

## Grand-Paris - 2

*projet étendu pour le Grand-Paris (2012)*

### **Retour en arrière...**

En 2001 j'ai proposé un projet pour le Grand Paris, conscient que l'équilibre entre nature et ville était gravement compromis, que la ville s'étendait de manière indistincte comme une nappe d'huile, au risque de tuer y compris son centre...

De vastes territoires industriels du 19ème siècle, à l'abandon, et maintenant intérieurs à la ville, étaient la proie des promoteurs. La puissance publique ne savait y résister, et ménageait au mieux quelques "parcs" à peine plus grands que des squares, sans commune mesure avec l'échelle de la ville !

Ceci était déjà clairement lisible. A l'intérieur de Paris les terrains les plus convoités avaient déjà été conquis : André Citroën, Bercy, Austerlitz-Tolbiac-Masséna... (et maintenant les Batignolles).

Ce mouvement s'est ensuite poursuivi au delà des frontières du périphérique. A l'époque où je dessinais mon premier projet du Grand-Paris (ci-dessous), la Plaine Saint-Denis était devenue un projet d'urbanisation massive, tout comme le territoire de Genevilliers. D'autres anciens territoires industriels allaient suivre : les Docks de Saint-Ouen, les friches d'Ivry et Choisy, etc.

Tous ces territoires, vous les verrez sur le projet que j'avais dessiné. Plus de dix ans après, il est évident que mon projet n'est plus réalisable, que les espaces de nature que je tentais de préserver ont été absorbés par la ville !

Aujourd'hui nous parlons d'écologie, d'espaces de nature... force est de constater que ce discours est contraire à la réalité des choses produites.



***Premier projet pour le Grand Paris - 2001 - Rééquilibrage des espaces construits et des espaces de nature au profit de la qualité de vie des habitants. Césure dans la ville pour rendre les espaces de nature accessibles à tous...***

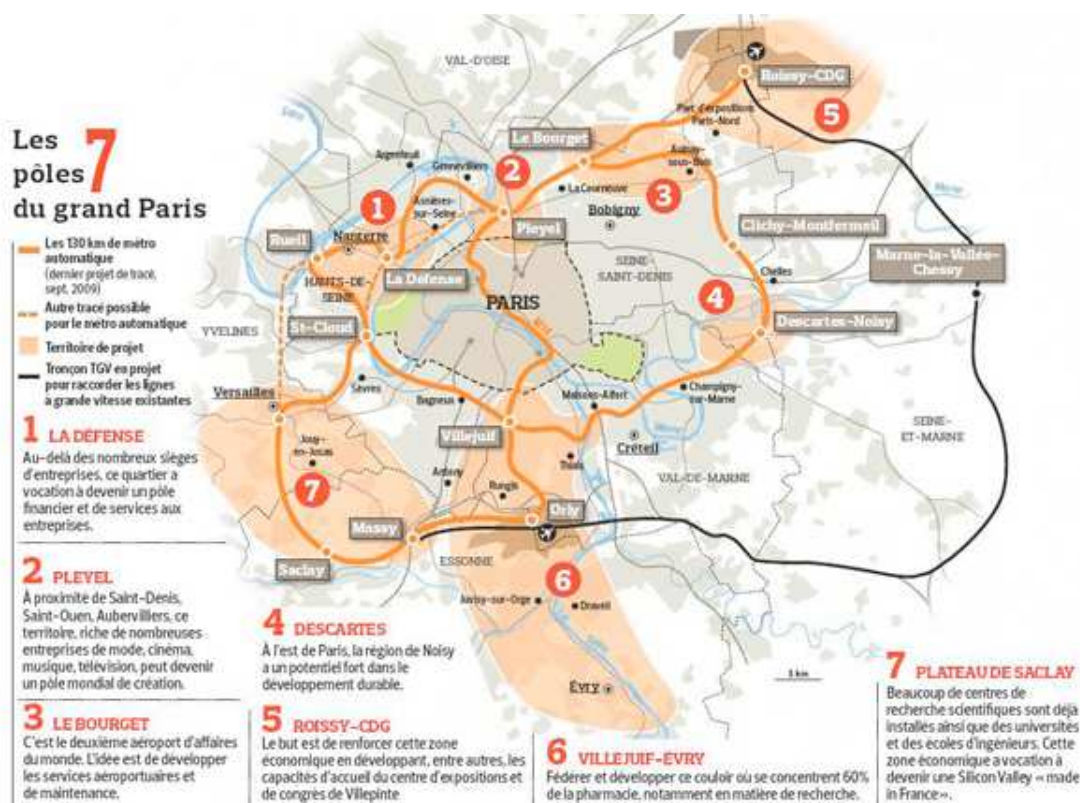
## Ici et maintenant : le Grand Paris officiel...

Le lancement "officiel" du Grand Paris en 2007 a gravement accéléré ce phénomène d'urbanisation massive et indifférenciée ! Le fait de combler les vides intersticiels à la ville existante étant acquis, le dévolu a été jeté sur les terres agricoles les plus proches :

- la plaine de Saclay pour un pôle dédié à la recherche ;
- le triangle de Gonesse pour un méga centre commercial d'aucun intérêt productif (*ce qui crée de la richesse*) ;
- d'autres terres agricoles, notamment autour des aéroports, que vous pourrez identifier sur le schéma ci-dessous...

Le travail du Grand Paris semble avoir consisté à identifier de nouveaux territoires de développement, sans égard pour la géographie, la topographie, les équilibres de vie ville/nature nécessaires aux habitants. Les territoires sont représentés par des "patatoïdes" aux formes indifférenciées, et le métro du Grand Paris les relie à tout prix, quitte à effectuer quelques circonvolutions étranges !

A ce stade d'esquisse, quasiment aucune gare ne correspondant à des besoins d'usagers ne figure, seules les liaisons entre "pôles"... L'idée de faire évoluer la ville à l'intérieur de ses limites semble avoir été abandonnée.



**Le projet officiel du Grand Paris : il ne tient aucun compte de la géographie et de la topographie du site, des équilibres ville-nature, des liaisons entre banlieues et axes existants !**

## Du côté de la région (SDRIF) ...

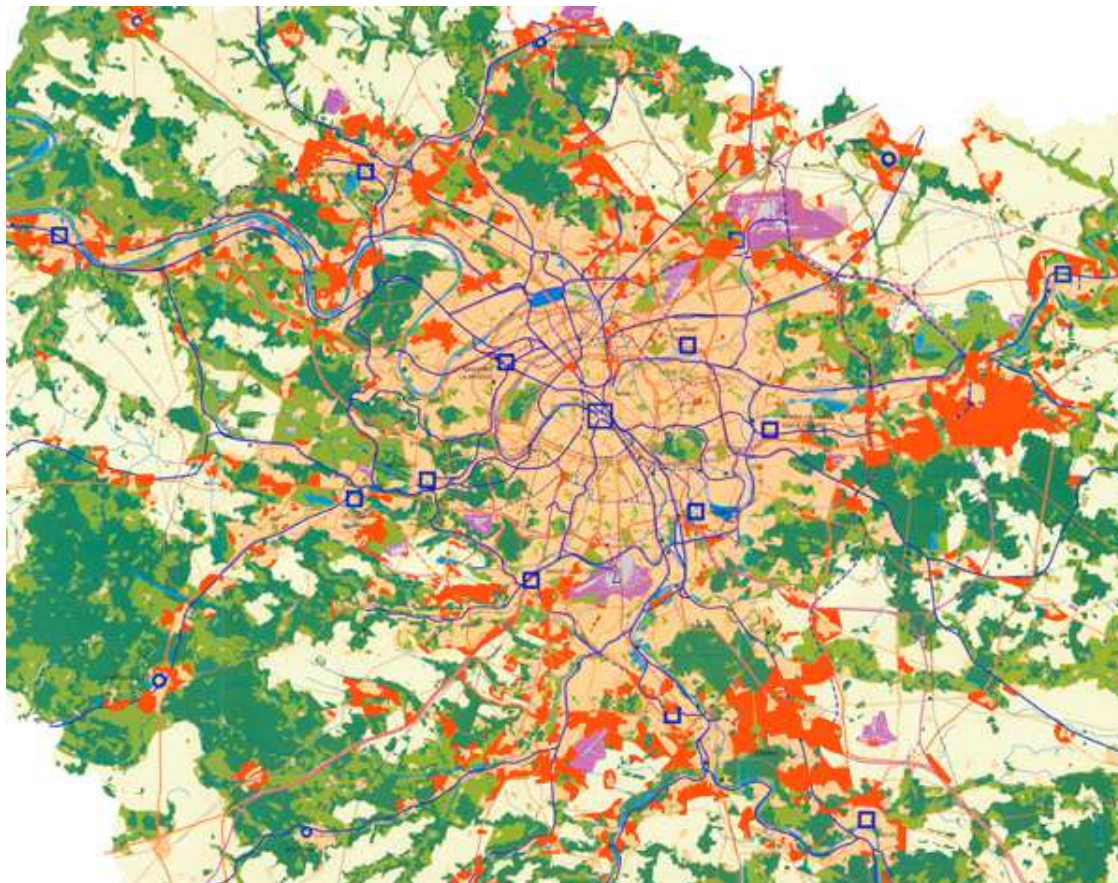
Bien sur les "patates" dessinées dans ces premières intentions de la Société du Grand Paris sont schématiques ! On nous rétorquera que le dessin sera affiné ; c'est certain !

Nous nous sommes donc tournés vers le SDRIF qui a produit antérieurement un plan d'urbanisation prévisionnelle, à l'horizon 2030 (*vous trouverez ce plan ci-dessous*). Un jour ou l'autre les orientations du SDRIF et de la Société du Grand Paris devront s'accorder : où en est-on ?



Nous avons donc mis en évidence (*en rouge*) les terres destinées à l'urbanisation, regroupées sous deux vocables : "terres à urbaniser" et "terres à urbaniser partiellement". Cela nous donne un idée du développement urbain tel qu'il est prévu. Nous avons noté plusieurs choses :

1. l'extension territoriale prévue est énorme ! L'idée de construire la ville dans ses limites actuelles, promue par de nombreux architectes, semble totalement abandonnée. La très faible densité des villes nouvelles (\*), des grands ensembles, des zones pavillonnaires... ne suffirait donc pas à absorber la croissance de la métropole !
2. Presque tous les vides intérieurs à l'agglomération actuelle sont urbanisés, y compris l'emblématique plaine de Montesson à l'ouest, dernier espace agricole "intérieur" ;
3. Une extension majeure est prévue hors des limites de la ville actuelle. Les "villes nouvelles" de Cergy, Marne la Vallée, Evry-Melun doublent de taille si ce n'est plus ! Ceci se fait bien sur au détriment des terres agricoles... Or les villes nouvelles sont peu denses ! (*voir note ci-dessous*)



**Carte du SDRIF** : en rouge les zones d'urbanisation prévues à l'horizon 2030. Les surfaces sont énormes, et essentiellement agricoles ! Tous les vides sont comblés. Qu'en est-il du schéma de transport, qui ne prévoit pas la desserte de ces nouveaux territoires ?  
*Observez l'extension faramineuse des "villes nouvelles"...*

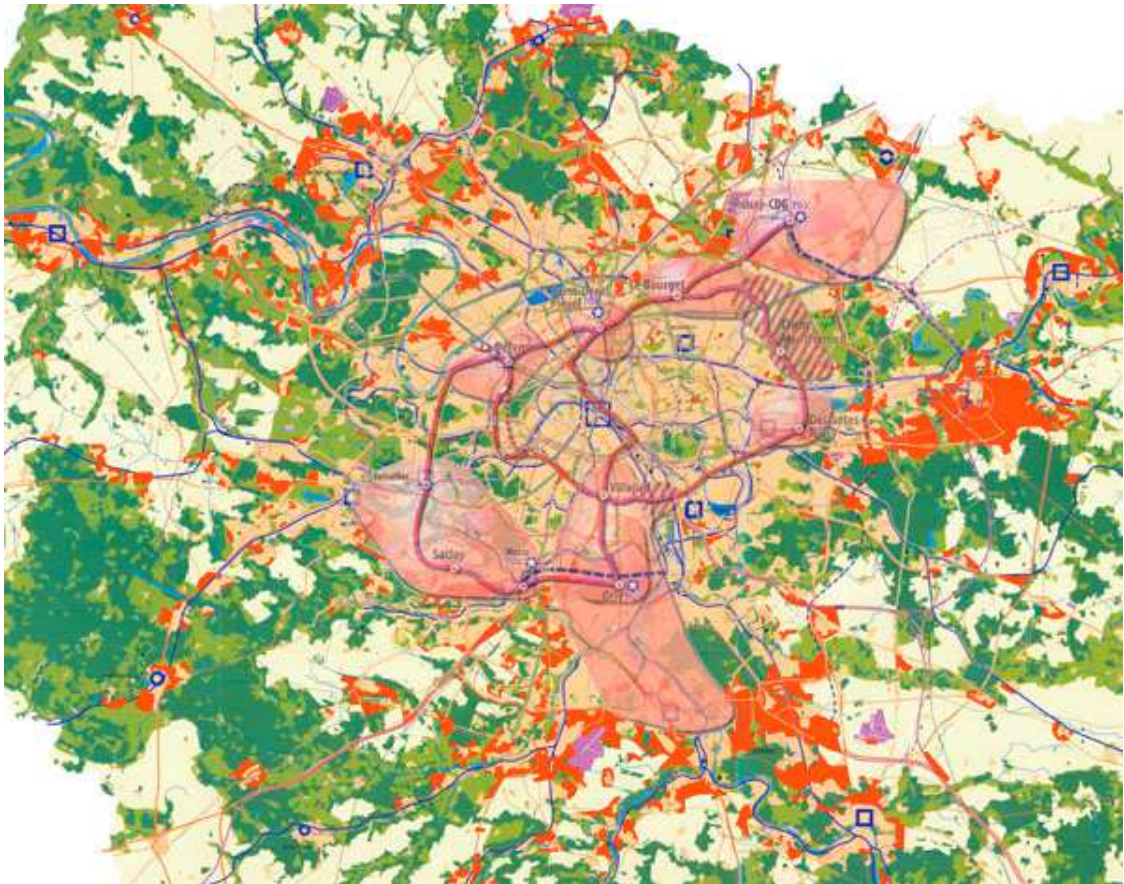
### **Donc ...**

Nous ne savons à ce jour quelle sera la conciliation entre ces deux approches différentes, celle du SDRIF et celle de la société du Grand Paris !

Si nous superposons ces deux cartes, nous obtenons le résultat ci-dessous :

L'extension urbaine paraît plus contenue dans le cas de la société du Grand Paris, mais sans doute au détriment d'un plus grand sacrifice des terres agricoles les plus proches de Paris (*Saclay, Gonesse-Roissy, sud ouest Orly...*) !

Dans le cas du SDRIF ces territoires ne sont pas épargnés, et la desserte en transport des territoires plus éloignés n'est pas définie car vue leur extension, une radiale ne suffit pas...



### ***Cartes du SDRIF et de la société du Grand Paris superposées...***

#### **Densifier la ville, contraindre ses limites ?**

La réserve foncière à l'intérieur des limites actuelles de la ville est immense ; le Président de la République avait reconnu lui-même en 2007 qu'elle suffisait à permettre son développement...

Les questions foncières difficiles à régler et le coût dérisoire du foncier agricole auront eu raison de cette logique. Un des grands risques est d'abandonner la plupart des territoires de banlieue à leur sort et de focaliser les investissements sur des territoires neufs pour la plupart !

Nous avons évoqué des chiffres plus haut : la densité d'habitant/km<sup>2</sup> est **dix fois moindre** dans la communauté d'agglomération de Cergy qu'à Paris ! La densité urbaine des grands ensembles est très faible, comme il a souvent été remarqué, sans avantage d'espaces naturels dignes de ce nom... Les tissus pavillonnaires mériteraient aussi souvent d'être densifiés...

Résoudre ces questions, c'est améliorer le cadre de vie de ces ensembles et y développer les activités professionnelles qui leur manquent...

#### **Regarder ailleurs...**

Dans mon premier projet du Grand Paris j'avais indiqué plusieurs métropoles dont le développement urbain me paraissait remarquable : Berlin, Amsterdam, Rome, Helsinki... Nous pouvons nous en inspirer. Ces villes ont su équilibrer espaces urbains et espaces de nature de manière à ce que **chaque habitant soit proche d'un espace de nature**, d'une "sortie" de la ville, même depuis son centre.

Un autre exemple, qui date de 1947, et qui est encore d'actualité, est le plan de développement de **Copenhague**, appelé "Finger plan".

Vous le trouverez ci-dessous, et un visite sur Google earth vous montrera qu'il est encore en majeure partie respecté, malgré les pressions foncières qui peuvent exister...

Entre les "doigts" urbains, sont ménagées de larges bandes de nature qui pénètrent jusqu'au cœur de la ville.





*Copenhague, le "Finger plan" (1947)*

### Que pouvons nous proposer ?

Partant de ces différentes constatations, nous avons réalisé une première esquisse qui visait à définir des limites nettes à la ville et à protéger les terres agricoles les plus proches.

Les "doigts" de la nouvelle agglomération lui donnent enfin un forme de développement et correspondent aux grands axes ferrés de desserte des banlieues (la logique est aussi topographique !).



*Première esquisse d'un projet. Les flèches vertes indiquent les zones de nature à protéger "à tout prix" ! (fond de carte équipe LIN)*

Nous avons ensuite repris cette esquisse sur un fond de carte plus précis, celui du SDRIF, qui a aussi l'avantage d'indiquer les lignes ferroviaires principales.

Commençons par développer la ville le long de ses infrastructures, et modernisons celles-ci... La dépense est suffisante et ne peut s'additionner avec une dépense somptuaire supplémentaire.

La question des transports n'est d'ailleurs pas totalement résolue, car à juste titre il a été maintes fois souligné qu'il manquait un transport efficace de banlieue à banlieue.

Le métro du Grand Paris nous paraît trop vaste, au trajet alambiqué et complexe (double boucle !) et à terme il risque de compter trop de gares, ce qui nuira à son efficacité et sa rapidité.

Nous avons donc dessiné en bleu une boucle simple, au nombre de gares limité, aux intersections des axes radiaux de la ville (les "doigts"). Si nous voulons parler de **pôles du Grand Paris**, il nous semble qu'ils sont à ces intersections (comme à Tokyo avec la ligne "Yamanote")...



### **Projet pour le Grand Paris (2012)**

*les limites de la ville (en rouge), les coupures biologiques à favoriser (en jaune), le métro du Grand Paris au centre (en bleu) et ses gares d'interconnexions...*