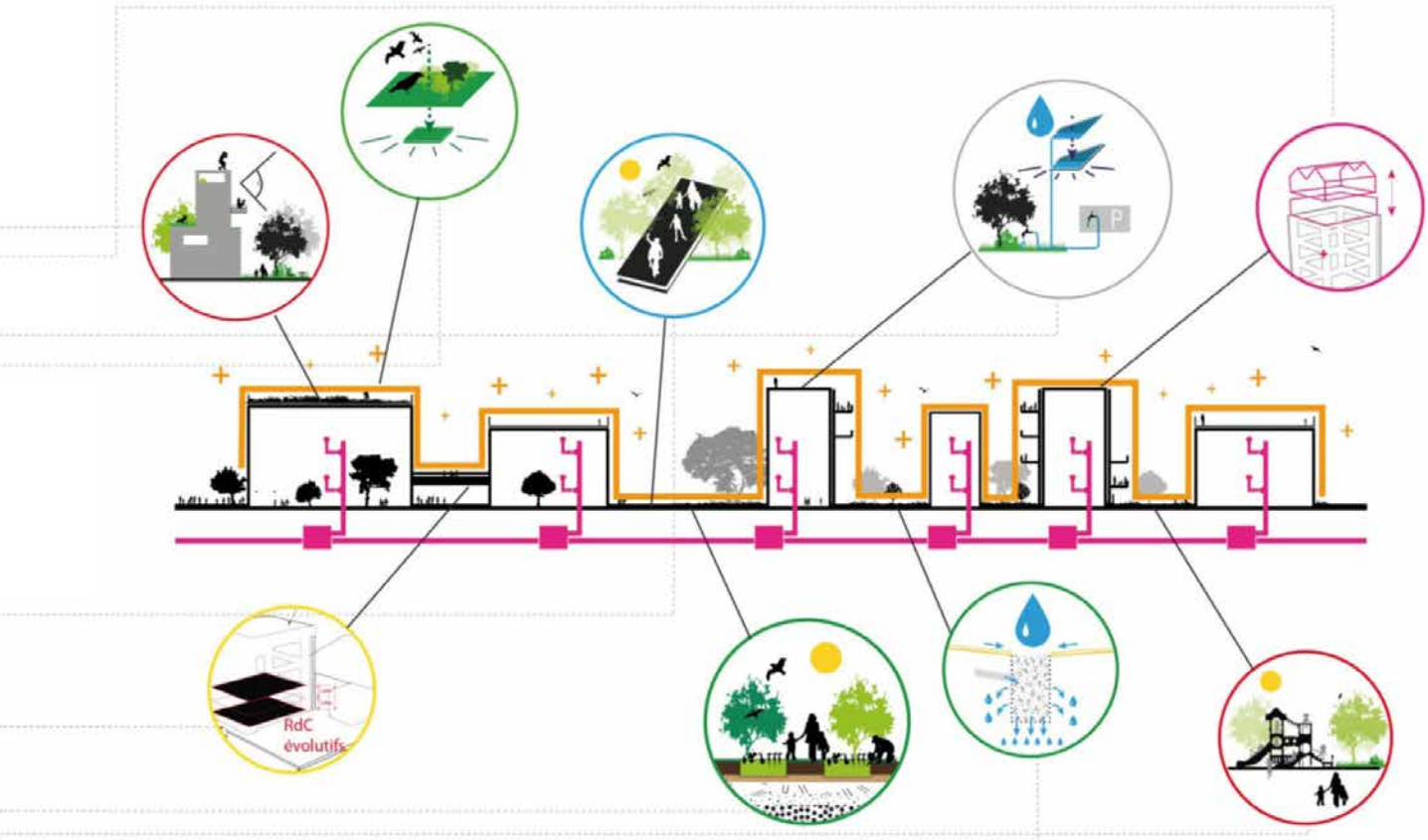


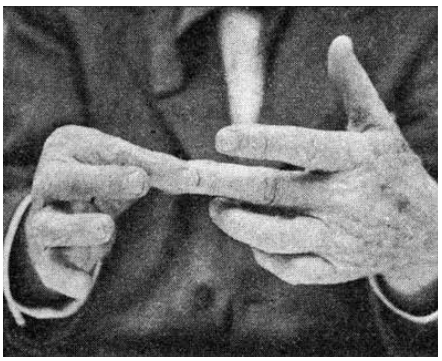
TEGPOS
= Performance globale !

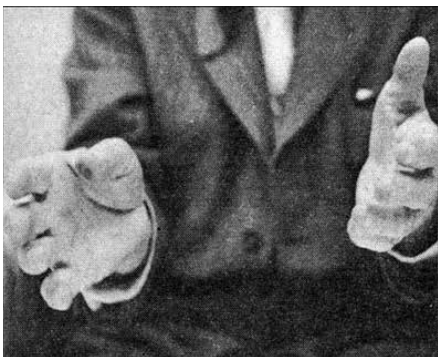


Du service attendu au service inattendu









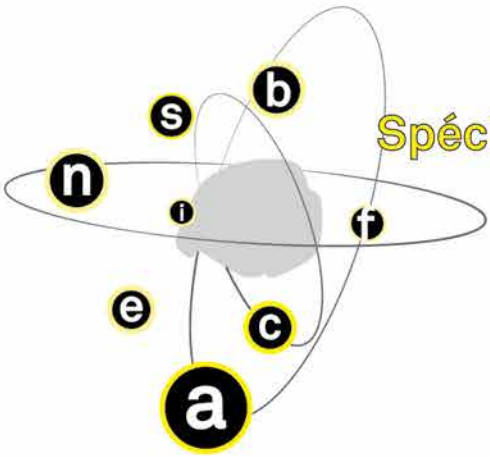
Transition

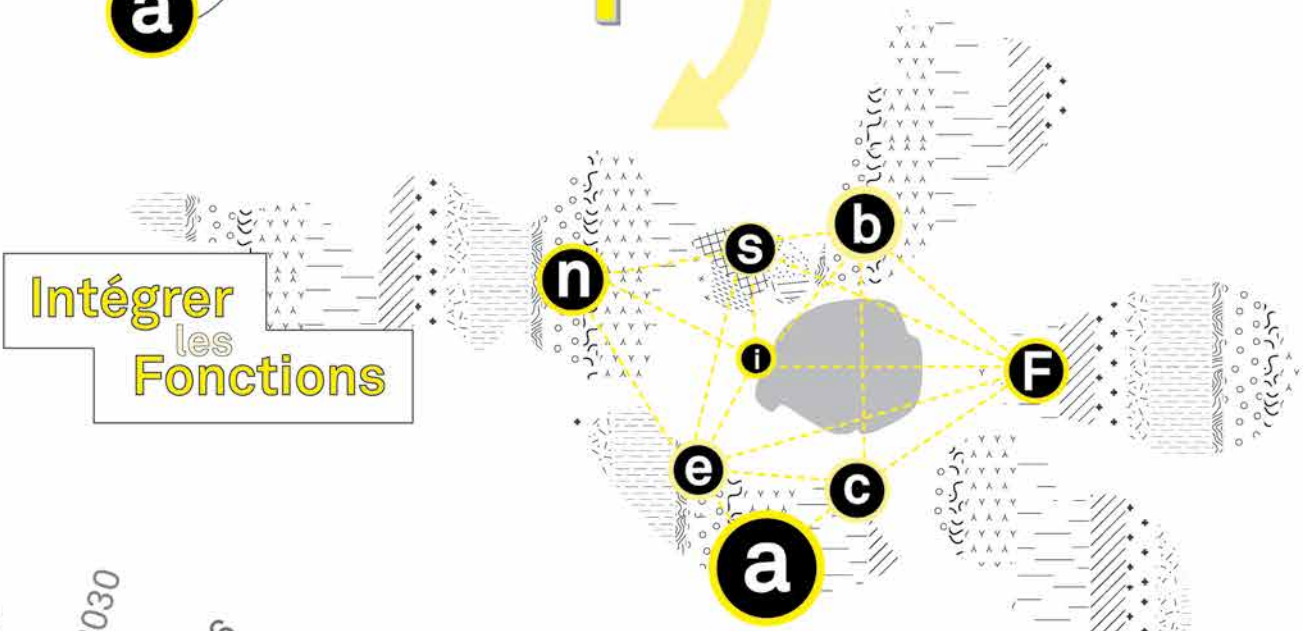
dynamiques - synthèse

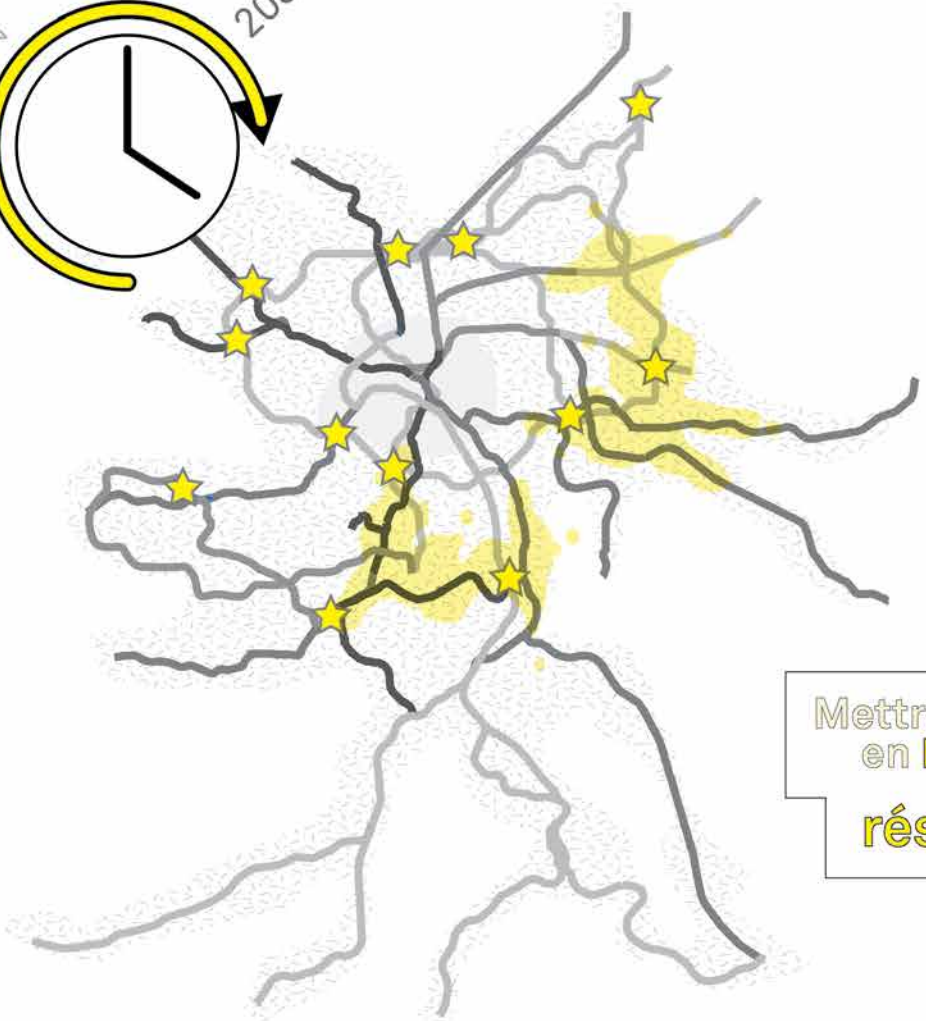
Dans un système, il n'y a pas d'objectifs autonomes.
Voici donc comment les dynamiques émergentes se mettent en phase avec les transitions propres au processus de métropolisation et avec les spécificités de fonctionnement qui caractérisent les territoires de l'Île-de-France, nous permettant d'imaginer une nouvelle métropolisation contextuelle.

Aujourd'hui, les ambitions qui guident la mise en place du Grand Paris, comptent sur l'achèvement rapide d'un nouveau système de transports, le GPE, ainsi que sur la création de nouveaux pôles de compétitivité internationale. Ces éléments structurent un grand dessein qui risque de se révéler, à l'épreuve des faits, fragile et incertain.
Pour que la vision métropolitaine puisse acquérir dynamisme, pour qu'elle augmente son rayon d'influence et pour qu'elle ne perde pas de force avec le passage du temps, il faudra prendre en compte des transitions majeures et leurs corollaires :

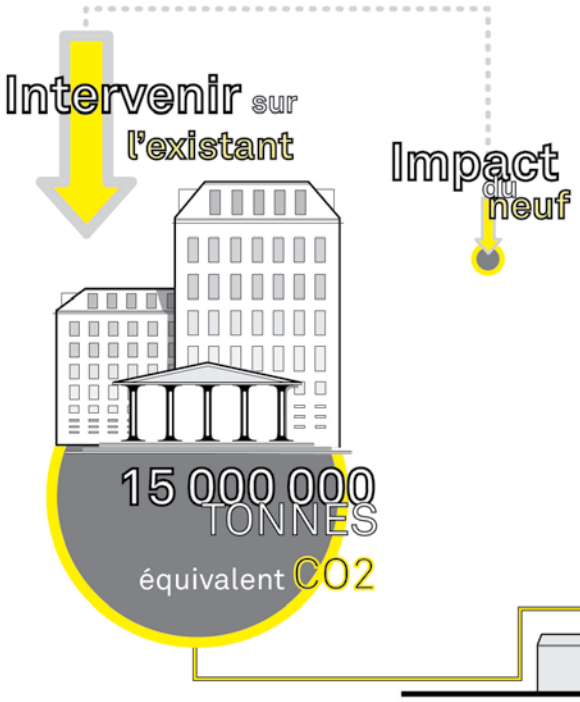
Pour optimiser l'impact de l'arrivée progressive du GPE et permettre son insertion durable dans les systèmes métropolitains en place, il faudra l'intégrer, pas à pas, au système complexe des réseaux existants et en projet (mise-en-réseau des réseaux). Ainsi, pour valoriser la compétitivité des secteurs métropolitains, la spécialisation des territoires risque de ne pas suffire.
Il faudra intégrer les multiples fonctions qui constituent une ressource territoriale, et valoriser les territoires en situation intermédiaire et les parages des nouveaux et futures pôles d'envergure métropolitain.



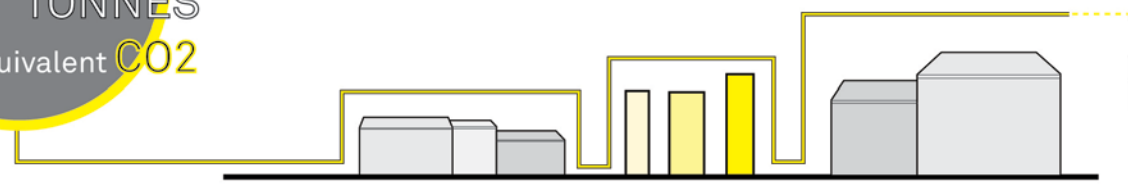




Mettre
en **réseau**
les
réseaux

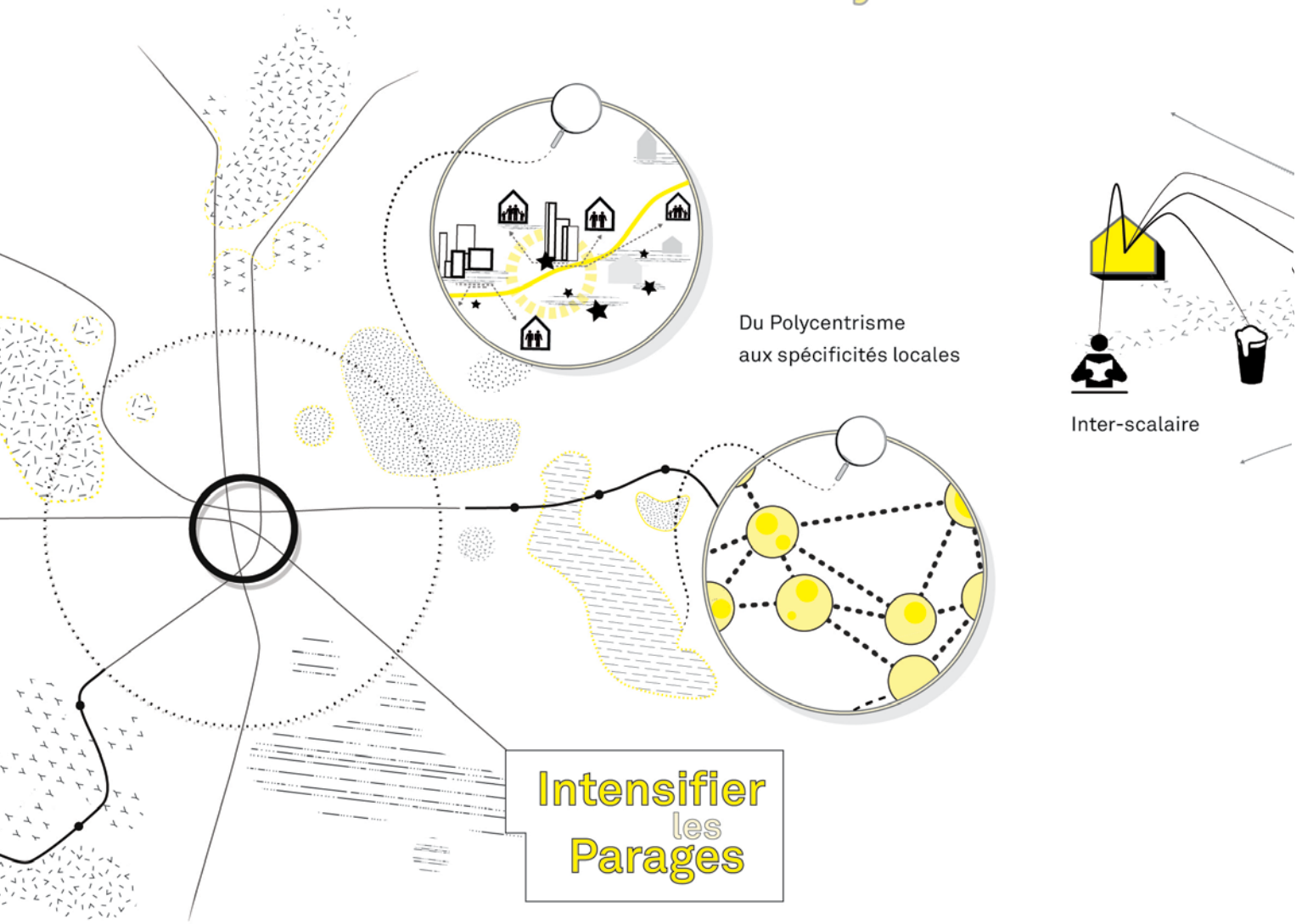


Trouver la juste ambition



Transitions

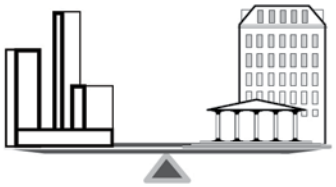
...vers un Système Ouvert



Du Polycentrisme
aux spécificités locales

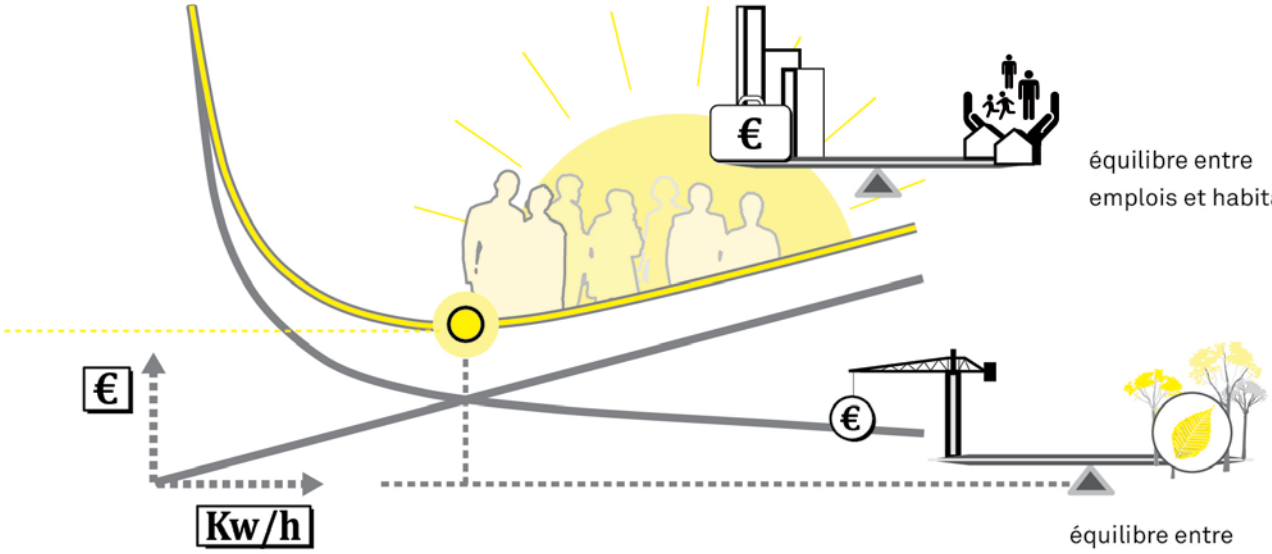
Inter-scalaire

Intensifier les Parages



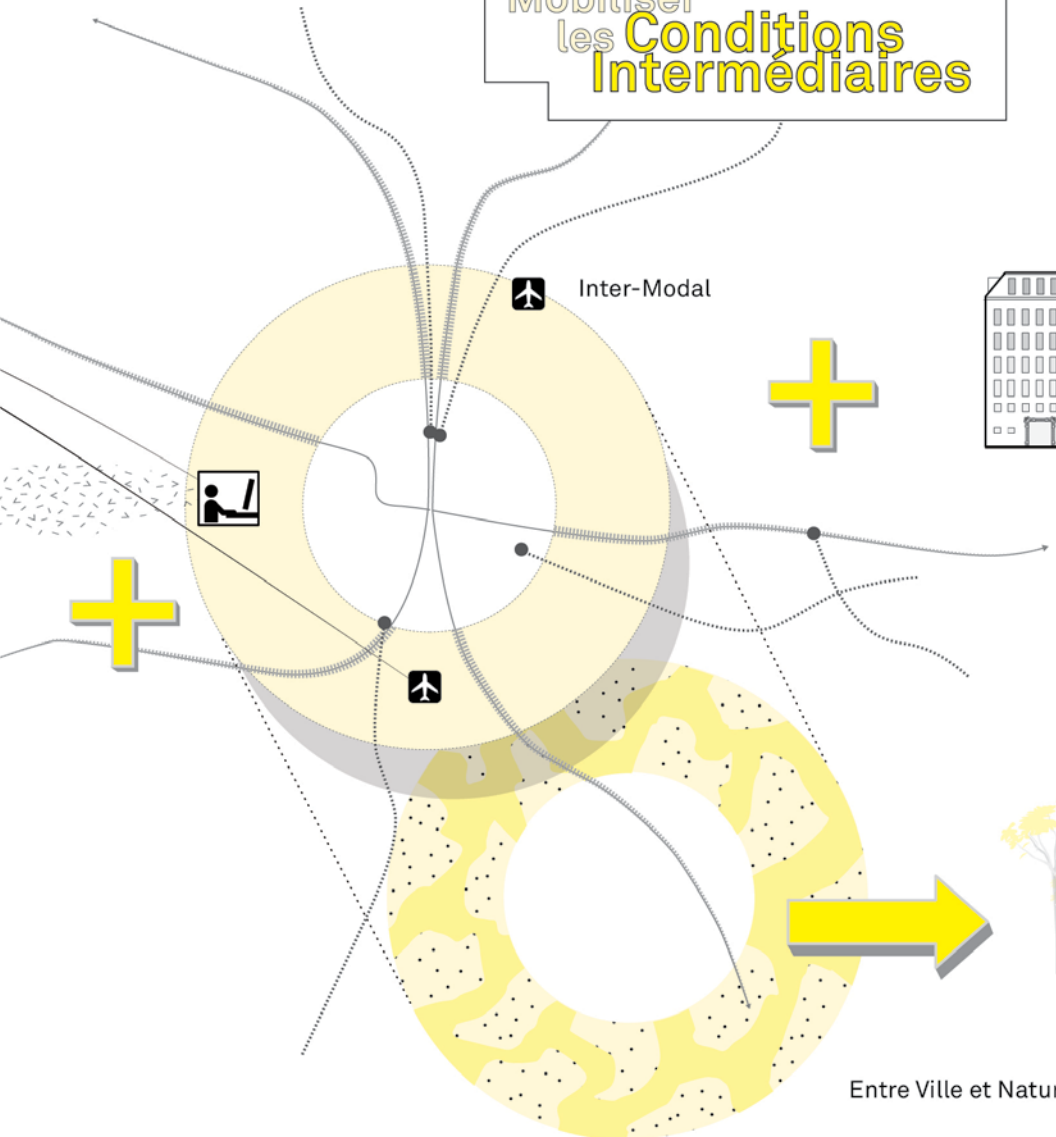
équilibre entre
nouveau et ancien

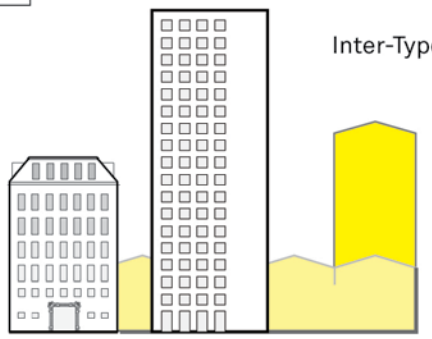
équilibre entre
emplois et habitations



équilibre entre
investissement et durabilité

Mobiliser les Conditions Intermédiaires

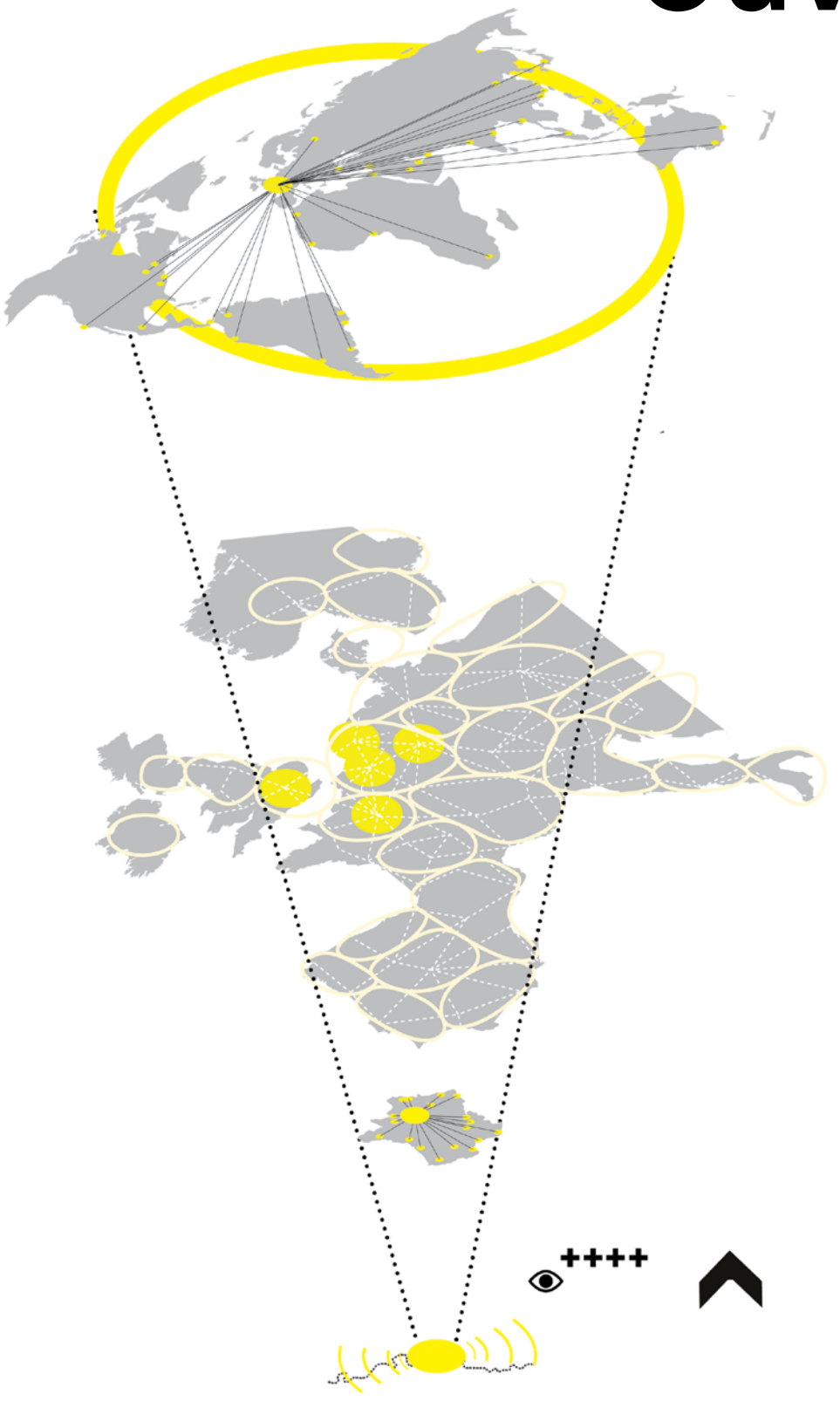




Inter-Typologique

Entre Ville et Nature

3 Penser le Système Ouvert



L'ensemble des transitions observées apportent de nouvelles relations et ouvertures (physiques et disciplinaires), qui demandent de mettre à jour notre regard sur la métropole.
Cette série d'évolutions mettent en rapport des territoires lointains entre eux, des mobilités et des échelles jusqu'aujourd'hui autonomes, elles proposent une nouvelle hybridation entre objectifs locaux et ambitions globales et révèlent des potentiels nouveaux des banlieues jusqu'à hier déconsidérées.
Plutôt que dans une addition progressive et interminable de périmètres, ces transitions se lisent dans un espace discontinu, pas forcément cartographiable, et capable d'illustrer un champ de relations en constante effervescence.
C'est un Système Ouvert qui se met en place.
Cette nouvelle phase de la métropolisation demandera alors de savoir mettre à jour en permanence la liste et les profils des protagonistes de la vie urbaine.
Pour savoir identifier les «prochaines Villes Nouvelles», il faudra aller chercher plus dans les parages des grands projets et des nouveaux centres que dans les périmètres identifiés par les récits officiels.

Pour prendre véritablement en compte cette mutation de paradigme et l'orienter, il devient alors essentiel de repenser la planification, ses méthodes et ses modèles.
On doit imaginer un outil souple, qui permet de tenir une ligne stratégique tout en prenant en compte les aléas extérieurs, autorisant une réévaluation rétroactive du récit métropolitain en fonction de ses évolutions et intégrant une multiplicité d'acteurs et d'intervenants.
Juste comme dans une scénarisation.

Intermédiations

« Voici : lorsqu'un nageur courageux traverse un fleuve large ou un détroit éventé, l'itinéraire de son voyage se divise en trois parties. Aussi longtemps qu'il garde en vue la rive du départ ou découvre celle d'arrivée, il habite encore son gîte d'origine ou déjà le but de son désir ; autrement dit, français, ici, ou japonais, là.

Or, vers le beau milieu du parcours, vient un moment, décisif et pathétique, où, à égale distance des deux rivages, pendant le passage, plus ou moins durable, d'une grande bande neutre ou blanche, il n'est encore ni l'un ni l'autre et, devient peut-être, déjà, l'un et l'autre, à la fois.

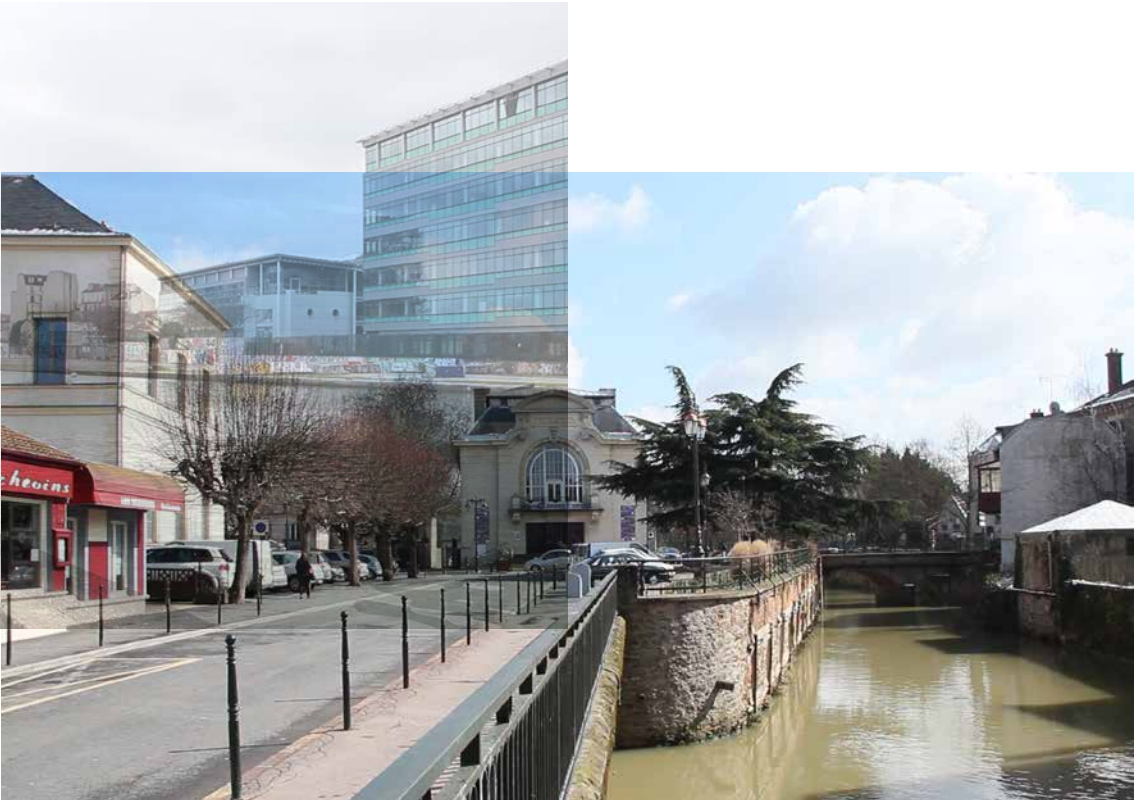
Inquiet, suspendu ; comme en équilibre dans son mouvement, il reconnaît un espace inexploré, absent de toutes les cartes et qu'atlas ni voyageur ne décrivirent.»

Atlas, Michel Serres

Le processus d'intermédiation est au cœur des nouvelles conditions métropolitaines mettant en système les réseaux, confrontant les formes bâties et les paysages, télescopant les échelles, superposant et hybridant les fonctions, connectant les modes de transports, faisant cohabiter les couches sociales...

L'intermédiation construit des situations d'entre-deux infiniment riches et diversifiées, à la fois économiquement plus abordables et géographiquement désirables, connectées aux réseaux et liées à la nature.

Si le processus d'intermédiation est un produit inhérent à la métropolisation, il constitue aussi une manière de penser le projet métropolitain qui valorisera de nouveaux protagonistes de la vie urbaine et qui devra être orienté par des outils plus souples et légerés.



Parages

Comment imaginer l'homologue des Villes Nouvelles à l'heure d'une transition qui dépasse les principes mécaniques de la planification moderne et post-moderne?

Il faudra les chercher en dehors des périmètres préétablis et des futures polarités.
Ce sont les territoires, les espaces et les parages en perpétuelle évolution qui véhiculent une nouvelle image -furtive- de la métropole.

14
15
Alarm

Comment penser une planification légère, capable de mettre en système et d'orienter les multiples intermédiations de la métropole tout en permettant l'émergence de nouvelles ?

Comment penser les multiples échelles des relations métropolitaines dans le temps ?

Comment penser un projet métropolitain écrit à plusieurs mains et à plusieurs disciplines, avec une collaboration transversale de la pyramide des acteurs ?

Mais comment ...

Comment révéler les potentiels cachés des nouveaux parages métropolitains et les intégrer dans des dynamiques de large impact ?

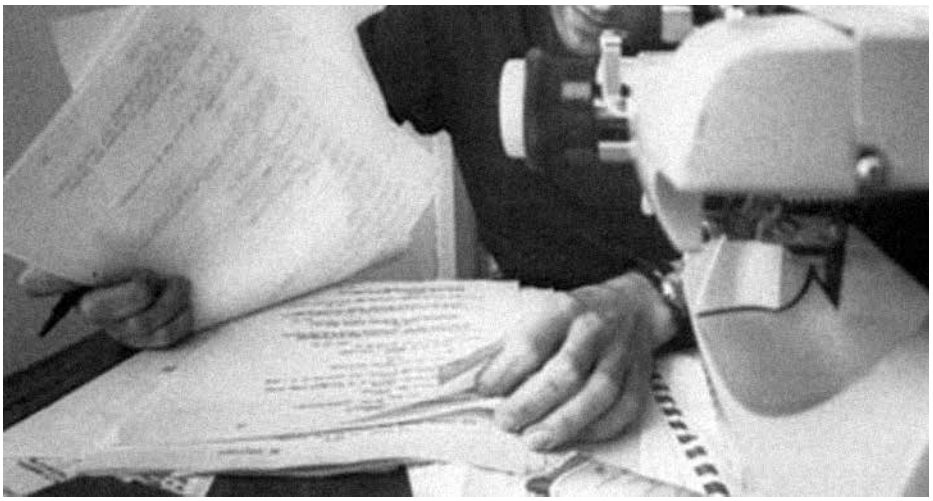
Comment faire et penser système à toutes les échelles et dans toutes les temporalités ?

Comment augmenter et alimenter le récit dominant de la planification pour le rendre réactif aux évolutions locales et de court terme ?

Comment structurer un lien agile entre des ambitions situées dans des politiques sectorielles diverses ou dans des instruments de planification d'échelle différente ?

Comment harmoniser les ambitions de territoires distants et expliciter leurs relations ?

Scénariser



«En cet empire, l´art de la cartographie fut poussé à une telle perfection que la carte d'une seule province occupait toute une ville et la carte de l'empire toute une province.

Avec le temps, ces cartes démesurées cessèrent de donner satisfaction et les collèges de cartographes levèrent une carte de l´empire, qui avait le format de l´empire et qui coïncidait avec lui, point par point.

Moins passionnées pour l'étude de la cartographie, les générations suivantes réfléchirent que cette carte dilatée était inutile et, non sans impiété, elle l´abandonnèrent à l´inclémence du soleil et des hivers.

Dans les déserts de l'ouest, subsistent des ruines très abimées de la carte. Des animaux et des mendiants les habitent. Dans tout le pays, il n´y a plus d´autre trace des disciplines géographiques»

Suarez Miranda, Viajes de Varones Prudentes,
Livre IV, Chapitre XIV, Lérida, 1658

Jorge Luis Borges - L'Aleph et autres textes

Transition du regard

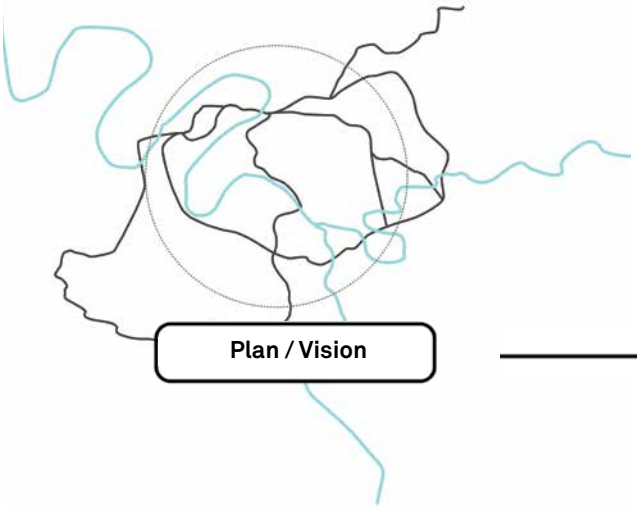
Cette transition demande d'adopter un regard nouveau sur les territoires et leur mutation. Admettant la créativité et l'effervescence potentielles de leurs processus de transformation, elle suppose d'ouvrir les procédures d'intervention. Devant éviter de figer les évolutions territoriales par une cartographie trop dirigiste, la planification doit évoluer au profit d'une méthode plus souple et inclusive.

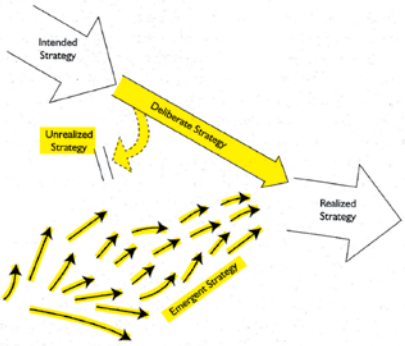
La méthode de la scénarisation propose alors des principes applicables à la mise en projet de la métropole francilienne. Elle permet de mettre en place un récit prospectif, appropriable par une pluralité d'acteurs. Elle intègre et met ensemble des objectifs et intentions de projet ciblés et relatifs à de multiples territoires. Par ailleurs, elle constitue un récit sans cesse rechargé et réévalué de manière rétroactive en fonction de ses évolutions.

La scénarisation n'est pas pensée aujourd'hui pour 2050. Ce n'est pas un récit idéologique mais une œuvre ouverte qui suit de près les avancements de la métropolisation, s'intéresse au réel plus qu'aux ambitions planificatrices, pour orienter les transitions en cours et faire système à toutes les échelles.

S. XXI

Ville Créative → Grand Paris Créatif





Plan / Vision → Scénarisation

1 — 2 — 3 → 4

Avantages de la scénarisation

Ainsi la méthode de la scénarisation présente-t-elle les avantages de la souplesse et de l'adaptation au complexe.

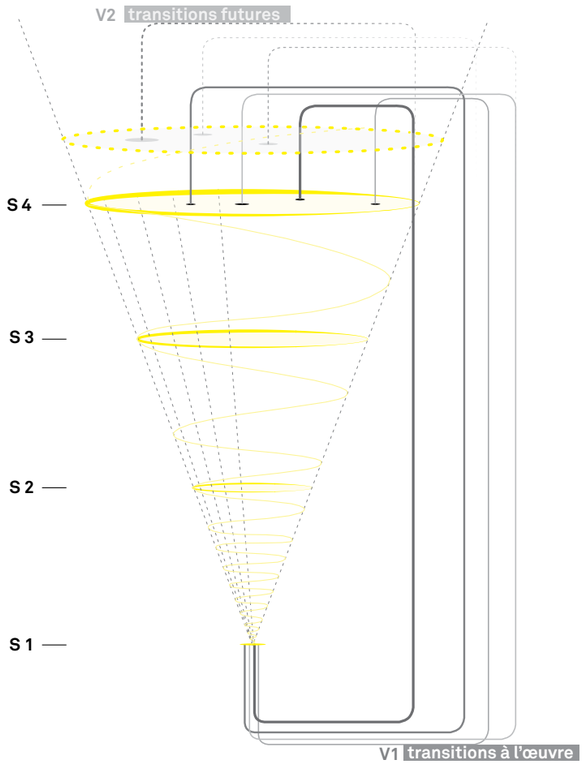
Rétroactive, elle peut être constamment remise à jour et corrigée, adaptée, à la différence d'un simple phasage. Elle est ainsi capable de s'adapter aux évolutions en cours et aux imprévus. Les scénarios relatifs à une période de la transition métropolitaine peuvent donc être évoqués et réintégrés ou associés aux pistes alternatives et aux potentiels impensés qui l'accompagnent.

Systémique, elle donne un sens inédit aux différentes conditions locales, pensées dans leurs relations plutôt que sous le spectre de la contiguïté et de l'homogénéité. Elle permet donc d'orienter les relations entre des territoires spatialement déconnectés et lointains.

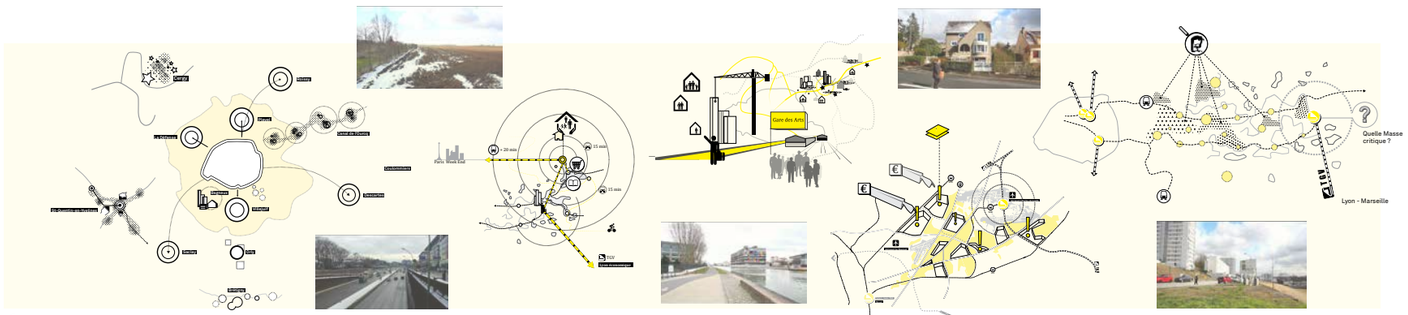
Multi-actorielle , elle intègre dans la définition de ses objectifs les avis de la communauté scientifique, entrepreneuriale et associative. Elle n'est pas uniquement rythmée par l'agenda politique. Elle permet de gérer l'incertitude au lieu de figer des objectifs et des prétendues certitudes de croissance.

Circonstancielle, elle est plus utile à trouver les bons leviers de stimulation des transitions plutôt qu'à définir les périmètres spatiaux pour des financements d'Etat nécessaires à imposer les changements. Suggérant un nouveau rôle pour l'action publique, elle mets à jour le récit de la planification avec des histoires apparemment secondaires et des horizons temporels plus courts.

Intégratrice, la scénarisation est l'outil de la mise en système de l'ensemble des territoires franciliens et des conditions intermédiaires qui font la métropole. Elle agit sur et dans toutes les temporalités : de celle du vécu individuel à celle des processus de prospective propres à l'action collective, tissant les liens nécessaires à construire un récit « global ». Elle permet de penser une complémentarité des rôles des différents projets métropolitains et d'articuler leur dynamique dans le temps. Elle optimise ainsi les évolutions en cours (la construction progressive du GPE, par exemple) sans attendre la finalisation des objectifs à long terme.



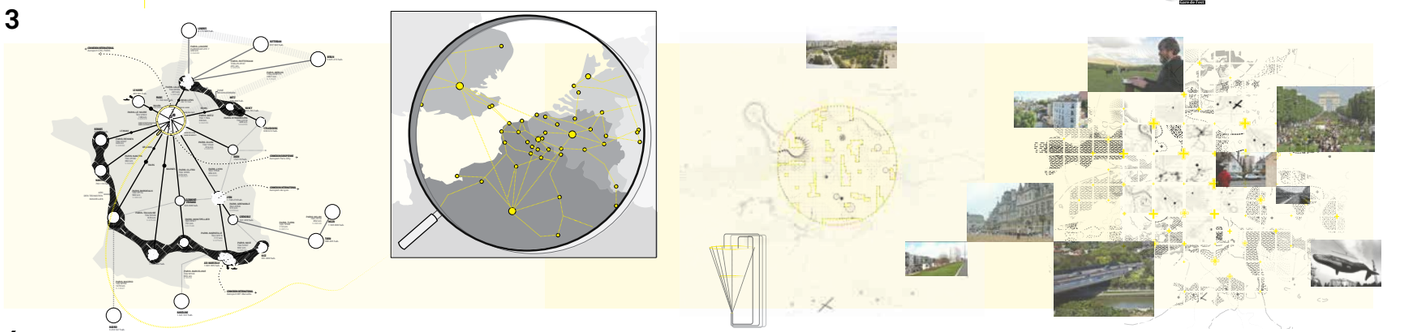
V 1



saison 1

saison 2

saison 3



saison 4

vers une nouvelle scénarisation **... V 2**

1- Des héros très discrets

2- La métropole
n'attend pas le métro

3- Le Grand Paris Express

4- Paris-France-Monde

4/ Episodes pilotes de la Scénarisation

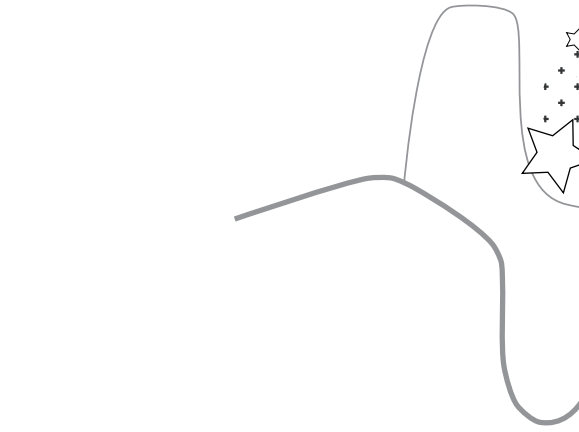
Ce récit illustré propose un exemple de scénarisation du futur francilien, anticipant les innovations endogènes, les transformations sociétales et l'impact des grands projets.
Il préfigure une évolution en faveur de la mise en système des territoires et des réseaux et d'une approche multiscalaire. Il se construit autour de quatre saisons, chacune porteuse d'un sens spécifique, présentant un moment fort du futur francilien.

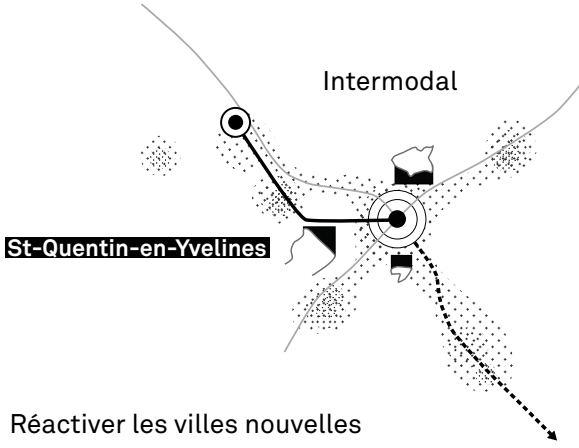
Saison 1 _ Aujourd'hui

Des héros très discrets

En Saison 1, on prend conscience que ça ne va pas vraiment se passer comme on l'avait imaginé.
Alors que le Grand Paris s'élabore autour du tracé du métro et de ses futures gares, la condition métropolitaine se met en place dans d'autres territoires, qui ne sont pas sous les feux de la rampe : situés dans les « *parages* » de la zone dense visée par le Grand Paris ou dispersés dans le périurbain, animés par des modes de vie mutliscalaires.

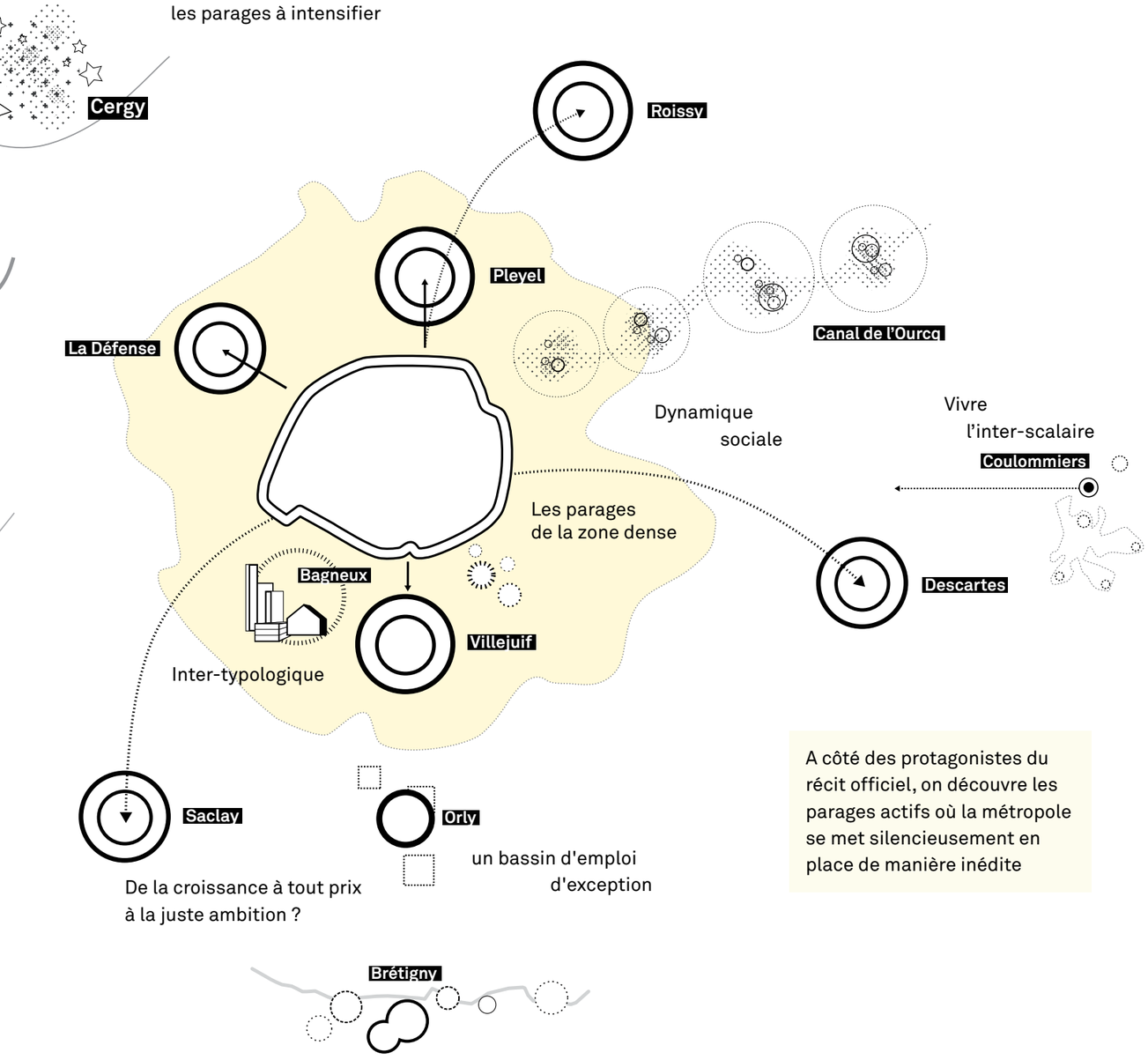
Le «cahier des charges» de l'action collective demandera alors d'identifier les «signaux faibles» de la mutation continue de la métropole, de repérer les points de convergence des mécanismes socio-économiques et de leurs dynamiques.



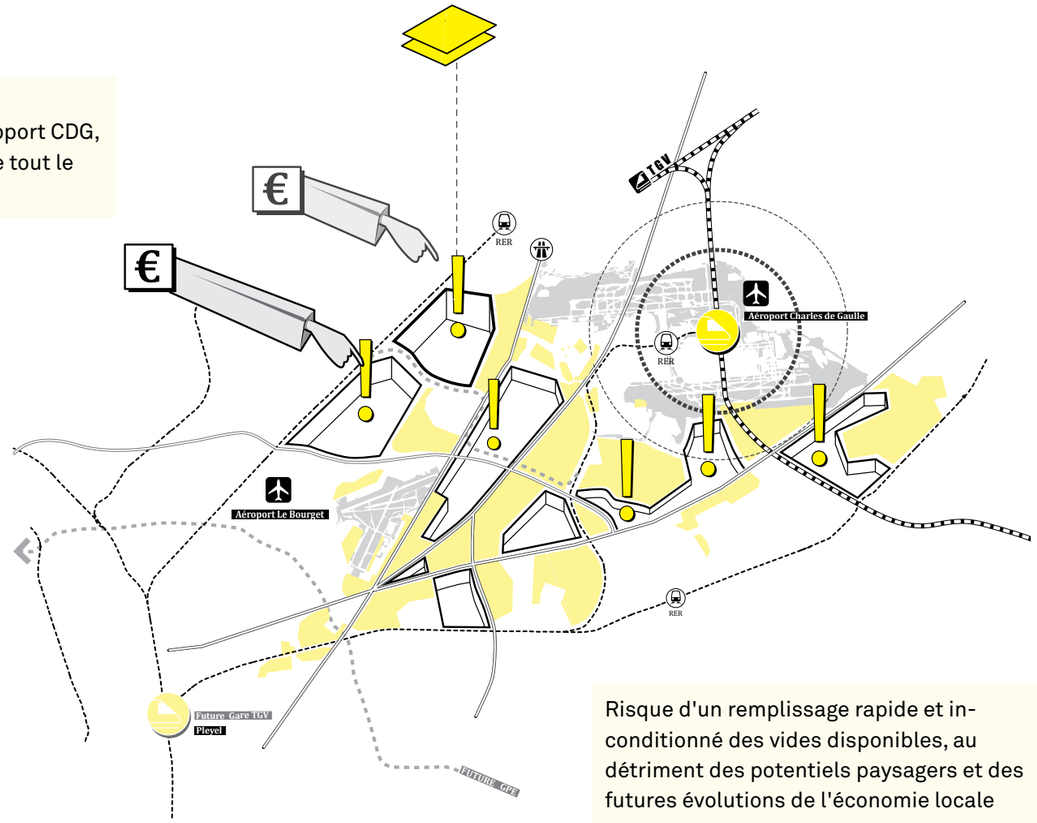


Réactiver les villes nouvelles

Entre paysage et infrastructure,
les parages à intensifier



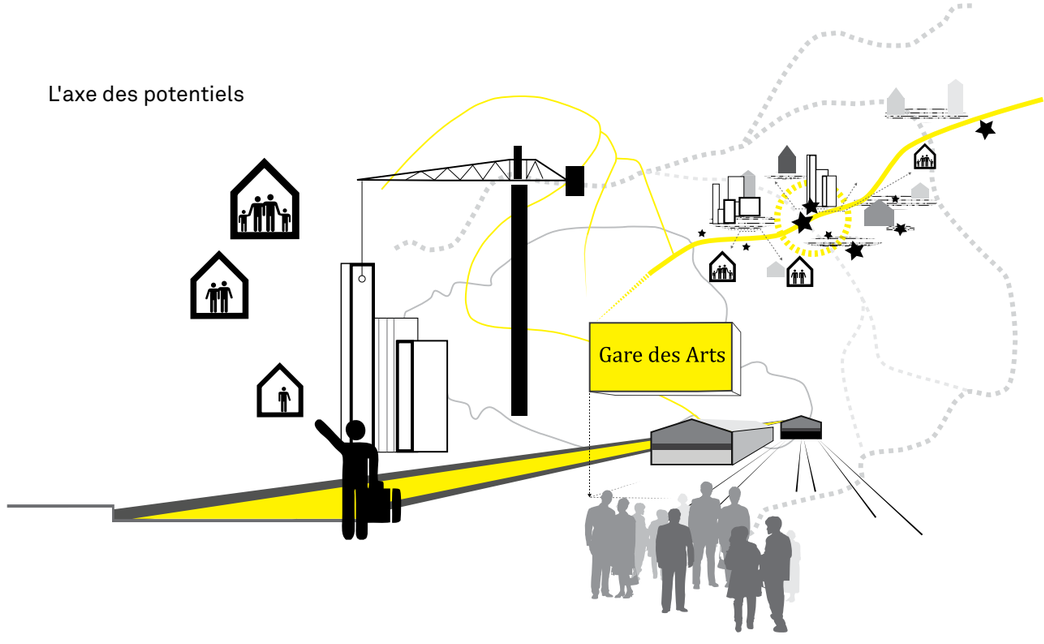
A Roissy, l'accessibilité multimodale et la polarisation fonctionnelle autour de l'aéroport CDG, stimulent une attractivité considérable de tout le secteur, elle demande d'être maîtrisée



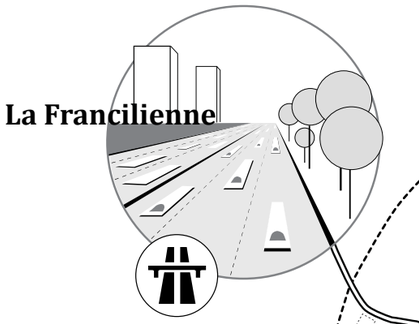
Risque d'un remplissage rapide et inconditionné des vides disponibles, au détriment des potentiels paysagers et des futures évolutions de l'économie locale

A côté des protagonistes du récit officiel, on découvre les parages actifs où la métropole se met silencieusement en place de manière inédite

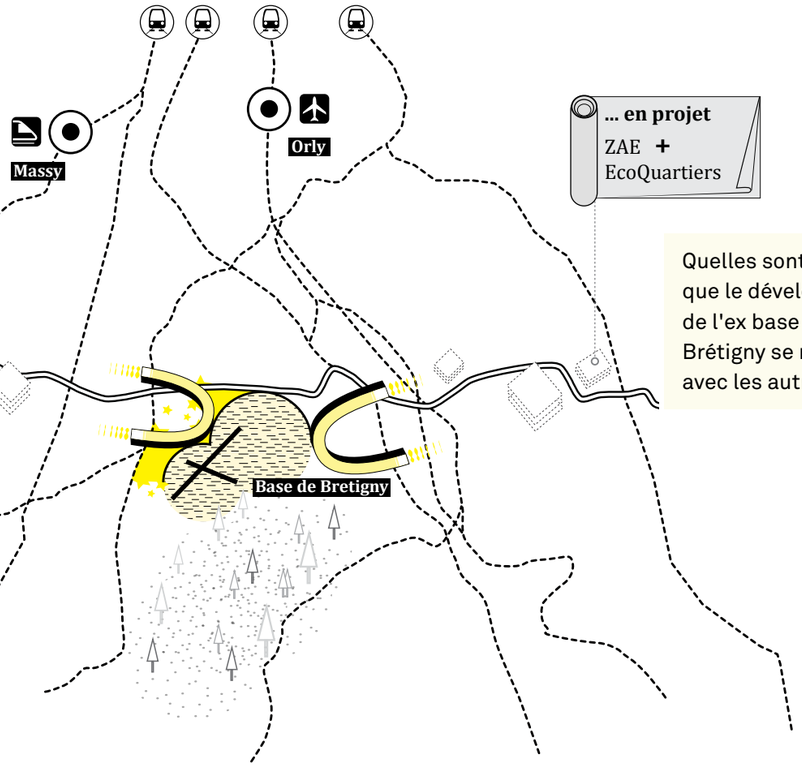
L'axe des potentiels



Le long du canal de l'Ourcq un fort dynamisme social se confronte à un renouvellement rapide et une réappropriation des anciens sites industriels pour de nouvelles activités



La Francilienne



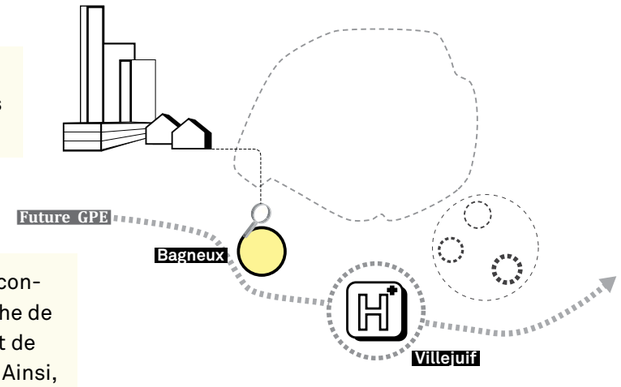
... en projet
ZAE +
EcoQuartiers

La Francilienne parcourt la limite aléatoire entre zone dense et périurbain

Elle attire de nombreux programmes de ZAE (zone d'activité économique) et écoquartiers

Quelles sont les conditions pour que le développement intense de l'ex base aéronautique de Brétigny se mette en système avec les autres polarités isolées ?

Autour du nouveau pôle de Villejuif, les mutations urbaines se multiplient

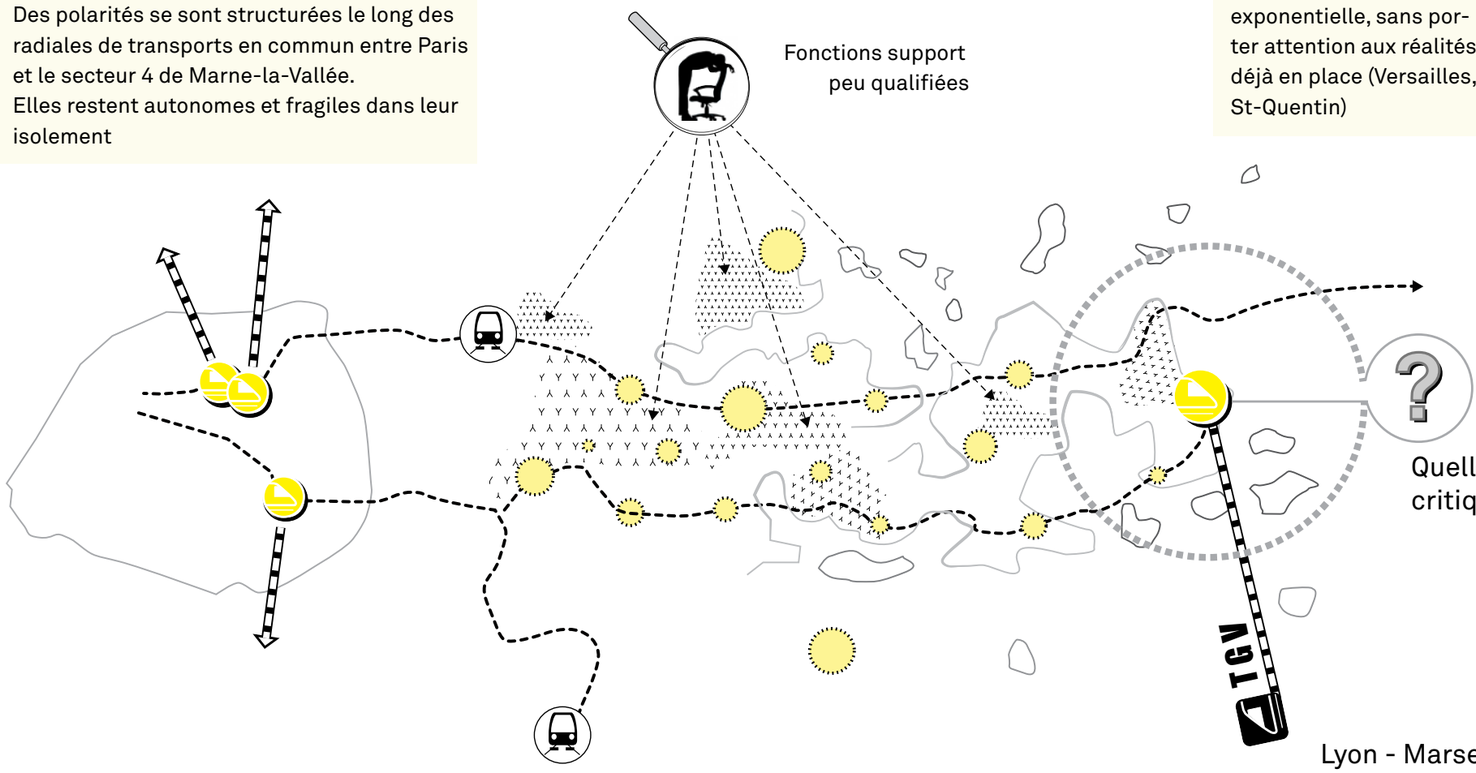


Bagneux développe une condition morphologique riche de variantes typologiques et de styles de vie multiples....Ainsi, à Ivry on pense l'invention d'un nouveau centre-ville sur les traces d'un ensemble industriel

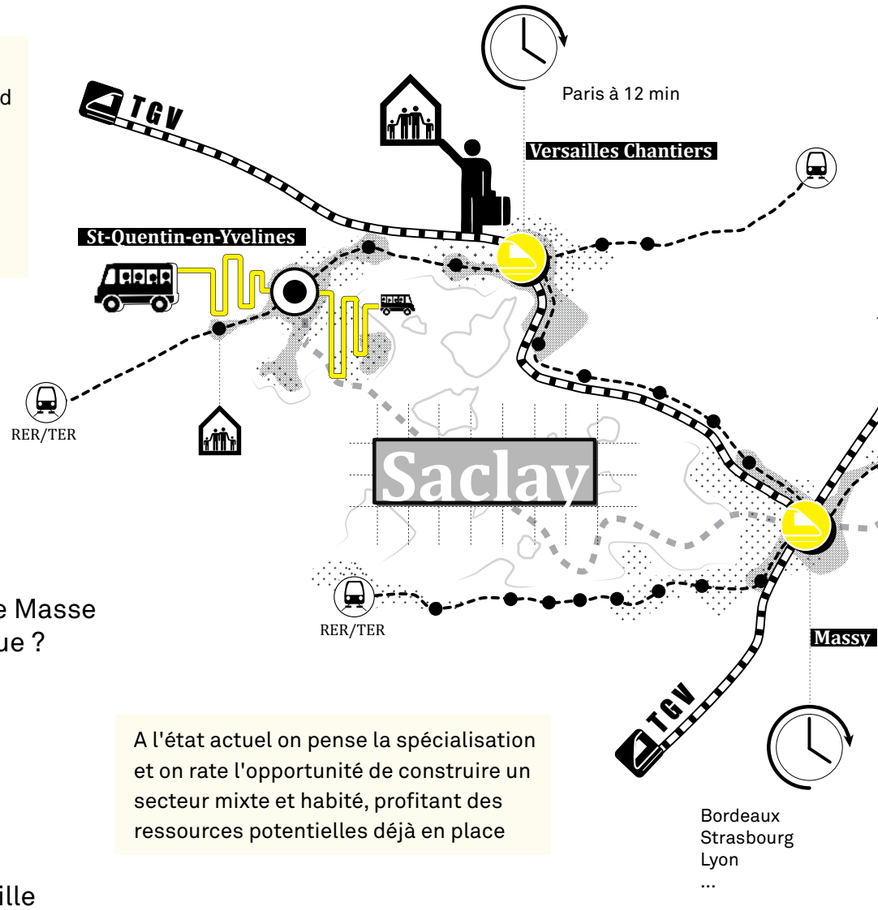
Le Bassin d'emploi d'Orly

Plaques logistiques

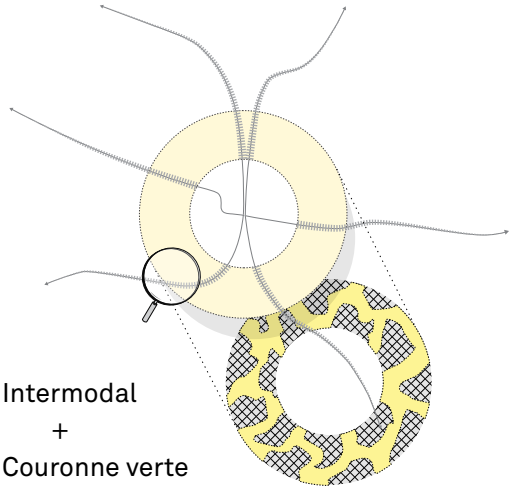
Des polarités se sont structurées le long des radiales de transports en commun entre Paris et le secteur 4 de Marne-la-Vallée.
Elles restent autonomes et fragiles dans leur isolement



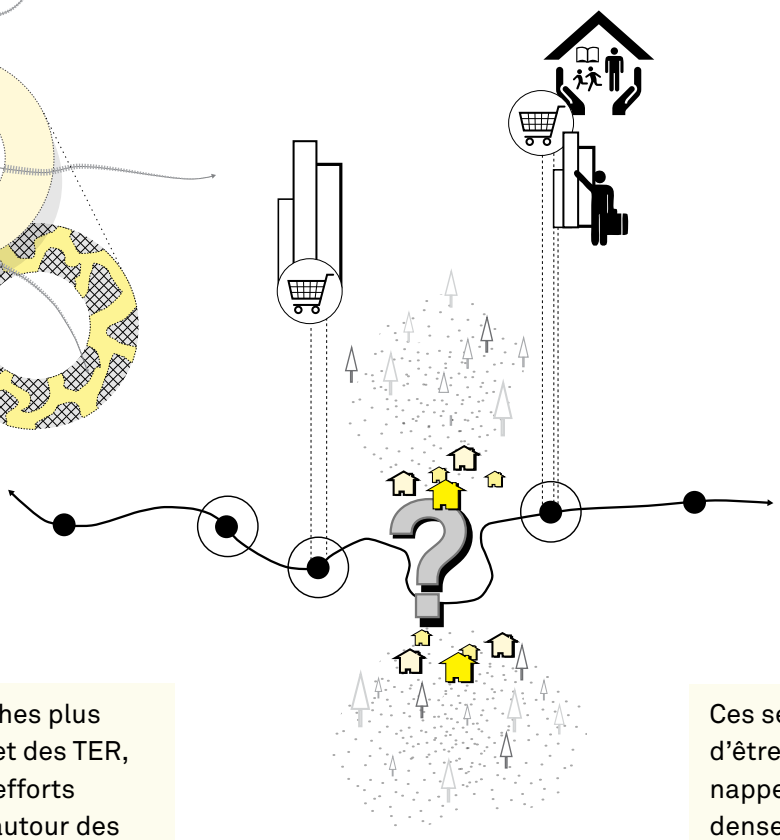
Saclay: on promet pour cette nouvelle île du Grand Paris une croissance exponentielle, sans porter attention aux réalités déjà en place (Versailles, St-Quentin)



A l'état actuel on pense la spécialisation et on rate l'opportunité de construire un secteur mixte et habité, profitant des ressources potentielles déjà en place

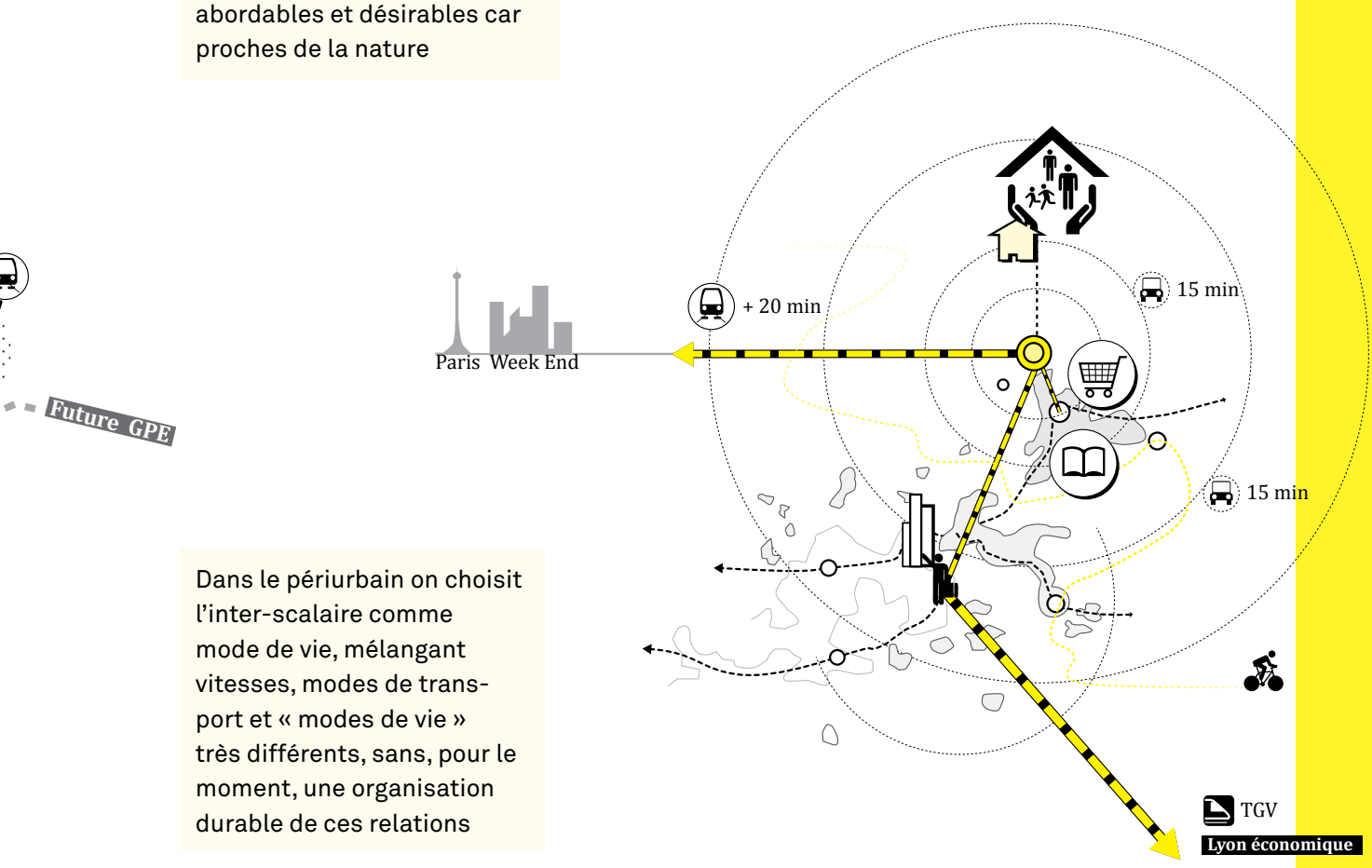


Intermodal
+
Couronne verte



Le long des branches plus externes du RER et des TER, on concentre les efforts d'aménagement autour des pôles de gare, au détriment des opportunités offertes par des conditions intermédiaires, à la fois économiquement abordables et désirables car proches de la nature

Ces secteurs risquent d'être occupés par une nappe pavillonnaire peu dense et très liée à l'usage de la voiture



Dans le périurbain on choisit l'inter-scalaire comme mode de vie, mélangant vitesses, modes de transport et « modes de vie » très différents, sans, pour le moment, une organisation durable de ces relations

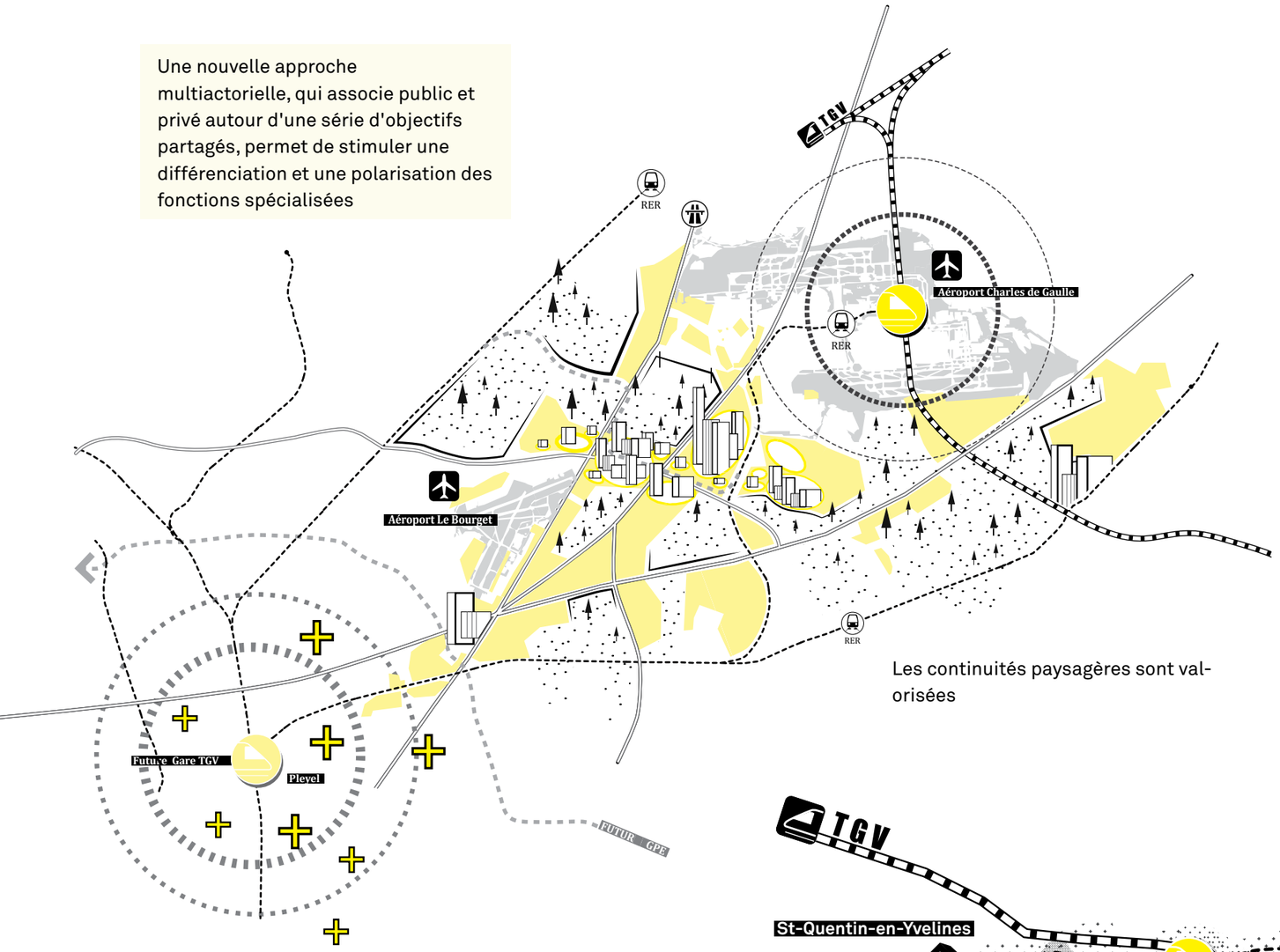
Saison 2 _ Demain

La métropole n’attend pas le métro

Il faut entre 10 et 20 ans pour réaliser le métro automatique.
Mais la métropole n’attend pas.
Elle se transforme, silencieusement mais en profondeur.
La Saison 2 raconte cette transformation des modes de vie, une transition progressive que personne ne peut planifier.
Les mobilités évoluent, grâce aux innovations technologiques, à la puissance des réseaux sociaux, aux nouveaux véhicules, au covoiturage et à la progressive mise en réseau des réseaux.
Des outils pour gérer sur le court terme des nouvelles formes de péréquation se mettent en place.
La coopération entre fonctions permet de commencer à valoriser les diverses ressources territoriales.
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.

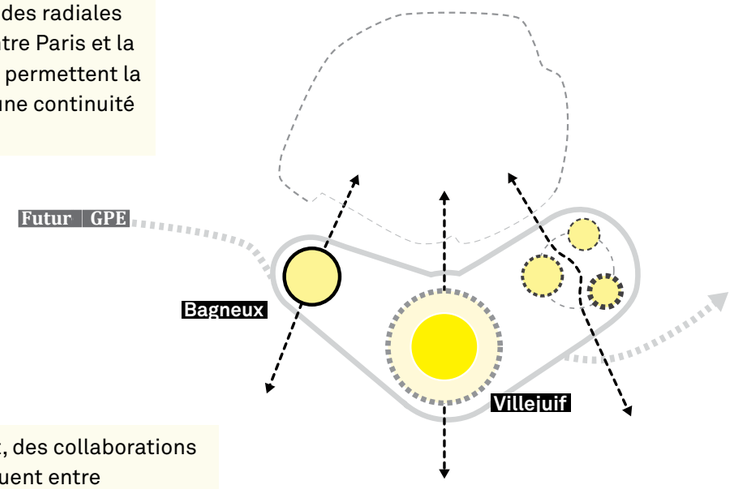
Le « cahier des charges » de l’action collective demandera alors d’anticiper et préparer les effets d’interdépendance entre les grands projets de l’investissement public (GPE) et les dynamiques induites par le marché et les multiples innovations sociétales.

Une nouvelle approche multiactorielle, qui associe public et privé autour d'une série d'objectifs partagés, permet de stimuler une différenciation et une polarisation des fonctions spécialisées

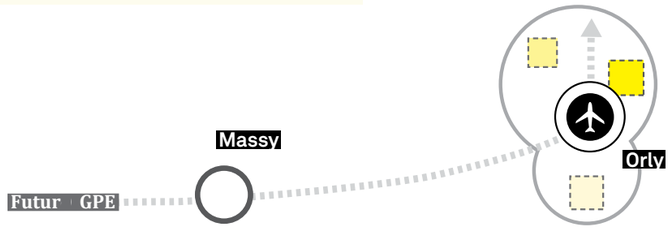


Les continuités paysagères sont valorisées

La prolongation des radiales de connexion entre Paris et la couronne dense permettent la construction d'une continuité urbaine.

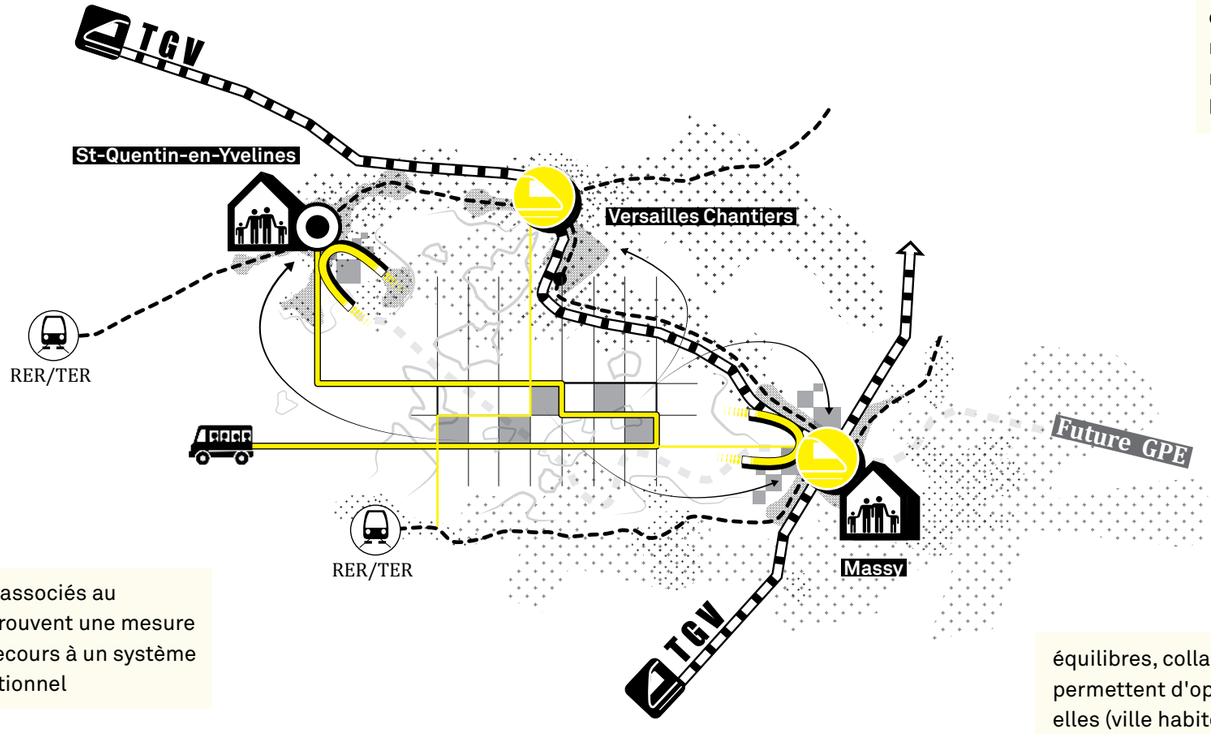


Transversalement, des collaborations inédites se fabriquent entre spécialisations différentes

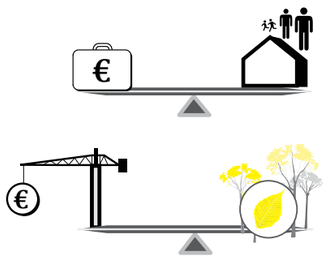


Entre-temps, les pôles autour d'Orly commencent à voir leurs fonctions muter. La logistique de masse commence à cohabiter avec services et logements

L'émergence du pôle d'affaire du Bourget et l'attractivité de Pleyel (future gare intermodale TGV-GPE), lancent une nouvelle dynamique locale qui fait système avec le nouveau profil créatif et culturel du Nord-est parisien

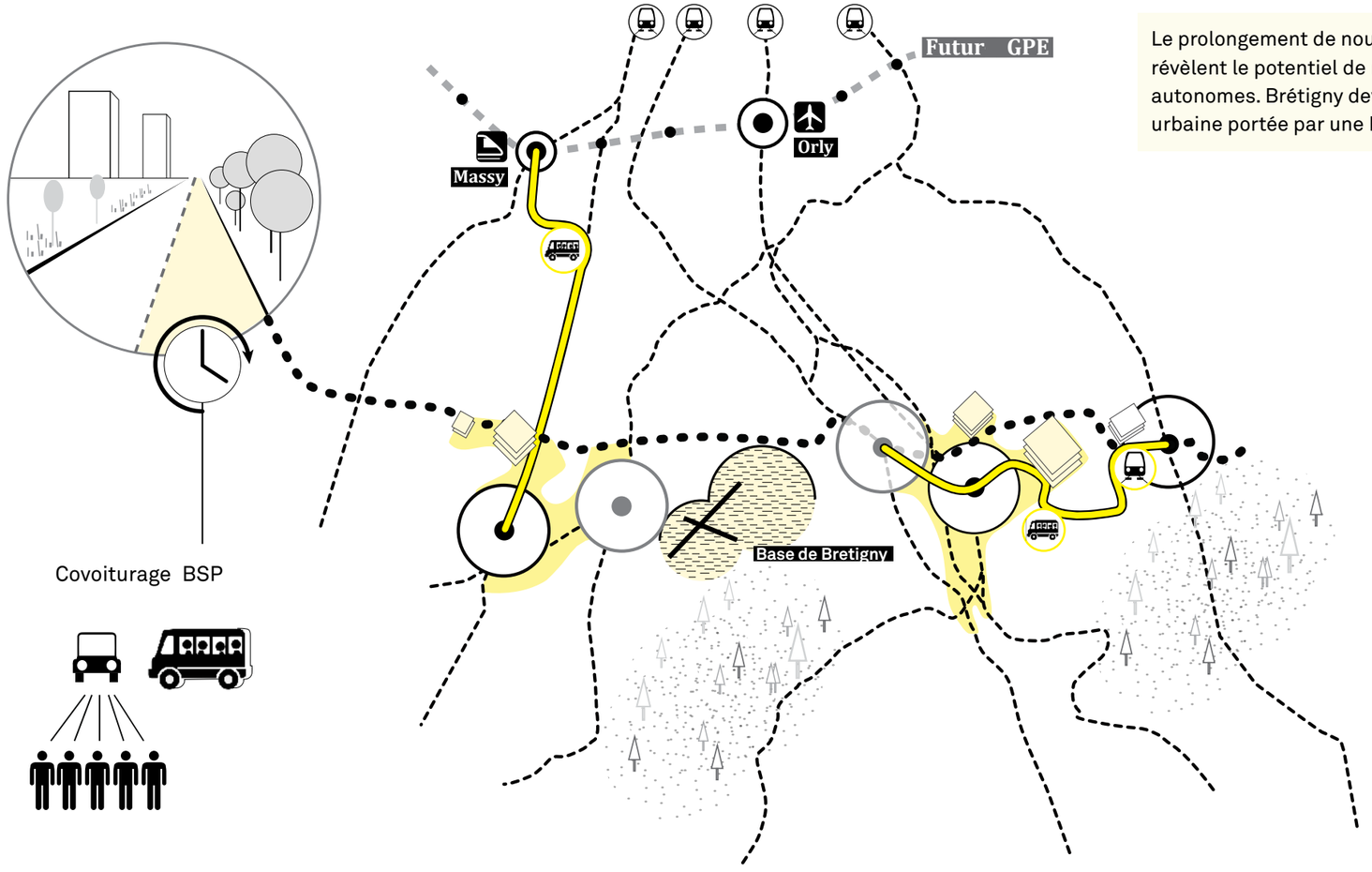


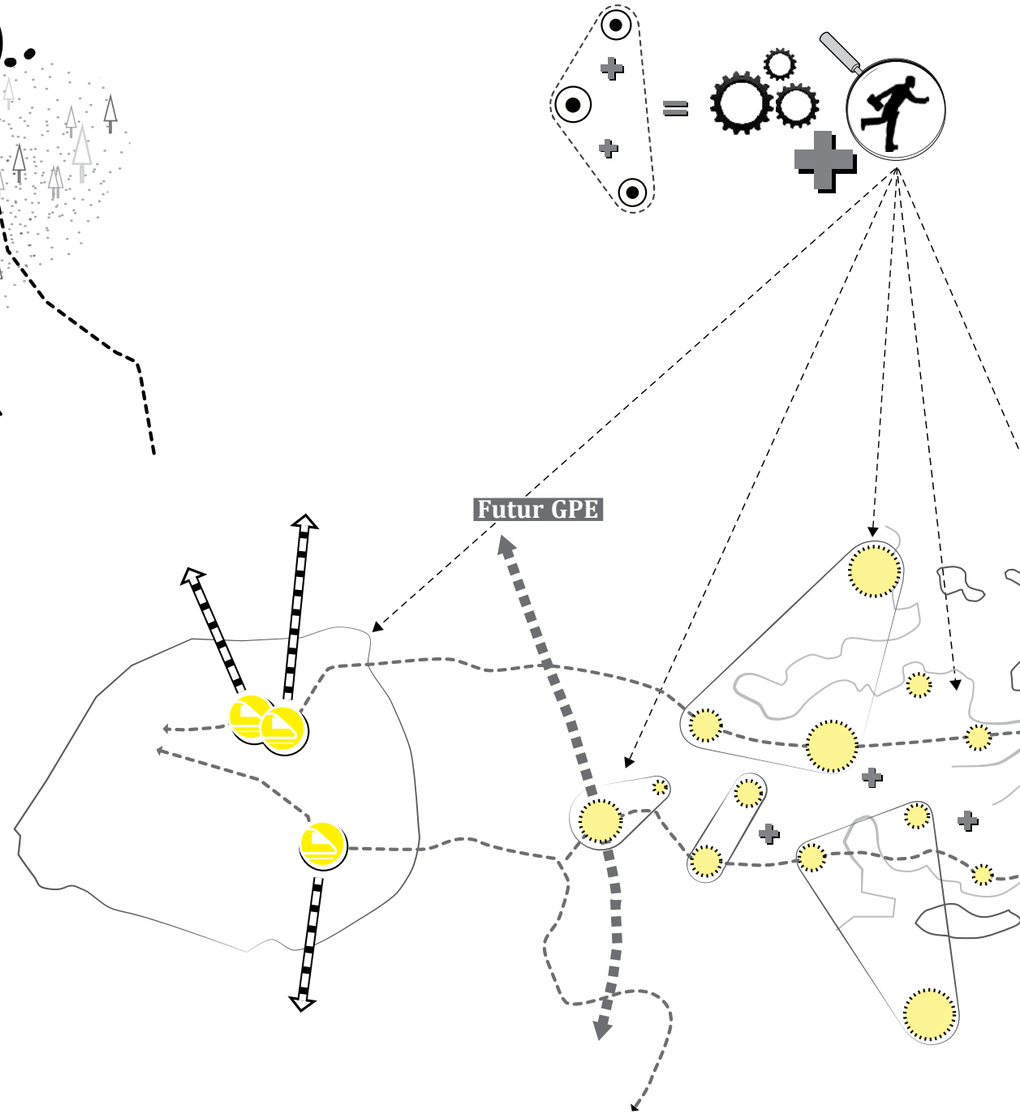
Saclay : Les risques associés au surinvestissement trouvent une mesure de gestion dans le recours à un système progressif et proportionnel

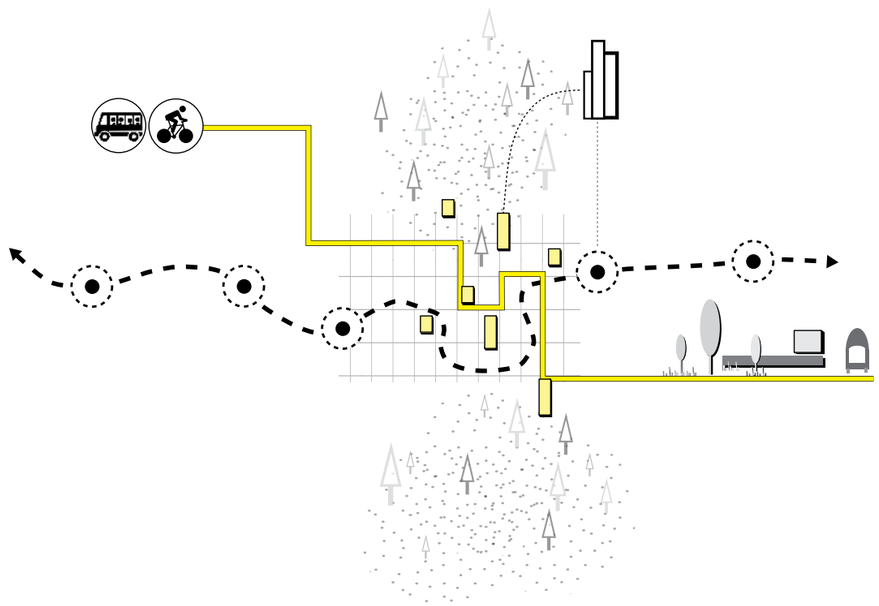


équilibres, collaborations et nouvelles péréquations, permettent d'optimiser l'apport des valeurs contextuelles (ville habitée, paysage d'exception) à l'arrivée de nouvelles fonctions spécialisées

Le prolongement de nouvelles connexions radiales et transversales révèlent le potentiel de mise en système de différentes plaques autonomes. Brétigny devient un épisode porteur dans la nouvelle connexité urbaine portée par une Francilienne à l'usage renouvelé



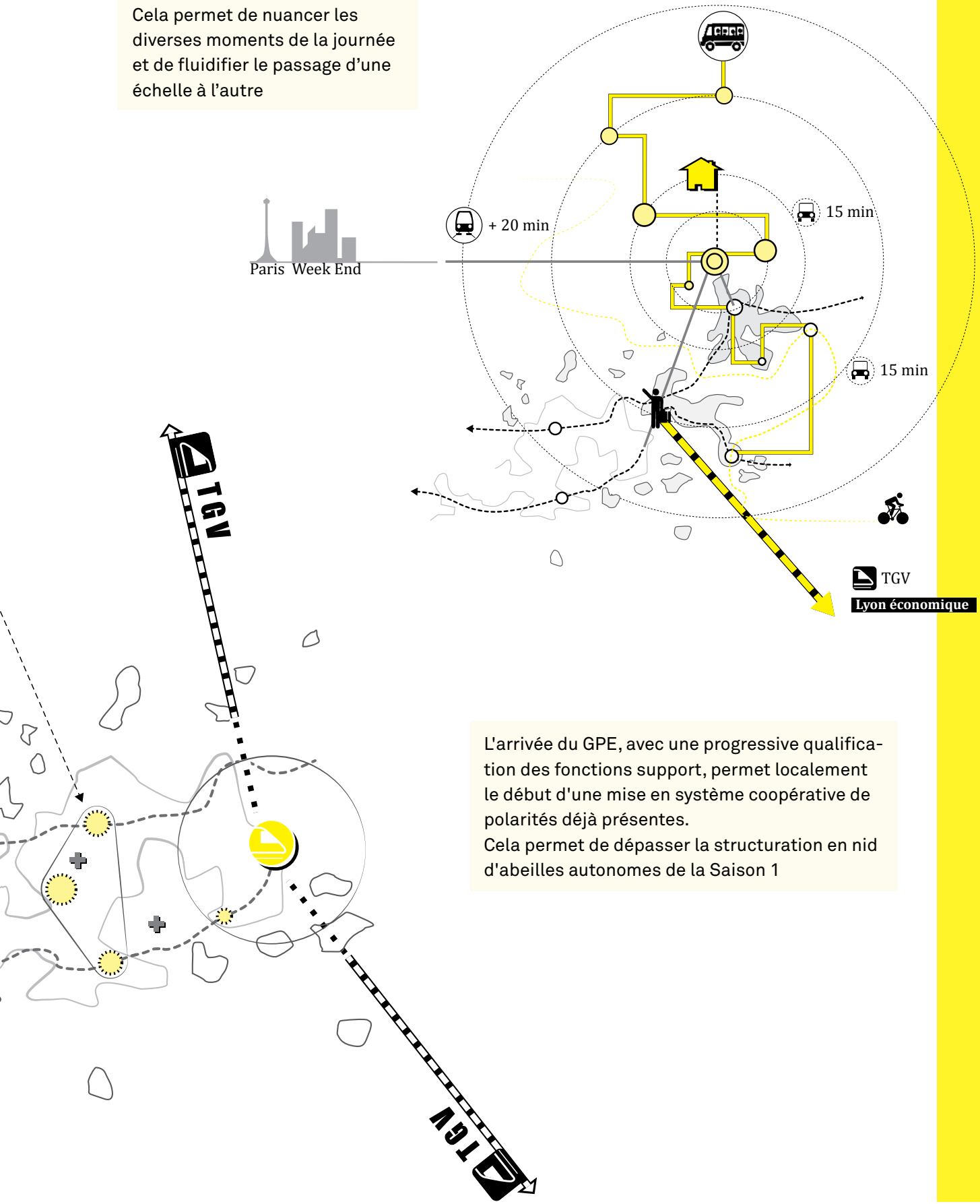




L'activation du rabattement permet de révéler les potentiels situés dans les « *parages* » intermédiaires entre une gare et l'autre.

Une nouvelle osmose entre espaces bâtis et espace ouvert valorise le paysage local tout en l'intensifiant

A la demande des communautés locales, et par auto-organisation, un intermodalité douce se met en place.
Cela permet de nuancer les diverses moments de la journée et de fluidifier le passage d'une échelle à l'autre



L'arrivée du GPE, avec une progressive qualification des fonctions support, permet localement le début d'une mise en système coopérative de polarités déjà présentes.
Cela permet de dépasser la structuration en nid d'abeilles autonomes de la Saison 1

Lyon - Marseille

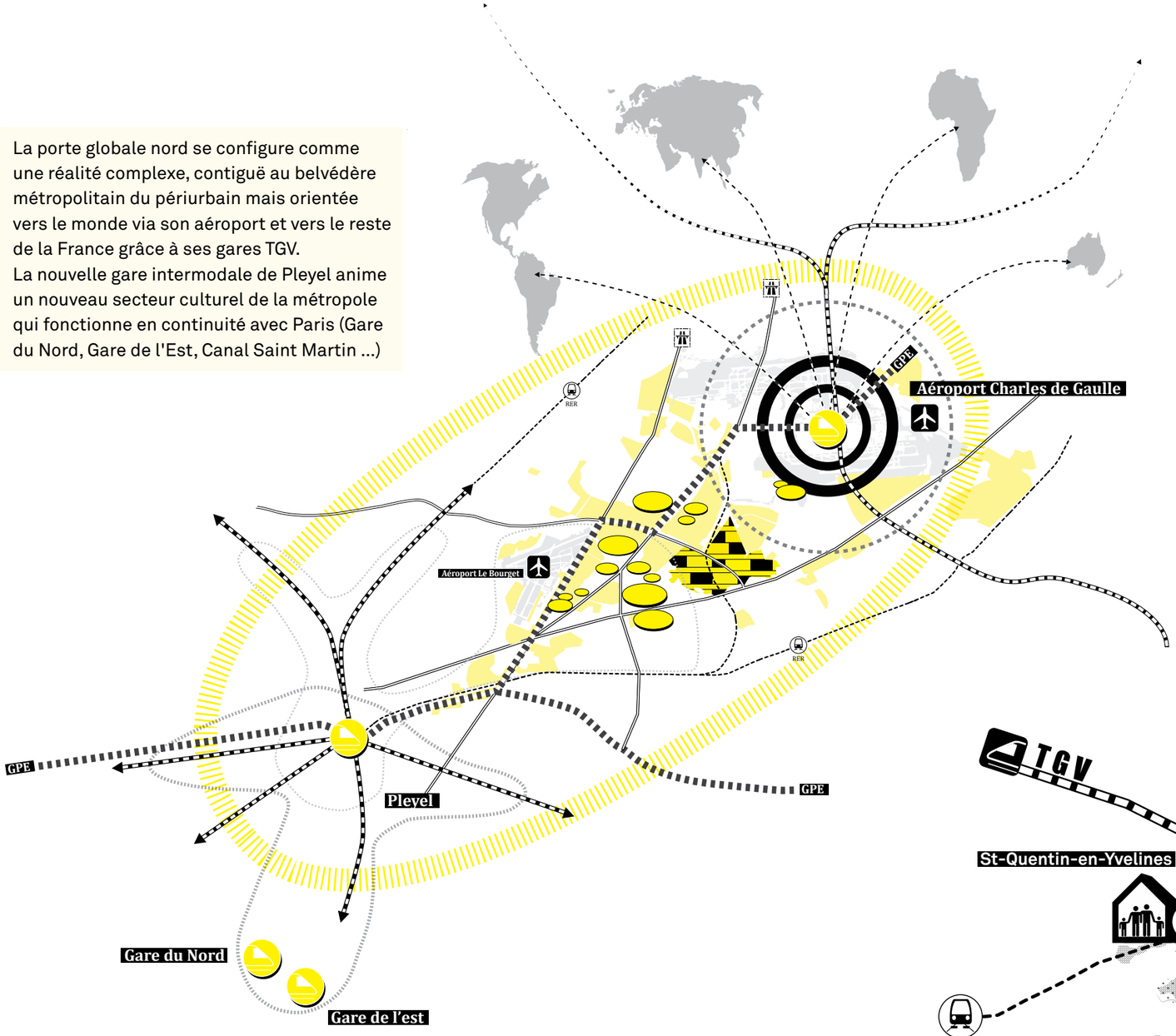
Saison 3 _ Après demain

Le Grand Paris Express dans une métropole qui a changé

Les principaux tronçons du réseau du Grand Paris Express sont progressivement inaugurés. Mais le nouveau métro arrive dans une métropole qui a changé entre-temps.
A la surprise générale, les nouvelles stations n'engendrent pas les grands pôles imaginés. Le réseau Grand Paris Express, encore incomplet, ne produit pas un système homogène et bouclé sur la zone dense.
C'est un modèle inédit qui se fabrique, très différent pour chaque ensemble territorial.
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.

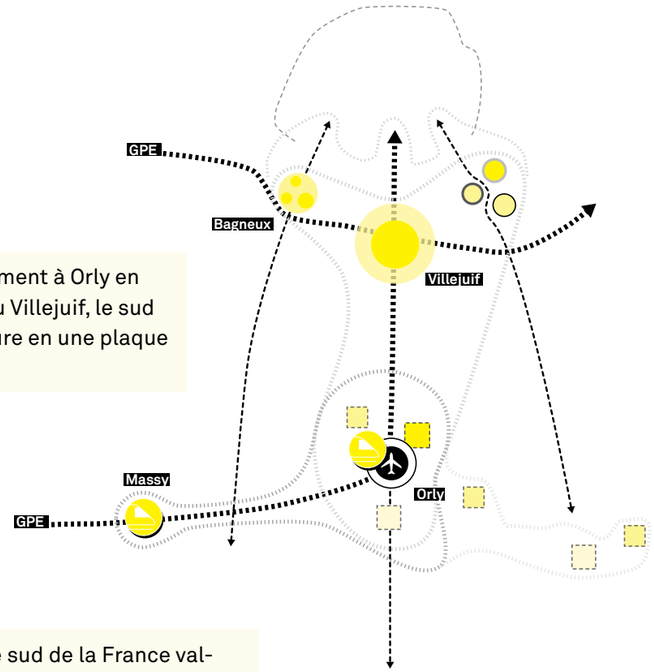
Le « cahier des charges » de l'action collective pourra donc prévoir d'orienter l'organisation des grands systèmes territoriaux émergents et penser leurs articulations avec Paris.

La porte globale nord se configure comme une réalité complexe, contiguë au belvédère métropolitain du périurbain mais orientée vers le monde via son aéroport et vers le reste de la France grâce à ses gares TGV.
La nouvelle gare intermodale de Pleyel anime un nouveau secteur culturel de la métropole qui fonctionne en continuité avec Paris (Gare du Nord, Gare de l'Est, Canal Saint Martin ...)

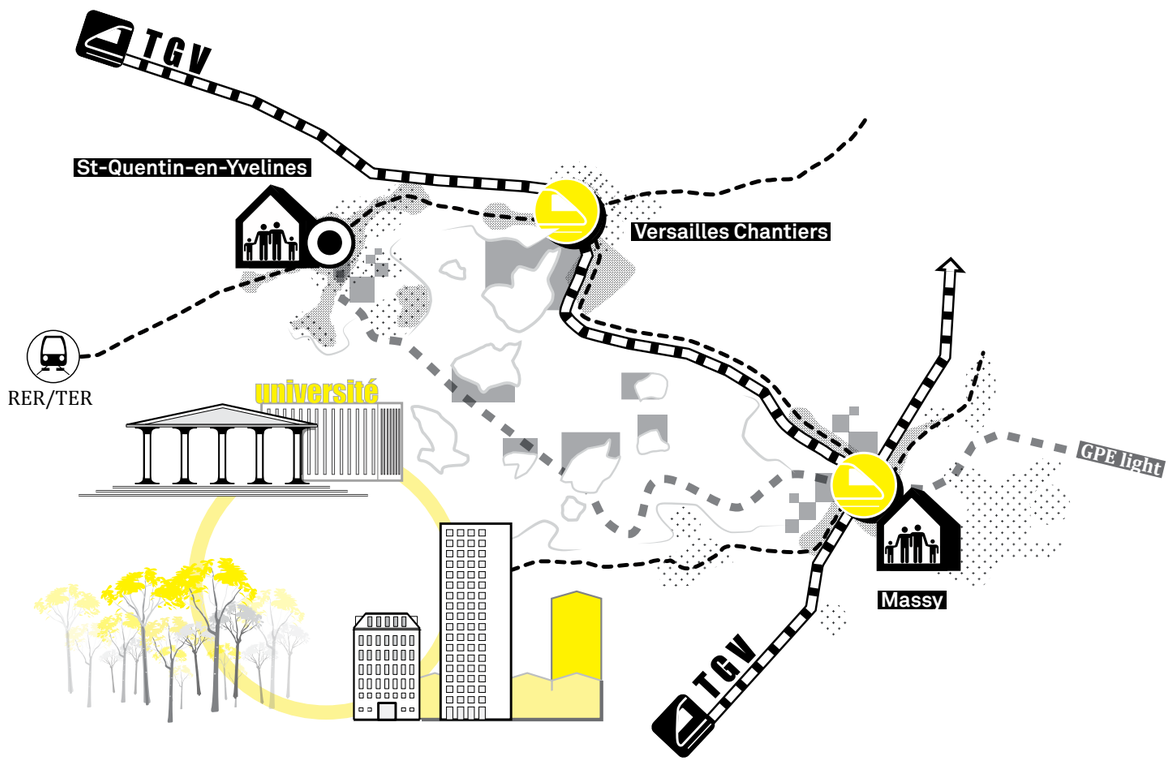


Il ne s'agit plus d'un nord «externe à Paris» mais d'une polarité qui porte et oriente les transformations locales «dans» Paris

Du 13e arrondissement à Orly en passant par Ivry ou Villejuif, le sud parisien se structure en une plaque active

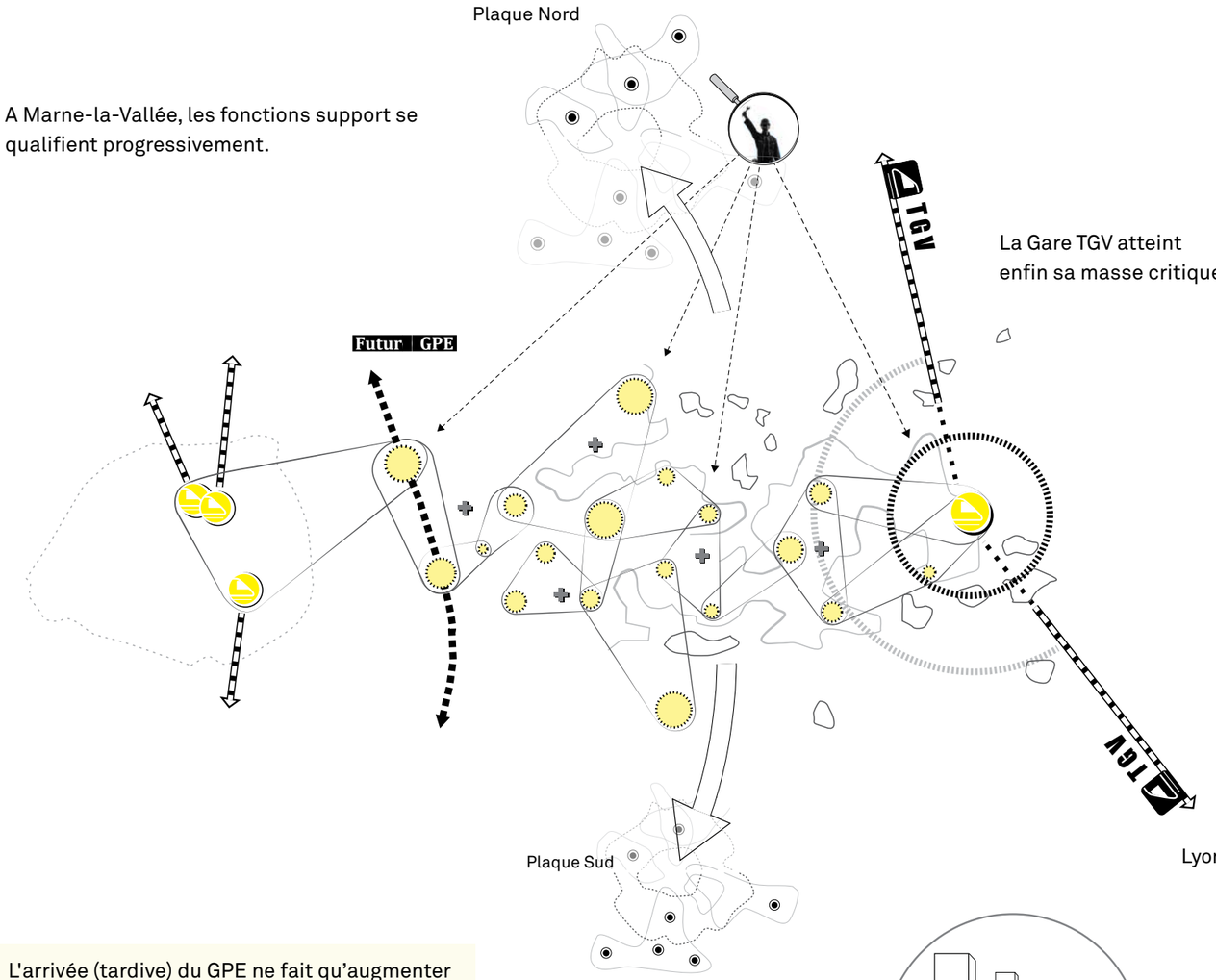


L'ouverture vers le sud de la France valorise la transformation d'un territoire industriel et « de services » en un territoire performant à plusieurs intensités : de celles du GPE à Brétigny à l'archipel des vides paysagers qu'il intègre

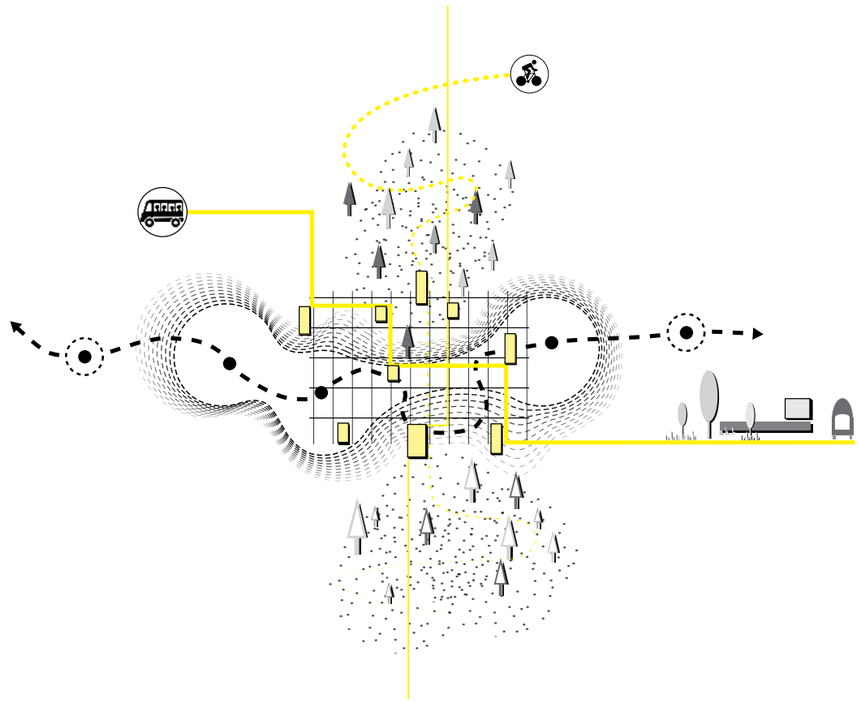


À Saclay, l'harmonisation entre des objectifs divers (université, logement, entreprises R&D) permet de valoriser les ressources territoriales fournissant un développement innovant et *soft*

A Marne-la-Vallée, les fonctions support se qualifient progressivement.



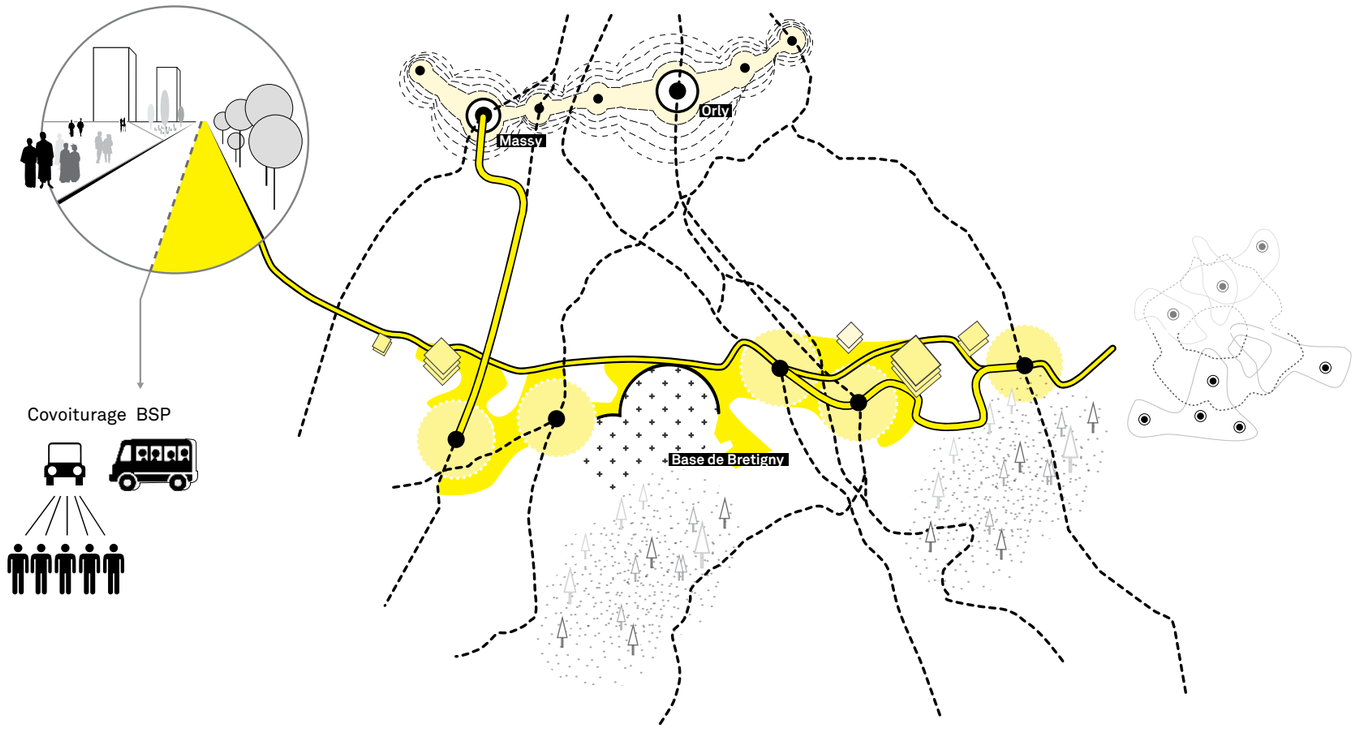
La Gare TGV atteint enfin sa masse critique.



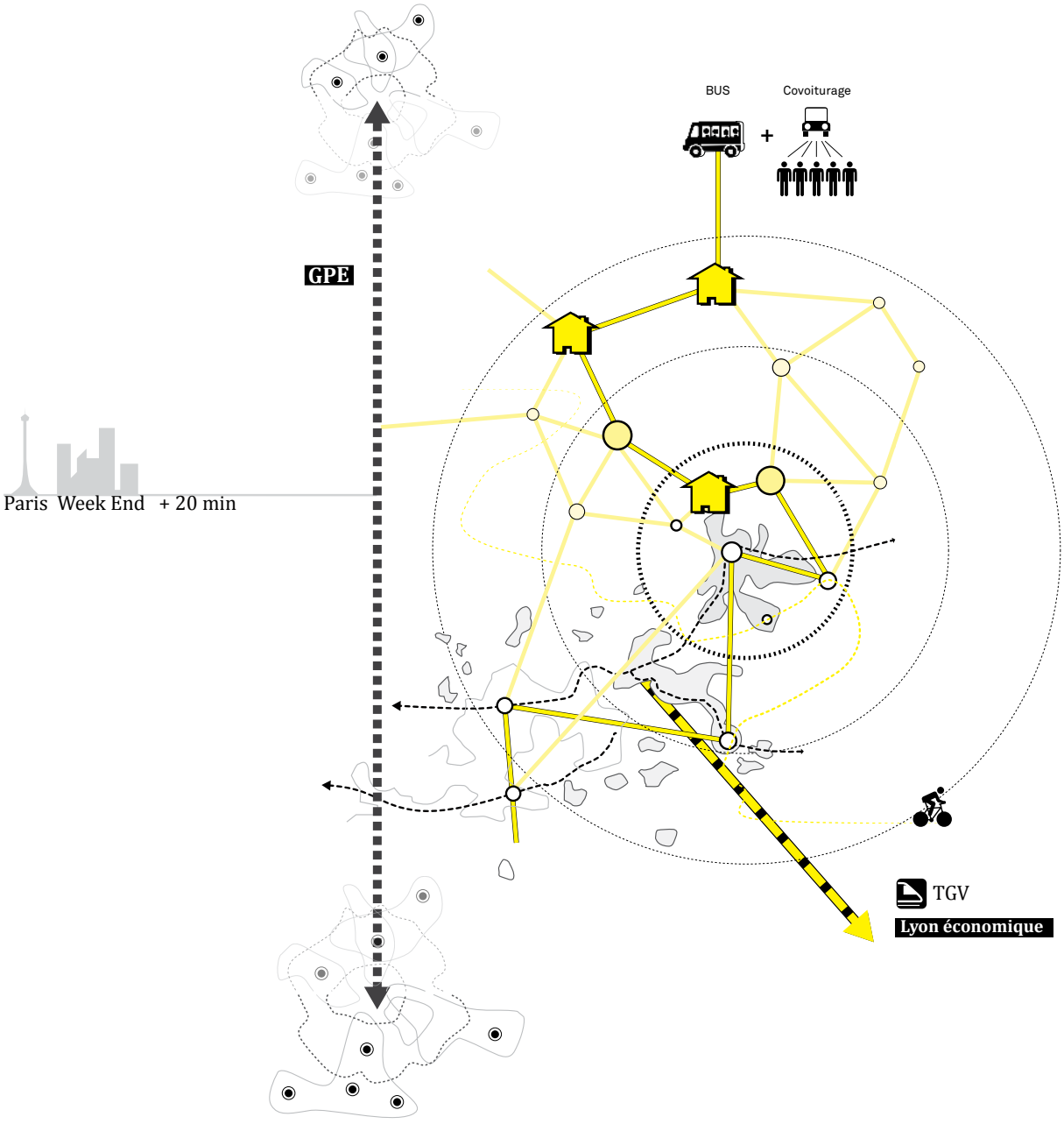
Une nouvelle alliance s'établit entre nature et paysage bâti.
L'attention au nuancement des intensités le long de la lisière du rabattement prend le pas sur le linéaire de la mobilité structurante

L'arrivée (tardive) du GPE ne fait qu'augmenter le fonctionnement collaboratif entre les diverses polarités qui dépassent leur situation isolée et fragilement autonome.
Le territoire se met en continuité avec l'est parisien et fonctionne comme un filtre entre les plaques nord et sud

La Francilienne change de statut, devenant ponctuellement un boulevard autoroutier qui intègre le covoiturage et les TC.
Elle réverbère l'arrivée du GPE plus au nord articulant un système qui lui est propre, une marge métropolitaine qui s'ouvre au grand paysage

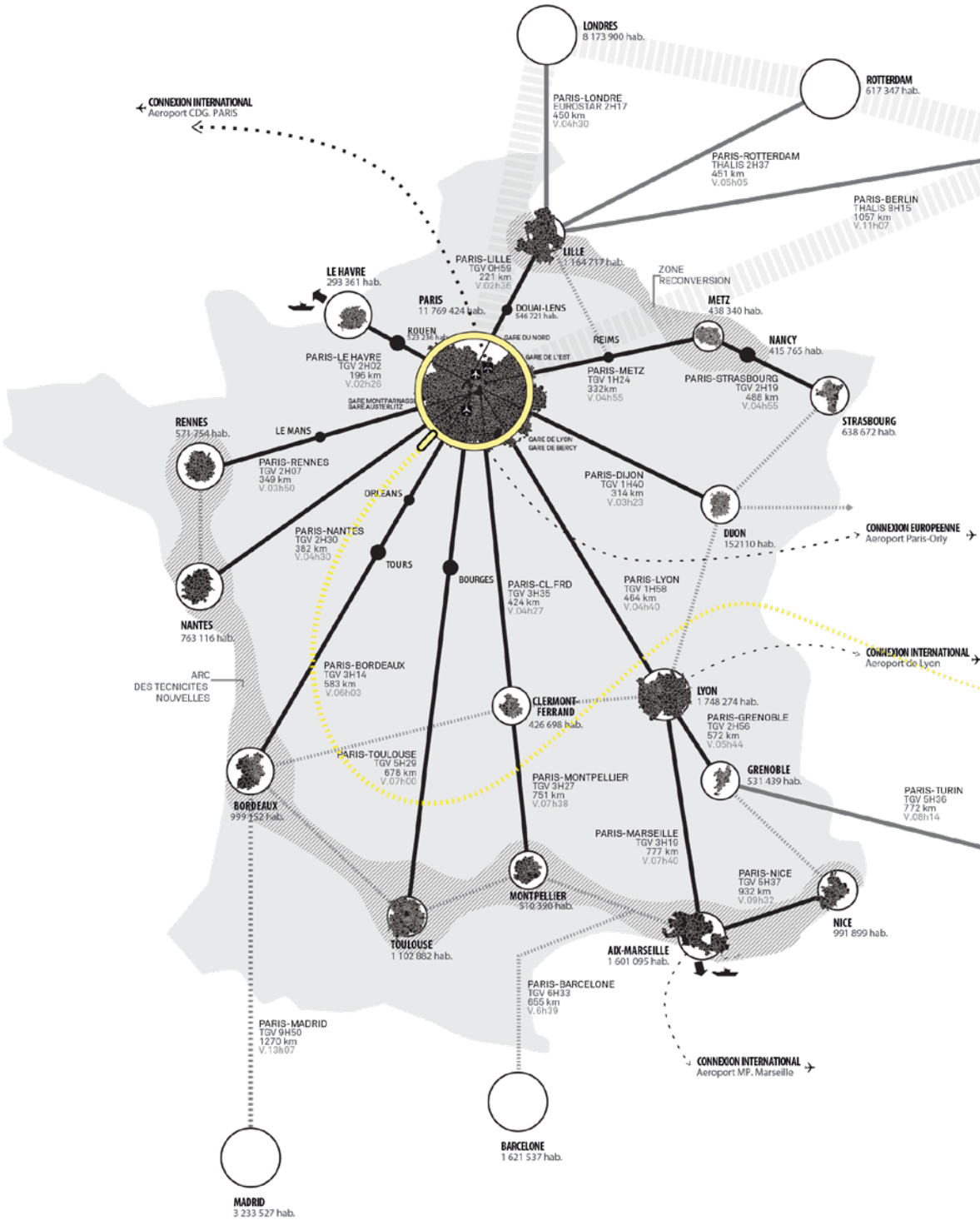


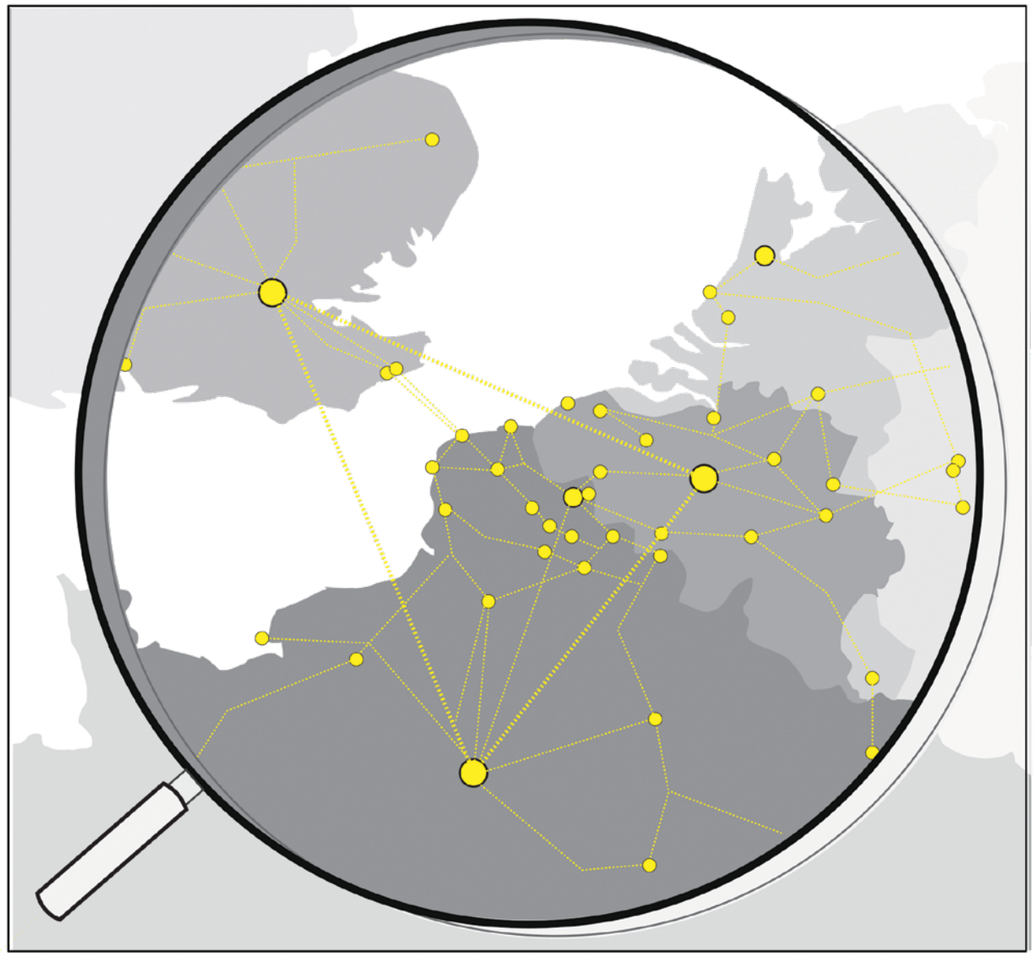
La multiplicité et la variété des paysages du périurbain multiscalaire sont valorisées par la possibilité de se connecter plus rapidement à des secteurs dynamiques et intenses progressivement connectés par le GPE



Saison 4_ Un nouveau cycle

Paris-France, le système ouvert et ses prochains défis



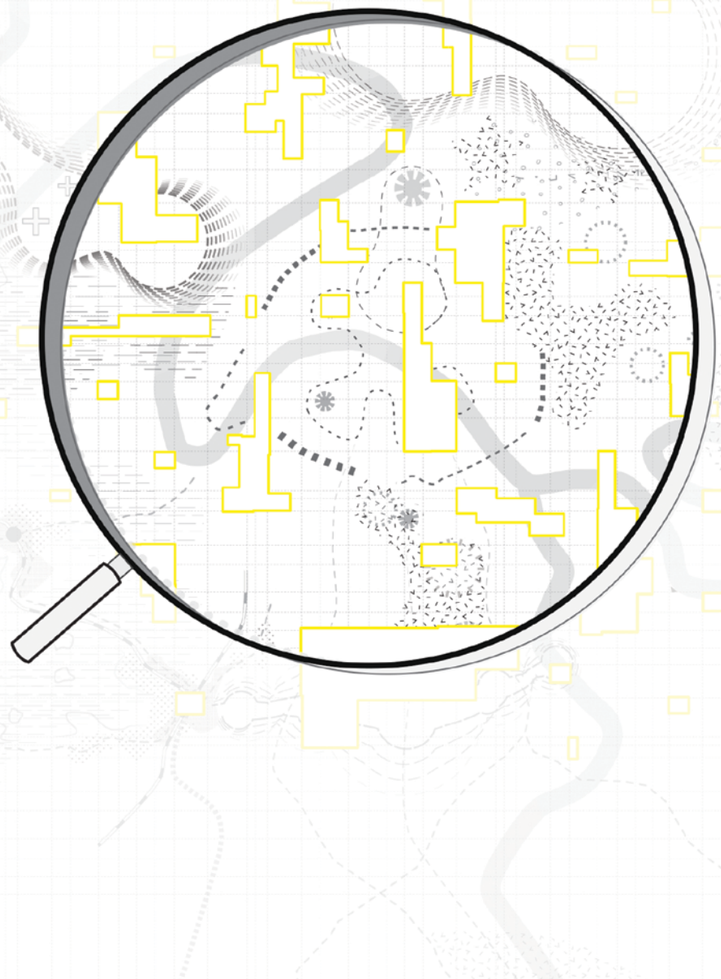


La mégapole

L’âge métropolitain atteint sa maturité. Les connections TGV entre métropoles de tout rang sont enfin en place.
Deux figures émergent. L’une, celle de la métropole France, est souvent dénigrée, considerée comme le symbole d’une planification désuète et comme la dernière expression «hexagonale» d’une approche mécanique du projet métropolitain. L’autre, plus dynamique, ouverte et complexe, ressemble à une mégapole centre européenne.

De nouveaux défis sont alors posés en relation aux enjeux de gouvernance continentale. Ils dépassent définitivement les frontières de la nation et ouvrent le texte de la scénarisation à des contributions extranationales.

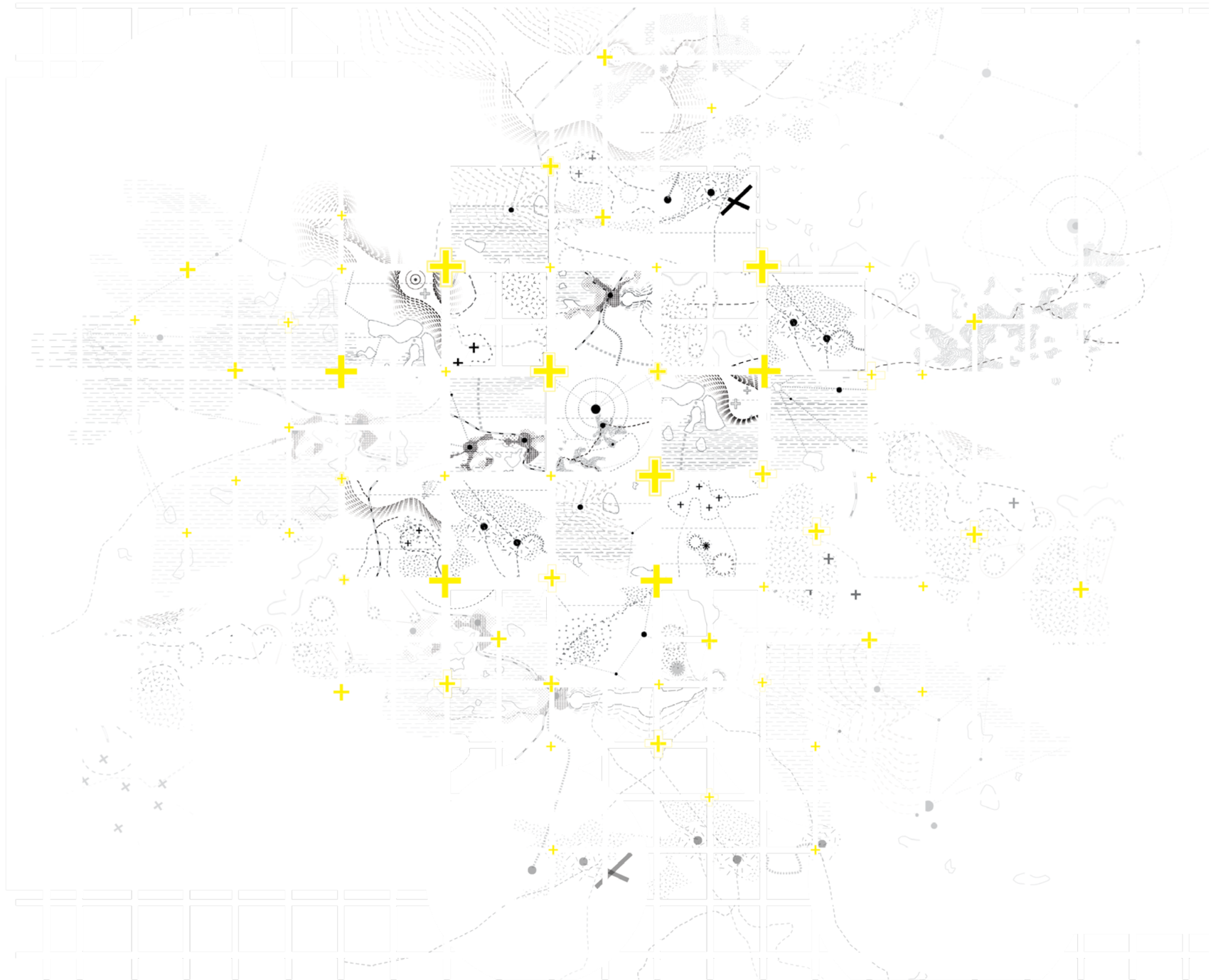
Ceux qui voulaient que tout change extramuros pour que rien ne change intramuros sont démentis par l'histoire : “la métropole partout dehors, et, grâce à elle, le sanctuaire du Paris-village dedans”, ne sont pas d'actualité en 2030.

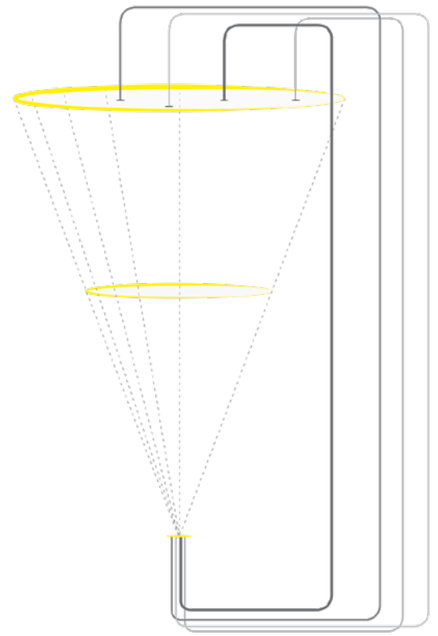


Le local

Espaces, mobilités et nouvelles formes sociales se contaminent réciproquement et les formes urbaines du vieux Paris sont mises en discussion par les nouvelles demandes sociétales : s'agit-il d'une nécessaire décroissance ?
Ou de l'envie de nouveaux espaces publics de masse, soutenues par le besoin de renouveler un parc de tissus urbains vétustes et consommateurs ?

Le petit Paris se fait intermédiaire et se découvre réinventé par celle appellée autrefois banlieue.





La relation centre-périphérie est enfin dépassée. L'isotropie des disciplines, des politiques et des espaces a enfin son champ de jeu métropolitain. La connexité interscalaire et intermodale est en place et permet d'assembler ses modes de vie et ses espaces urbains selon la libre volonté. L'hyper-local et le global tendent à se confondre.
Le repère des plaques nord et sud de la saison 3 devient de plus en plus anecdotique car c'est l'espace physique en soi qui perd sa primauté face à une nouvelle importance du temps et de sa gestion. James Joyce, Guy Debord, Breton sont ramenés au rang de néo-réalistes.

En Saison 4, la scénarisation est désormais un outil ouvert et démocratisé, associé aux nouveaux systèmes de design de masse (un nouveau concept qui permet un accés de masse à la définition et à la mise à jour du projet).

Après le cycle de «l'agglomération parisienne» et celui de la «métropole francilienne», c'est alors le temps d'un nouveau cycle et de nouveaux défis.
Les parisiens aussi veulent pouvoir vivre à plusieurs échelles, profiter des nouveaux lieux de la métropole, habiter des quartiers plurifonctionnels, évolutifs, proches de la nature, et combinant des densités diverses...
L'intermédiaire réinvente Paris, digère et dépasse enfin la référence haussmannienne.

Cela permettra, peut-être, de répondre localement à de nouveaux défis d'ordre global : la nécessité d'imaginer une décroissance raisonnable et ciblée, motivée par de nouvelles exigences énergétiques et sanitaires ; la nécessité de renouveler un parc bâti vétuste et consommateur ; la prise en compte des conséquences sur les méthodes et les outils de projet dans un contexte enfin spatialement et socialement ouvert et isotrope.

La saison 4 est le prologue nécessaire d'une nouvelle scénarisation et, peut-être, d'une nouvelle manière de scénariser.

Équipe

TVK
Trévelo & Viger-Kohler Architectes Urbanistes

Pierre Alain Trévelo

Antoine Viger-Kohler

Équipe Grand Paris TVK

Pierre Alain Trévelo
Antoine Viger-Kohler
Alessandro delli Ponti - *responsable de projet*
David Enon
Rodrigo Apolaya
Océane Ragoucy
Camille Baradat
Sarra Bakail
Adrian Moreau

Alessandro delli Ponti

David Enon

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 les 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

Équipe Grand Paris GGau

Mathis Güller
Michael Güller
Nicolas Segouin
Jacques Beljaars
Juan Marcos Rodriguez

Nicolas Segouin

Jacques Beljaars

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 1er Airport Regions Conference Honorary Award 2009 et du Palmarés des Jeunes Urbanistes 2010.

ACADIE
Coopérative Conseil

Daniel Béhar

Philippe Estèbe

Martin Vanier

Alliant en permanence recherche, conseil et expérimentation, la coopérative ACADIE œuvre 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.

Franck Boutté Consultants
Conception et ingénierie environnementale

Franck Boutté

Mohammed Benzerzour

Alexandre Bastien

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

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'Ecole Supérieure de Malaquais à Paris et à l'Ecole 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.

Experts

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'Ecole 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 espagnol.

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.

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 a fait partie de l'Observatoire de la condition suburbaine (OCS) ENSA Marne-la-Vallée entre 2004-2011. Depuis 2012 elle est membre du Laboratoire Architecture Culture Société (ACS) de l'ENSA Paris-Malaquais.

Simon Grand est philosophe, économe. Il est depuis 2001, fondateur et directeur académiquedes 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 entrepreneuriat et le management de l'incertitude et de l'ambiguïté, et une approche empirique orientée sur les logiciels d'ingénierie, les sciences digitales appliquée à la pharmacologie, les sciences de la vie, l'intelligence artificielle, les sciences cognitives.

De par sa double formation (école d'architecture puis de cinéma), **Joachim Lepastier** a souvent cherché à articuler ses connaissances et sa sensibilité sà ces deux pratiques.
Son activité principale est aujourd'hui axée sur le cinéma (critique aux Cahiers du Cinéma et enseignant en école de cinéma), mais il garde 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 (Barcelona), régionales (Catalogne) ou nationales (Espagne), dans les activités de planification, construction et gestion.
Jordi Julià est auteur de «Metropolitan Networks» (Gustavo Gili, Barcelona, 2005), un livre sur les réseaux de transport métropolitains d'onze grandes villes dans le monde (New York, Londres, Paris, Tokyo...).

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.

Ville Ouverte a développé, dès sa création en 2005, trois 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 pole concertation, constitué de six 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.
Ville Ouverte et la cartographie : 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 île-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)

Limitation de responsabilité

Les auteurs de cette étude ont été attentifs aux titulaires de droits d'auteur des images utilisées. Si vous êtes propriétaire de l'une des images publiées, et qu'elle n'a pas été correctement identifiée, merci de nous contacter pour une reconaissance officielle.

Images : Couverture d'après "Fluide 1" © Nicholas Alan Cope ; pag. 6 - Voyage au centre de la terre de Jules Verne, Illustré par Edouard Riou © René Paul, Zvi Har 'El ; pag. 11 - "Fluide 1" © Nicholas Alan Cope ; pag. 20 - Tour Effeil © Frères Neurdein / Agence Roger-Viollet ; pag. 27 - Buster Keaton - "The General" (image de domaine publique) ; pag. 82 - Erich Segal at work © Vernon Merritt III/Time and life pictures/ Getty pictures.
Toutes les photographies couleur des sites Grand Parisiens sont issues des films réalisés par Joachim Lepastier et TVK - Rodrigo Apolaya pour l'exposition "Habiter le Grand Paris" de juillet 2013 au 104. Elles intègrent une image de flash mob © Le Jab, presente dans cette étude.

Publication réalisée en janvier 2014
© Les Auteurs,
Ne peut être vendu

TVK Architectes Urbanistes
Trévelo & Viger-Kohler

23 rue Olivier Métra
75020 Paris - France
t. +33 (0)1 47 00 04 62
agence@tvk.fr
www.tvk.fr

Durant les Trente Glorieuses la construction des villes nouvelles a associé en un unique projet métropolitain des ambitions multiples sur les plans de l'habitat, de la mobilité et de la compétitivité régionales.
Les "mécaniques de la grandeur" qui ont présidé à l'aménagement des villes nouvelles, s'appuyaient sur le culte de la performance et sur celui du "grand dessin" figé.
Ces logiques d'aménagement perdurent aujourd'hui mais le contexte opératoire a cependant évolué.
À l'image des évolutions métropolitaines, la planification doit ainsi amorcer une transition : passer de la conception d'un réseau de transports en boucle à celle d'un système maillé et interconnecté ; faire évoluer un modèle de spécialisation des territoires vers plus d'intégration ; aller chercher les potentiels d'urbanisation dans l'intensification de certains territoires intermédiaires, dépassant l'opposition centralité/périphérie et la primauté donnée aux notions de contiguïté, de densité et de centre.
Découvrir les "villes nouvelles" d'aujourd'hui demande de considérer la métropole comme un système ouvert, articulant les territoires et les réseaux.
Cette ouverture trouve son champ d'action dans ces situations intermédiaires, ces parages métropolitains, dont les projets ne peuvent être contenus à l'intérieur de périmètres.
Pour ce faire, la méthode même de la planification doit se réformer.
Mais comment ? Sur la base de quels modèles ?
La scénarisation propose un modèle souple qui crée un fil entre temps long (horizon habituel de la planification) et temps présent, qui prend en compte les aléas extérieurs et autorise une réévaluation rétroactive du récit métropolitain en fonction de ses évolutions.
Cet étude propose un exemple de scénarisation du futur francilien en quatre saisons, anticipant les innovations endogènes, les transformations sociétales et l'impact des grands projets.

ATELIER INTERNATIONAL DU GRAND PARIS
GROUPEMENT D'INTÉRÊT PUBLIC
Palais de Tokyo
13 avenue du Président Wilson
75116 Paris

SYSTÈME OUVERT Les nouveaux mondes du Grand Paris

TVK - GÜLLER GÜLLER - ACADIE