



Conseil Français des Urbanistes

*Conseil Régional Ile-de-France
Institut d'Aménagement et d'Urbanisme*

**DEBATS PUBLICS « GRAND PARI(S) »
2009
RAPPORT FINAL**

**Coordination : Francis Cuillier, Président CFDU, Grand Prix de l'urbanisme
Urbaniste Qualifié
Mireille Rius, Vice-Présidente CFDU, Urbaniste Qualifiée**
**Assistance : Luce Demangeon, Chargée de mission CFDU
Joelle Rinkel, Déléguée CFDU**

Janvier 2010

Préambule

La convention signée entre le Conseil Français Des Urbanistes et le Conseil régional Ile-De-France pour l'année 2009, a fixé les modalités d'intervention de la Confédération des Urbanistes dans le cadre de 7 débats publics (Cergy, Nanterre, Créteil, Versailles, Evry, Bobigny, Champs sur Marne) engagés par le Conseil Régional Ile-de-France, sous l'égide de Mireille Ferri, Vice-présidente en charge de l'aménagement du territoire.

Les débats prévus à Nanterre, Versailles et Bobigny n'ont pas eu lieu à ce jour.

Le présent rapport est constitué des éléments suivants :

- *Les textes figurant dans la première partie de ce rapport ont été rédigés dans l'objectif de figer certains éléments clefs permettant d'enrichir les débats en table ronde et constituant un support technique, parfois stratégique pour l'animation des échanges. Ils comportent une partie analyse des secteurs, des questionnements, des extraits de ce que proposent les équipes de la consultation sur ces secteurs géographiques.*

Ces notes d'orientation concernent les secteurs suivants : Cergy, Créteil, Evry, Versailles, Champs sur Marne, Bobigny.

Francis Cuillier, Président du CFDU, a été l'animateur des rencontres.

L'IAU, représenté par Vincent Fouchier et Martine Liotard, a constitué un partenariat de qualité au regard de synthèses croisées proposées, dont l'exercice que l'on peut considérer comme unique, n'a pas été aisé puisqu'il a été ressenti parfois comme réducteur au regard des propositions des équipes. Il n'empêche que les efforts menés pour réaliser des cartographies de synthèse pour rendre plus lisibles les propos et intentions, ont le mérite d'exister. Ces cartographies viennent compléter les notes de contexte insérées dans la première partie.

- *La seconde partie intègre une synthèse sur la Métropole vue par les équipes issue de la consultation internationale ainsi que des extraits des interventions issues de la table ronde, ils sont restitués sans commentaires particuliers. Ces derniers donnent la mesure de l'intérêt pris par chacun dans les tables rondes.*

Les équipes de la consultation « Grand Pari(s) », mais aussi des chercheurs, des urbanistes, ainsi que des représentants du Conseil scientifique de cette consultation internationale, ont été invités à venir s'exprimer sur l'avenir de la métropole francilienne. Nous leur adressons nos plus vifs remerciements.

Ces débats publics ont contribué localement à aborder de façon concrète et libre, l'avenir de certains secteurs géographiques, par des zooms spécifiques et croisés entre le SDRIF, la consultation internationale et les propositions des équipes, et parfois les projets locaux voire les contextes locaux reliés par les élus présents.

Nous remercions dans le cadre de cette collaboration tous les services ayant contribué à cette organisation, et en particulier Laetitia Pageot pour la coordination de tous les intervenants ainsi que Valérie Mancret Taylor, Directrice du service aménagement au Conseil Régional.

Mireille RIUS

PREMIERE PARTIE



DEBAT 1

.....
CERGY (95)
21 septembre 2009

Un chaînon à valoriser dans le développement de l'Ouest francilien

Animateur : Francis Cuillier

Discours d'accueil :

- **Dominique Lefebvre**
- **Mireille Ferri**

Intervenants dans la table ronde :

Présentation des 10 projets : Vincent Fouchier, DGA IAU
Synthèse croisée : Martine Liotard, IAU

- **Représentants de la collectivité :**
Anne Pierquin CA Cergy-Pontoise
 - **Equipe consultation GP :**
Antoine Grumbach
 - **Professionnels :**
Bertrand Warnier, Architecte Urbaniste
 - **Membre du Conseil scientifique :**
Philippe Panerai, Architecte et Urbaniste

Cergy se situe dans la nouvelle géographie stratégique et prioritaire du SDRIF à proximité du territoire structurant pour le développement régional, sur le faisceau Ouest prenant en compte le Mantois et le sud du PNR du Vexin Français.

L'aménagement de la ville nouvelle, à partir de la fin des années 1960, a eu pour objectif de créer un pôle urbain structurant dans le nord-ouest de la région parisienne pour désengorger la capitale et lutter contre les phénomènes d'urbanisation anarchique en banlieue.

L'agglomération de Cergy-Pontoise dispose aujourd'hui d'atouts majeurs en Ile-de-France et dans le Grand Bassin Parisien, en particulier :

- une position géostratégique d'autant plus favorable **que** l'agglomération bénéficie d'une bonne inscription dans les réseaux de déplacements ;
- un environnement naturel et urbain remarquable,
- un pôle de développement économique majeur et un pôle de formation de haut niveau,
- un ensemble commercial et administratif de dimension régionale,
- un réseau d'équipements publics de qualité.
-

Mais également, des points à améliorer :

- Une offre commerciale incomplète
- Les centres anciens de PONTOISE et de SAINT OUEN L'AUMONE méritent une attention particulière.
- Des difficultés d'accès à améliorer
- Le territoire de Cergy-Pontoise souffre d'une absence de centralité :
 - Faiblesse soulignée par une signalisation parfois défaillante, tant pour les piétons que pour les automobilistes
 - Absence de véritable centre-ville, nuisant à l'identification d'un territoire cohérent
 - Un manque d'animation pénalisant : lieux animation disséminés. Seul le port de Cergy offrirait un lieu de convivialité dense

De plus, les liaisons entre communes sont faibles, notamment entre les centres de Cergy et de Pontoise (voie des mairies). Le quartier Bossut permettra t-il de corriger cette faiblesse ?

C'est un territoire qui, par ailleurs, est concerné par l'implantation de nouvelles gares TGV Cergy-Nanterre, La Défense, ainsi que par de nouveaux territoires à urbaniser dans l'objectif de répondre aux besoins en logements par processus de densification des zones agglomérées.

Dans le cadre de la consultation du GP, on peut souligner 3 thématiques importantes apportées par l'équipe Grumbach et 2 éléments qui permettent de mettre en perspectives l'apport de l'équipe dans le débat métropolitain :

- 3 thématiques : le développement polarisé autour des gares, l'extension urbaine sous forme de périurbanisation, et le nouveau rapport entre rural et urbain, entre intensité et urbanisation diffuse.

- 2 éléments forts : la remise en cause du schéma radioconcentrique qui dissout l'identité de la métropole, et le changement d'échelle géographique définissant un nouvel axe de développement multipolaire : la vallée de la Seine (de Paris au Havre).

Eléments contextuels liés à Cergy :

Cergy Pontoise est en situation de « cul de sac » en raison de l'absence de développement sur la partie ouest et d'une gestion de lignes RER C et A dramatique. La ligne C n'est pas valorisée et la ligne A est dégradée. A cela s'ajoute l'absence de liaison sauf par bus.

Une liaison en TC reliant Pontoise, Le Bourget, Cergy aurait permis d'améliorer la relation Cergy/ Roissy.

Le développement polarisé autour des gares est possible si des parkings de rabattement sont créés. Cela est fait sur Cergy Préfecture.

Cergy est une ville-paysage bâtie autour du site naturel remarquable de la boucle de l'Oise, entourée de nombreux parcs et jardins qui assurent une continuité avec le paysage rural, les bois et étangs du Vexin naissant. Ce projet pourrait valoriser le site en réconciliant l'urbain et la nature à travers notamment la valorisation de ses grands paysages.

La situation de marginalité dans laquelle se trouve Cergy pourrait changer avec l'idée non encore actée d'un transfert des patrimoines culturels de certains musées dans un équipement nouveau à créer ... Ce projet permettrait d'améliorer les TC et donc de rendre plus attractif le territoire. Les effets induits permettraient alors un changement d'image pour Cergy. Car, la ville manque de lisibilité tant en interne qu'en externe : on note un cadre de vie qualitatif mais un déficit d'image lié à la ville nouvelle.

Le développement urbain sous forme de densification est un processus long : que fait-on des maisons anciennes avec jardins, déjà construites ? Qui prend en charge les voies sous dimensionnées aujourd'hui, qui assureraient l'urbanisation future ? N'y a-t-il pas une incohérence entre les plans au 25 000ème et la réalité de terrain ?

Les disponibilités foncières annoncées dans le SDRIF correspondent aujourd'hui à des zones d'activités, à quelle échéance prévoit-on leur reconversion ?

Sur le périmètre de la ville nouvelle, seulement 1800 ha sur 8000 ont été consommés, le développement est encore possible tout en gardant les activités.

La RN 14 qui traverse le Parc du Vexin a facilité la périurbanisation, quel avenir pour les espaces naturels si cette voie est élargie pour permettre la densification de certains secteurs construits ?

La question du Grand Paysage reste peu abordée dans la consultation des équipes, or ces grands paysages existent aussi en banlieue : quel signe fort peut-on donner pour que les sites soient valorisés ? Ces signes sont peut-être à trouver dans les nouvelles compositions urbaines. Dans cette idée, la ville de Pontoise pourrait constituer l'accroche historique mais le manque de liaison Cergy / Pontoise ne permet pas de tirer tous les avantages de leur proximité et des histoires différentes.

Questionnements :

Cergy dans le nouveau réseau de gares entre Le Havre et Paris : comment imaginer sur ce secteur un développement économique polarisé ? Comment valoriser l'image de ce territoire ? Qu'en est-il de la rocade automatique de 130 km qui relierait les principaux pôles de développement économique de la région, dans le cas de Cergy ?

« On ne peut faire l'économie d'une extension urbaine sous la forme d'une périurbanisation et d'un développement diffus », n'y a-t-il pas contradiction avec l'objectif de densification posé dans le SDRIF ?

La situation de Cergy à proximité du PNR du Vexin, n'induit-elle pas une autre vision du développement urbain ?

Quel avenir pour la ville nouvelle ? Un devenir essentiellement résidentiel ?

DEBAT 2

.....
CRETEIL (94)

13 Octobre 2009

Quelles gouvernances pour quels projets ?

Animateur : Francis Cuillier

Discours d'accueil :

- **Laurent Cathala, Maire**
- **Mireille Ferri**

Intervenants dans la table ronde :

Présentation des 10 projets : Vincent Fouchier, DGA IAU

Synthèse croisée : Martine Liotard, IAU

- **Equipe consultation GP**
Castro, Descartes
 - **Professionnels :**
Jean Paul Blais, urbaniste
Francis Rol Tanguy, APUR
 - **Universitaire :**
Jean Pierre Orfeuil

Pôle économique dynamique, ville universitaire, Créteil fait partie des plus grandes villes franciliennes avec plus de 90 000 habitants (sixième commune de la région Île-de-France et la plus peuplée du département). Considérée comme pôle restructurateur de la banlieue Est de Paris, le schéma directeur de 1965 le classait comme pôle d'intérêt régional.

Créteil est concerné par les problématiques de ré-équilibre Est-Ouest de Paris métropole, en termes d'emplois, de services, d'habitat.

A partir de 1955, Créteil connaît une forte urbanisation avec la construction du quartier du Mont-Mesly par l'architecte Charles-Gustave Stoskopf. L'histoire des opérations successives d'urbanisme de la ville révèle que Créteil a vécu toutes les vagues d'urbanisme : des tours au pavillonnaire, aux centres commerciaux sur dalle, parcs urbains d'échelle métropolitaine, avec un dénominateur commun, celui d'une grande volonté architecturale et urbanistique élaborée en concertation.

Aujourd'hui, la ville de Créteil dispose dans les quartiers sud de disponibilités foncières lui permettant d'achever son développement dans les prochaines années avec la construction d'environ 1.500 logements diversifiés, des programmes de bureaux et d'activités, des équipements publics, des commerces et des services sur la ZAC de la Pointe du Lac et la ZAC des Sarrazins.

Créteil, ville préfecture comparable à une ville nouvelle, apparaît comme un pôle majeur de la proche couronne :

- Créteil est la commune qui présente le plus grand parc tertiaire du Val-de-Marne (400 000 m² de bureaux)
- Elle est également un pôle universitaire francilien important avec l'université Paris 12 Val-de-Marne (25 000 étudiants)
- Une zone commerciale d'envergure régionale : le centre commercial Créteil Soleil qui propose 124 100m² de boutiques pour 5300 places de stationnement et plus de 25 millions de visiteurs par an.
- Territoire d'eau, elle offre un environnement agréable et de qualité, une identité affirmée.

Le parc départemental du Val-de-Marne, situé à proximité de la préfecture, offre un magnifique panorama sur le lac de Créteil. Les jardins de l'Hôtel du Département entourant la préfecture et l'hôtel du département exposent également un paysage contemporain original composé de cratères et buttes arrondis

Les défis :

- Préserver la diversité de la population et de ses activités
- Valoriser la diversité et les équilibres des espaces urbains et naturels.

En ce sens, le projet de coulée verte entre la Base de loisirs de Créteil et le Bois de Grange à Limeil-Brevannes est un maillage essentiel qui doit se concrétiser à court terme.

- Développer le transport, décroisonner le territoire et renforcer son ouverture sur l'Île-de-France afin de répondre à une demande croissante de déplacements.

Plusieurs projets structurants de transports en commun sont prévus sur le secteur Plaine Centrale en vue de densifier le maillage de l'agglomération centrale du Val-de-Marne : Le prolongement de la ligne de Métro n°8 jusqu'à Europarc (Créteil - Parc des sports) qui accompagnera la finalisation de l'urbanisation de Créteil ou encore la réalisation d'un métro en rocade Orbival qui desservirait le cœur du Val-de-Marne et ses pôles de développement dont Plaine Centrale (maillage avec le RER D à Alfortville et avec la ligne 8 à Créteil).

- Mieux s'articuler avec les territoires voisins :

Ex. : La Seine Amont s'inscrit dans la dynamique économique du sud-est parisien en matière de recherche et est porteuse de coopérations entre territoires et au cœur de l'« arc de la recherche » qui se déploie entre les pôles de Saclay, Paris, Vallée de la bièvre et Créteil

Le SDRIF met ainsi en évidence le secteur Seine Amont comme site prioritaire à développer... Comment réfléchir à Paris métropole,... sur quels territoires ? Quelle planification ? Quelle gouvernance ? ... Sachant que le problème majeur est le coût du foncier.

Cela mérite débat, entre l'organisation de formes diverses de gouvernances et la gestion du foncier (son coût certes, mais sa rareté et l'absence d'imagination sur le rapport la propriété d'un espace et les usages durables de celui-ci)

Créteil dispose de grands espaces institutionnels pour répondre aux besoins de développement urbain, mais qui assure le portage financier des opérations ?

Sur le site de l'Echat, par exemple, dont la superficie est de 7 ha, il y a la possibilité de faire 150 000 m² Shon, soit 1000 logements et des constructions à usage d'activité. Or, 1000 logements correspondent à une école, soit 20 millions d'euros, qui prend en charge le coût des équipements ?

Vouloir favoriser la mixité des logements dans l'Est du territoire francilien pour régler les déséquilibres Ouest-Est de la région est une bonne orientation, mais qui assure le portage des opérations ?

En matière de mobilités, le projet Arc Express est important, Créteil doit être positionné comme un point de desserte dans un système de transport plus large compte tenu des migrations pendulaires observées, plus d'un tiers des actifs se déplacent vers Paris.

La densification de l'habitat autour des gares est un enjeu majeur pour le développement de la ville, qui participe aux financements ?

La densification de l'habitat retenue dans le SDRIF mais aussi dans la consultation Grand Paris pose la question des formes urbaines sous 3 aspects :

- contrôler et favoriser la densité sans réduire la qualité du paysage naturel,
- les conditions d'habitabilité choisies pour des logements adaptés à l'évolution des ménages,
- les conditions de maintien des prescriptions contenues dans le document d'urbanisme sur le ratio espace vert par habitant avec l'idée de « déréglementation » en cours de discussion ... ?

Texte issu de la consultation :

Analyse de la géographie de l'Ile-De-France qui a permis de dessiner des aires de cohérence géographique qui constituent autant de fédérations de communes.

La force de Paris est d'être présente dans tous les secteurs de l'économie mondialisée, dans son extrême diversité.

Feuille de route du Grand Paris : créer des lieux de productivité équilibrés, développer des pôles d'activités, créer de nouvelles polarités économiques thématiques, promouvoir une véritable urbanité...

Logique de réinvestissement lourd sur le patrimoine existant participe sur une obligation : travailler sur la demande sociale réelle, sur les pratiques résidentielles et urbaines des habitants déjà présents.

L'ensemble des réflexions et postures sont valables pour les métropoles régionales : remodeler, dézoner, créer des lieux symboliques ... Concevoir la ville hors d'une pensée purement technique pourrait se diffuser sur tout le territoire.

La fédération du Grand Paris est constituée de quelques 230 communes. Assemblée représentative porteuse de projets au sein de laquelle la ville de Paris, la région, les départements concernés, et l'Etat ont une place et un rôle plein et entier. Lieu de délibération des projets. Assemblée élue au suffrage universel.

Projet Castro/ Créteil : base des questionnements

La métropole de l'équipe Castro-Denissof-Casi est multipolaire. A partir de l'analyse de la géographie francilienne (relief notamment), on s'aperçoit que Créteil appartient aux **huit entités cohérentes** identifiées par l'équipe

Créteil appartient en effet à ces polarités qui rayonnent sur toute une aire urbaine et semblent être confortées par des **lieux symboliques** ou « de voyage ».

Dans ce projet, le territoire Est de Créteil est ainsi le théâtre de la « topolitique » : incarné par la mise en scène de ses lieux symboliques et l'implantation d'institutions politiques et culturelles au-delà de la boucle de l'A86 :

- Exploitation des qualités paysagères, valoriser les lieux, de voyage, belvédères... pour favoriser l'appropriation par tous du territoire : ex. Le lac ou les parcs de Créteil.
- Le site du lac de Créteil serait plus particulièrement mis en valeur de ses berges, jusqu'à la N6, en passant par le carrefour Pompadour (simplification du nœud autoroutier qui le compose au profit d'une nouvelle organisation du bâti + meilleure urbanité sur la N6)

La stratégie de mobilité de l'équipe se révèle à travers des projets concrets sur Créteil :

- Créer des embranchements vers le centre commercial de Créteil Soleil, mais également avec ceux de Belle épine, d'Aubervilliers, OKABE (Le Kremlin-Bicêtre), la Porte de Montreuil, la Porte de Bagnolet et la Porte de Bercy.
- La gare du Sud, située dans le secteur Orly - Vitry - Créteil, permettant d'interconnecter efficacement les réseaux TGV ouest et sud-est, et de renforcer le pôle de développement du Val de Seine.

DEBAT 3

.....
EVRY (91)
20 Octobre 2009

Un territoire de projets dans le sud francilien / *Evaluation de scénarios et mise en œuvre de projets*

Animateur : Francis Cuillier

Discours d'accueil :

- **Manuel Valls, Maire d'Evry**
- **Mireille Ferri**

Intervenants dans la table ronde :

Présentation des 10 projets : Vincent Fouchier, DGA IAU
Synthèse croisée : Martine Liotard, IAU

- **Equipe consultation GP :**
Bernardo Secchi

- **Professionnels :**

Anne Véronique Vernardet, Directrice AUDES0
Alain Cluzet, DGA CA Saclay

- **Membre du Conseil scientifique :**
Philippe Estèbe

Eléments contextuels

L'agglomération d'Evry fait partie du « cône sud de l'innovation », en référence à une étude intitulée Essonne 2020. Il s'agit d'un territoire de projets avec différents pôles : Orly-Rungis-Seine Amont, Saclay, le CESO, la vallée de la Bièvre.

L'idée d'une compétitivité économique articulant innovation technologique et renforcement des transports paraît être une des conditions du développement de ce secteur francilien situé dans le faisceau sud du SDRIF.

Le renforcement des transports permettrait de bien articuler Paris, Orly, Juvisy et Massy. La gare de Juvisy sur Orge qui constitue la gare d'accès d'Orly depuis Evry, mérite une requalification au regard du taux de fréquentation aujourd'hui constaté.

Les investissements en transport pour Evry sont en deçà des besoins, en terme de cohérence territoriale.

La crise financière repose le problème de la mobilisation du foncier pour mener des opérations de construction de logements, et ouvre très largement le débat sur les questions de cohésion sociale et territoriale. Qui est en capacité d'absorber le marché de la construction, le public ? Le privé ?

L'Ile-de-France dans sa composition administrative met en évidence un émiettement institutionnel (3 communes ont plus de 100 000 habitants) et donc, soulève la question de la gouvernance, et la mobilisation des acteurs publics pour engager les projets ?

Considéré comme un pôle structurant à 30 km de Paris, Evry pourrait s'apparenter à une ville de province au regard de l'offre proposée en matière d'équipements collectifs et de loisirs. Comment cette échelle peut être prise en compte dans le développement de la métropole francilienne, à horizon 2030 ?

Après 30 années de développement accompagné, la ville d'Evry (ville nouvelle créée en 1965) doit retrouver une dynamique propre et maîtriser son projet urbain.

Présentation d'Evry

- Située à :
30 kms au Sud de Paris
12 kms au Sud d'Orly
- Bordée par la Seine et l'Autoroute du Sud (A6) et la Francilienne
- Desservie par le RER D grâce à 3 gares
- Préfecture du Département de l'Essonne depuis 1964

➔ Une ville centre, en limite du périurbain

- Quelques chiffres :
 - Superficie : 3825 ha
 - 105 223 d'habitants
 - 57 203 emplois dont 29,7 % dans l'administration
 - 583 entreprises

Une ville verte à mettre en valeur

Superficie des espaces verts : 100 hectares

Évry, ville nouvelle, a été conçue avec l'intention de sauvegarder ses anciens espaces verts et d'en créer de nouveaux. C'est le cas du parc des Coquibus (20 ha) et du parc Henri Fabre (15 ha), véritable coulée verte qui relie les quartiers au centre-ville.

Évry, seule ville nouvelle francilienne à ne pas disposer d'une base de plein air et de loisirs, dispose cependant de 200 hectares de parcs urbains répartis sur six sites, le parc Henri Fabre sur , le parc des Loges (15 ha), le parc des Coquibus (20 ha), le parc des Tourelles (11 ha), le parc Bataille(8 ha), le parc Pompidou(2 ha), le parc des bords de Seine (8 ha), le bois Sauvage et le bois de la Grange, les espaces verts Mousseau (2 ha)et Champs-Élysées (1.5 ha).

Propositions de Studio 09

➔ *Valoriser les nombreux lieux significatifs (Évry bénéficie d'un niveau d'équipement attractif : l'Université (10 000 étudiants) et les Arènes - salle de spectacle de 2400 places) afin qu'ils jouent un rôle de balise territoriale. Les seuls lieux significatifs reconnus sont parisiens. Il en existe pourtant d'autres dans le Grand Paris, minoritaires, dont il faut faire des « balises territoriales », et ainsi reformuler la structure typologique du Grand Paris, afin de faciliter la réappropriation du territoire par les habitants.*

Espaces verts et agricoles : appropriation et biodiversité

➔ *Les nouveaux logements devront être construits sur des limites restant poreuses des espaces verts et agricoles, permettant de réfléchir aux usages : « la bio-diversité devient catalyseur de la socio-diversité ». Il est également proposé de travailler sur un greenway ou traversée verte du Grand Paris à partir des espaces verts et proches de l'eau.*

➔ *Valorisation d'une grande quantité de nouveaux espaces libres (parcs Coquibus et Henri Fabre) avec une importante fonction écologique et offrant aux citoyens diverses pratiques de loisirs.*

Un parc de logements récents et diversifiés

- Nombre de logements : 19 238 (61% de F3-F4)
- 86% de logements collectifs- 48% de logements sociaux
- 38% de propriétaires

Aujourd'hui, l'ancienne ville nouvelle doit mettre en place un programme de renouvellement urbain face aux difficultés rencontrées dans ces quartiers disparates et séparés les uns des autres. Cette succession de constructions sur trente années, engagées dans le contexte florissant des Trente Glorieuses, entraîne aujourd'hui des difficultés d'intégration, des problèmes d'insécurité justifiant la signature d'un contrat local de sécurité et à la mise en place de travaux d'aménagement.

Un quartier stigmatise cet état de fait, les Pyramides (projet lancé en 1971). Aujourd'hui classé zone urbaine sensible et zone franche urbaine, il concentre 10 000 habitants sur 53 hectares. Avec 45,1 % d'habitants de moins de vingt-cinq ans en 1999, il concentre pourtant tous les espoirs au sein d'un bassin économique dynamique.

Propositions de Studio 09

→ *L'intervention dans les grands ensembles (Pyramides) à travers :*

- *la mise en place d'une enveloppe performante sur les bâtiments + nouveau système de chauffage : objectif 50kWh/m².a]*
- *l'insertion de nouvelles activités : bureaux, commerce, entreprise, bars, restaurants = mixité fonctionnelle*
- *l'addition d'une nouvelle façade : extensions avec balcons, terrasses, et jardin d'hiver*
- *densification (densifications mineures avec nouvelles typologies)*

Un réseau routier et de transport d'une grande richesse avec des voies réservées pour chaque mode de déplacement 511 km de voie de bus en site propre.

Historiquement, le site d'Évry est situé sur deux axes de communication majeurs, la Seine et la Via Agrippa. La Seine est toujours aujourd'hui un axe fluvial important de transport de marchandises et le port d'Évry y permet l'accès. La via agrippa est aujourd'hui remplacée par l'ancienne route nationale 7 qui traverse la commune en son centre du nord au sud en suivant le fleuve, situé un kilomètre plus à l'est.

En sus, deux branches de la ligne D du RER parcourent la commune, avec la ligne Villeneuve-Saint-Georges - Montargis en bordure de Seine et la ligne Grigny - Corbeil-Essonnes sur le plateau.

Ville nouvelle jusqu'en 2001, la commune a été construite en intégrant dans les plans les moyens de circulations raisonnés, incluant un nombre important de voies réservées aux autobus, des allées et mails permettant la circulation piétonne mais en faisant largement abstraction des pistes cyclables.

L'aéroport Paris-Orly est situé à treize kilomètres au nord-ouest, accessible directement par la route nationale 7. L'aéroport de Melun-Villaroche, situé à dix-huit kilomètres à l'est, devrait à terme voir son activité évoluer vers l'aviation d'affaires pour les centres urbains de Melun, Sénart et Évry, l'héliport d'Évry situé sur la commune voisine de Lisses pourrait compléter cette offre d'accès aériens.

Propositions de Studio 09

→ *Système de transport hiérarchisé et maillé: avec rocade autoroutières et ferroviaires, à croiser avec les échelles spatiales (entre rapide, lent et de proximité, prioritairement par les transports en commun et les modes doux).*

Un tissu économique de qualité

Évry est l'un des pôles économiques du département et de la région. Parmi les vingt plus grandes entreprises situées dans le bassin d'emploi, Snecma Moteurs (spécialiste de la propulsion) avec 2 400 salariés, le centre commercial Evry 2 (compte 230 boutiques dont la FNAC et CARREFOUR), Génopole regroupe 50 laboratoires, Accor (leader du voyage, du tourisme et de l'hôtellerie) avec 1 170 salariés, Securitas avec 300 entre autres sont implantées à Évry.

Si comme pour l'ensemble de la région, le secteur tertiaire est prédominant, l'industrie représente encore 21,4 % des emplois de la zone contre seulement 14,7 % en moyenne régionale.

249 hectares de terrains soit près de 30 % du territoire sont encore libres de construction.

Propositions de Studio 09

→ Intervention dans des zones d'activités à travers l'insertion de logements, d'équipements ou d'activités tertiaires dans des zones d'activités peu denses et obsolètes.

Spécificités et enjeux communaux.

La ville d'Evry fait le constat apparent de sa « non finition ». Elle est soumise à plusieurs enjeux à la fois structurels et fonctionnels, auxquels, les équipes peuvent apporter quelques pistes :

• AFFIRMER EVRY COMME CAPITALE DE L'ESSONNE

- Donner une nouvelle dimension au centre-ville. Ce secteur de ville fait l'objet de plusieurs réflexions avec notamment un programme de 85 000 m² de construction nouvelle (porte de Beauce), l'extension du centre commercial régional, la maturation du développement de l'université, la réhabilitation de la gare centrale...
- Développer le pôle économique et de formation
- Renforcer les transports régionaux et améliorer les transports locaux

• AMELIORER LA QUALITE DE VIE ET DE SERVICE DES DIFFERENTS QUARTIERS

- Conduire des projets de renouvellement urbain
- Valoriser les centres de quartier
- Entretien et améliorer le cadre bâti et les espaces publics de quartier
- Couture entre le village et la ville

• REORGANISER LA TRAME VERTE ET AMELIORER LES LIAISONS INTERQUARTIERS

- Améliorer les circulations, favoriser les continuités
- Reconquérir les espaces publics : les continuités viaires, piétonnes ou douces à créer ou à préserver
- Protéger et qualifier les grands espaces verts

Plusieurs réflexions sont en cours :

- Transformation de la RN 7 en boulevard urbain
- Mise en place d'infrastructures de transport majeures (tangential ferrée sud et tram-train)
- Réhabilitation des deux gares principales de la ville nouvelle

→ Un des atouts de l'Agglomération d'Evry est de combiner des zones fortement urbanisées et des zones rurales. Celles-ci contribuent à la qualité de vie des habitants et doivent être préservées et valorisées. De plus, grâce à l'entrée de Ris-Orangis, l'aménagement des bords de Seine bénéficiera d'une attention particulière.

Ainsi, La CA d'Evry continue à travailler sur les questions économiques et d'emplois avec les intercommunalités déjà constituées (Sénart ou la communauté du Val d'Orge et les communes de Grigny et de Viry-Chatillon) avec lesquelles elle partage l'axe de développement économique essentiel que représente la RN7. Enfin, ni Evry, ni Corbeil ne peuvent imaginer l'avenir en se tournant le dos.

Projet Studio 09 / Evry : base des questionnements

Projets exploratoires: la ville poreuse

L'ensemble des projets territorialisés de l'Equipe Studio 09 sont issus de la coupe nord-sud Evry-Roissy (balise territoriale)

Dans une longue coupe à l'Est de Paris, de Evry au Sud jusqu'au delà de Roissy au Nord, l'équipe Studio 09 propose une approche intégrée qui montre des interventions possibles: le long des 50km.

Une des priorités dans la construction du Grand Paris par l'équipe est le « mieux vivre ensemble » par l'amélioration du cadre de vie, thématique transversale à l'ensemble des sujets traités dans leur projet. Se pose ainsi la question de la concertation et de la gouvernance : passage d'une « *organisation politique sectorielle et territoriale* » à une « *organisation thématique et flexible* » (« *on ne peut pas se cantonner dans une défense jalouse de ses compétences et de son territoire* »).

Un sujet éminemment important est l'avenir de la ville nouvelle conçue dans les années 70 au milieu de la campagne, quelle est l'articulation entre des modes de vie urbains et un cadre à dominante naturelle ?

DEBAT 4

.....
VERSAILLES (78)
9 novembre 2009

Débat annulé

Animateur : Francis Cuillier

Discours d'accueil :

- **Puissance invitante**
- **Mireille Ferri**

Intervenants dans la table ronde :

Présentation des 10 projets : Vincent Fouchier, DGA IAU
Synthèse croisée : Martine Liotard, IAU

- **Equipe consultation GP :**

LIN
MVRDV

- **Professionnels :**

Dominique Picard, Urbaniste Qualifiée, Architecte, Conseil National de l'Ordre des Architectes

- **Membre du Conseil scientifique :**
Paul Chemetov

Situation

Située à 19 kilomètres de Paris, dans le département des Yvelines, la ville de **Versailles** est l'une des villes les plus peuplées d'Ile-de-France (la 5^e après Paris) et l'une des plus vastes. Sa superficie est de 2618 hectares. La ville environ 85 700 habitants.

La ville de Versailles bénéficie d'une localisation privilégiée : proche de la capitale, elle est également bien desservie par les réseaux de communication.

Malgré sa vaste étendue, l'évolution du territoire de Versailles ne dépend pas entièrement de la ville :

- 830 hectares correspondant au domaine national du château, géré par le Ministère de la Culture ;
- 60 hectares sont affectés à la Défense Nationale ;
- 350 hectares abritent les forêts domaniales de Versailles et de Fosses-Reposes

Au total, les emprises gérées par l'Etat représentent 2/3 du territoire communal. De plus, 170 ha des 978 ha restant sont couverts par un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur.

Versailles est bordée par 12 communes :

- au nord, par : Bailly, Rocquencourt, Le Chesnay, Vaucresson, Marnes-la-Coquette ;
- à l'est, par : Ville d'Avray, Viroflay, Vélizy-Villacoublay ;
- au sud, par : Jouy-en-Josas, Buc, Guyancourt ;
- à l'ouest, par : St-Cyr-l'Ecole

La Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc compte onze communes (Rocquencourt, Viroflay, Jouy-en-Josas, Loges-e-Josas, Buc, Sr-Cyr-l'Ecole, Bois d'Arcy, Fontenay-le-Flery, Toussus-le-Noble et Bièvres), de 173 307 habitants dont plus de 75 000 actifs.

Un tissu économique important et diversifié

Versailles Grand Parc fait partie de l'axe Vélizy-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines qui compte 20 000 sièges d'entreprises, soit 200 000 emplois. Pour sa part, le territoire de Versailles Grand Parc compte 12 000 établissements et 80 000 emplois.

- une main d'oeuvre très qualifiée : près d'un quart de la population active résidente est composée de cadres et de professions intellectuelles supérieures ;
- un cadre de vie remarquable avec près de 80 % d'espaces naturels ;
- le taux départemental de la taxe professionnelle le moins élevé de la région Ile-de-France et parmi les plus faibles de France.
- Une bonne accessibilité : accès à 4 aéroports, 3 autoroutes et 14 gares (TGV, RER, SNCF).
- Présence de Mov'eo : l'un des pôles de compétitivités à vocation mondiale spécialisé dans l'automobile et les transports collectifs sûrs pour l'homme et son environnement.
- Il possède une spécialisation forte dans les industries automobiles et de biens d'équipements ; ces deux secteurs représentent plus de 18 % de l'emploi (contre seulement 5 % en Ile-de-France) et constituent parmi les principaux postes à l'exportation du département.

➔ Le tissu économique est cependant très polarisé géographiquement. Il n'existe pas de véritables centralités économiques mais plutôt une dissémination de l'activité.

→ L'agriculture demeure également une activité économique importante dans les Yvelines, avec une prédominance d'exploitations agricoles spécialisées dans les grandes cultures.

Enseignement et recherche

Versailles Grand Parc :

- est un pôle d'enseignement supérieur de renommée internationale (HEC, Institut supérieur national du parfum, des lycées à vocation internationale (lycée franco-allemand de Buc, lycée franco-japonais)
- comprend des centres de recherche et développement renommés (Institut national de recherche en informatique et automatisation, Institut national de recherche en agronomie, ...) ou d'envergure mondiale (Air Liquide, General Electric Medical Systems).

Plus largement, le département des Yvelines :

- compte 51 centres de formation dont l'université de Versailles, de Saint- Quentin-en-Yvelines et ses différentes antennes,
- quatre grandes écoles et un réseau de lycées internationaux.
- Cette offre est complétée par la présence d'instituts et de laboratoires de renommée tels que l'INRA (Institut National de la Recherche Agronomique), l'INRIA (Institut National de la Recherche en Informatique et Automatique), le LNE (Laboratoire National d'Essais), le CNAM (Conservatoire National des Arts et Métiers)...

Un fort potentiel touristique

- Le Château du Roi Soleil reste l'un des sites les plus visités au monde (4,4 millions de visiteurs chaque année).

→ Néanmoins, le site du Château n'induit pas pour autant de fortes retombées pour la ville, ses commerces et ses services. En effet, l'offre hôtelière reste limitée (800 chambres, un camping), ce qui ne permet pas l'accueil sur place des touristes.

→ éléments potentiels à développer :

- L'académie du spectacle équestre de Bartabas à Versailles, les musées de la photographie à Bièvres et de la Toile de Jouy à Jouy-en-Josas
- Les espaces naturels : 80% d'espaces naturels, deux parcs naturels régionaux (PNR de la Haute Vallée de Chevreuse et PNR du Vexin Français).
- Le tourisme d'affaires

Développement urbain dans les Yvelines

- Un développement urbain éclaté, qui intervient hors des pôles et qui est fortement consommateur d'espaces naturels et dispendieux en services et équipements.
- Au cours des années 1990, la croissance de la population n'a généralement pas bénéficié aux plus grandes villes des Yvelines mais, au contraire, à leur périphérie.

Logement dans les Yvelines

- Entre 2000 et 2004, 3 700 logements ont été construits en moyenne par an alors que les besoins nécessaires au maintien de la population sont estimés à 4 500 logements.
- Par ailleurs, la production de logements s'est faite de façon mal maîtrisée en secteurs périurbain et rural.

4 orientations stratégiques identifiées dans le schéma départemental d'aménagement pour un développement équilibré des Yvelines

La stratégie poursuivie vise un développement équilibré prenant appui sur le renforcement des principaux pôles urbains.

1 Renforcer les territoires de développement d'envergure régionale et conforter les dynamiques locales

- Saint-Quentin-en-Yvelines – Versailles – Massy – Saclay : un territoire au service de la compétitivité internationale de l'économie francilienne.
- Poissy et la Seine-Aval : un pôle d'appui du développement régional et un territoire à l'attractivité renouvelée.
- Les pôles de la couronne rurale et de la frange urbaine dense : des dynamiques économiques locales à conforter.

2 Améliorer et compléter les infrastructures nécessaires au développement

- Réaliser les liaisons de maillage régional par le bouclage des grandes infrastructures à l'ouest (A104 et A12).
- Améliorer la qualité de service des lignes du réseau SNCF et les échanges routiers entre les grands pôles économiques et urbains (Seine-Aval, La Défense, Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles et Velizy).
- Assurer une meilleure desserte routière et ferroviaire des grands sites logistiques des Yvelines (notamment portuaires), en lien avec la valorisation de la Seine comme axe de transport.

Autres (non inscrites dans le SDADEY) :

- Favoriser les modes doux sur les courtes distances
- Limiter le transit PL et VL. Il s'agit de compléter le réseau viaire et d'anticiper la mise en service des voies de contournement

3 Valoriser l'environnement pour renforcer l'attractivité du cadre de vie

- Structurer et requalifier les espaces naturels de la vallée de la Seine.
- Préserver les grands espaces de l'ouest de l'Île-de-France.
- Mettre en oeuvre une gestion patrimoniale de la forêt de Rambouillet conciliant protection de la nature et ouverture au public.
- Permettre la structuration de coulées vertes d'agglomération au coeur des territoires les plus denses.

4 Polariser l'urbanisation sur un réseau de villes et de bourgs, maîtriser l'étalement urbain, stopper le mitage des espaces naturels

- Renforcement de l'aménagement des pôles urbains.
- Promotion d'un développement adapté à chaque territoire :
 - mettre en oeuvre des projets urbains structurants sur les deux territoires concernés par une opération d'intérêt national (OIN) : polarisation de l'urbanisation sur les villes et les bourgs
 - organiser le développement aux abords de la zone agglomérée : maîtrise de l'étalement urbain
 - organiser le développement des territoires de la zone à dominante rurale : arrêt du mitage des espaces naturels.

ELEMENTS POUVANT SERVIR DE BASE AU DEBAT.....

De grands projets qui préparent l'avenir du département des Yvelines

- Le lancement de deux Opérations d'Intérêt National (OIN) dans les Yvelines : l'OIN de Massy-Saclay-Versailles-Vélizy-Saint-Quentin-en-Yvelines et l'OIN Seine-Aval.
- Parallèlement, le Département est associé aux principaux pôles de compétitivité implantés en Ile-de-France : System@tic, Mov'eo, Cosmetic Valley, Medicen, Cap Digital. Ces pôles ont pour objectifs de renforcer les liens entre la recherche publique et les entreprises privées et de fédérer les acteurs privés et publics autour de grands programmes collaboratifs de recherche.
- Le Duplex A86 : Versailles Grand Parc se rapproche encore un peu plus de Paris grâce au Duplex A86. Ce tunnel à deux étages, relie Rueil-Malmaison et la RN 286 au sud de Versailles. Cette réalisation, d'une dizaine de kilomètres, va donner naissance à une sorte de "super périphérique". Exclusivement réservé aux véhicules légers, le tunnel permettra de relier Rueil-Malmaison à Versailles en dix minutes au lieu de quarante actuellement.
- Pour dynamiser le Sud-Ouest parisien sur le plan économique, un ambitieux projet a été initié en 2006. 49 communes des Yvelines et de l'Essonne sont concernées par le projet OIN du Plateau de Saclay.
- La Tangentielle Ouest : En 2015, un tram-train reliera les deux stations des RER A au nord et le RER C au sud. Il facilitera les déplacements de banlieue à banlieue et offrira des correspondances renforcées vers Paris et les pôles d'activités du secteur.
- La Tangentielle sud : Ce projet a pour but de créer une nouvelle relation entre l'ouest des Yvelines et l'est de la Seine-et-Marne. L'aménagement des voies entre Versailles-Chantiers et Epinay-sur-Orge est au coeur de la réflexion.

Les équipes : Quelques idées à verser au débat

LIN : Idée d'un Grand Paris multipolaire, constitué de pôles intenses (densité urbaine élevée, lieux d'échanges, de connectivité, de mixité) et de tissus peu denses : quelle réalité de cette vision sur le secteur géographique concerné (Versailles et plus largement le département des Yvelines) qui bénéficie d'un cadre naturel de qualité.

Les liaisons entre les pôles et système gradué de micro-mobilité ? Pourquoi l'équipe affirme qu'il faut éviter la mobilité ? Est-ce opportun dans le secteur ouest de la métropole ? Et plus largement est-ce applicable à l'ensemble de la métropole ?

Le rôle des espaces naturels et le lien de ceux-ci avec les espaces ouverts (cf SDRIF) ? Quelle résonance pour le secteur Versailles ? La place des espaces agricoles dans ce secteur sud ouest de la métropole avec les grands projets envisagés ?

MVRDV : Idée de l'hyper-densification, quid de la prise en compte des enjeux environnementaux ?

Idée d'une ceinture d'éolienne autour de l'agglomération, quel impact sur le secteur des Yvelines ? Est-ce opportun, pourquoi ?

Logique de percées haussmanniennes vers l'extérieur de l'agglomération, réalité sur ce secteur particulièrement protégé et mis en valeur ?

.....
CHAMPS SUR MARNE (77)

23 novembre 2009

« Tirer parti du périurbain francilien »

Animateur : Francis Cuillier

Discours d'accueil :

- **Puissance invitante**
- **Mireille Ferri**

Intervenants dans la table ronde :

Présentation des 10 projets : Vincent Fouchier, DGA IAU

Synthèse croisée : Martine Liotard, IAU

- **Equipe consultation GP :**
DESCARTES
Yves Lion

- **Professionnels :**
Dominique Bonini, Architecte urbaniste CAUE, Membre du bureau
CFDU

- **Membre du Conseil scientifique :**
Paul Chemetov

Le département de la Seine et Marne dans le contexte francilien

- Croissance démographique la plus forte au niveau régional
- Le plus fort taux d'équipements pour les personnes âgées
- La plus forte augmentation du revenu par habitant
- 1^{ère} place pour la croissance des emplois
- 6% PIB régional
- 50 % de l'approvisionnement de l'eau potable de Paris provient de la Seine et Marne
- **63 % des déplacements sont réalisés en voiture**
- **55 % des actifs travaillent dans le département**

La Seine et Marne couvre 50 % de la superficie de la région IDF. Son espace est majoritairement agricole, ouvert et forestier. Il possède un PNR en lien avec l'Essonne. 2 autres sont en création au Nord Est et dans le sud du Gâtinais.

Il accueille les 2 villes nouvelles de Marne La Vallée et Sénart et une forte concentration de fonctions logistiques et transport (30 % des surfaces de stockage).

Configuration du département : 2 axes historiques

- axe de contrôle politique : Paris à Nemours via Fontainebleau jusqu'à Melun Sénart
- axe de contrôle économique : Paris à Reims via Meaux conforté par le TGV Est

La pression urbaine s'exerce à partir de l'ouest, du nord et du sud du département.

Entre la Francilienne et la RN 36, un espace d'interface Urbain/Rural.

Au-delà de la RN 36, un espace à dominante agricole.

C'est un territoire caractérisé comme « le rural périphérique » constituant une réserve d'espace à urbaniser, accueillant le trop plein de la métropole. Territoire soumis d'une part à l'installation d'équipements métropolitains structurants et d'autre part d'activités métropolitaines secondaires et consommatrices d'espace que la ville pousse vers sa périphérie.

Un territoire qui joue donc un rôle économique important ainsi qu'une fonction paysagère essentielle avec champs, forêts, rivières, villages ..., véritables atouts environnementaux.

- La problématique centrale de ce territoire : la périurbanisation et les modes de déplacements. Dans cette problématique, quel est l'avenir des espaces agricoles ... avec l'apparition de l'agriculture vivrière et de proximité. (Ambition de faire évoluer le milieu agricole en y ajoutant les éco-matériaux pour en faire une éco-vallée).
- Par ailleurs, le projet spatial régional du SDRIF fait apparaître certaines villes du département comme pôles urbains d'extension métropolitaine ainsi que le renforcement des cœurs de bassins de vie de l'espace rural par une diversité

d'équipements, de services, et par un réseau collectif : quelle articulation avec les projets locaux et quelle adéquation avec le phénomène de périurbanisation en cours ?

Démarches à engager sur la qualité des formes urbaines, le CAUE est pilote sur le projet d'éco-quartier rural, notamment sur les boucles de Marne au nord de Meaux. Ce sera l'occasion d'un travail particulier sur les questions de densité.

Les « ateliers 2010 », dont la note de cadrage a permis d'élaborer une partie de ce papier, vont centrer les réflexions sur l'interface urbaine/rural, qui permettra au département d'engager un projet de territoire prenant en compte les impératifs de développement francilien.

Base des questionnements

DESCARTES

Extraits

L'urbanisme d'aujourd'hui ne peut pas tout. Le Grand Paris sera un grand projet économique parce qu'il est une réflexion unique sur l'urbain. La ville c'est l'échange sous toutes ses formes, c'est l'essence même du fait économique incarné dans un territoire...

Un nouveau rapport ville-nature, ville-agriculture, ville-forêt, créant les conditions d'une économie radicalement nouvelle.

Remise en cause de ce rapport centre et périphérie en les réunissant .. : émergence d'un système métropolitain à la fois centripète car il distribue les fonctions métropolitaines sur un territoire et centrifuge car il rapproche ces centralités entre elles.

Aller plus vite, ... implique de réinventer une industrie de la construction moins archaïque, plus concurrentielle, plus imaginative, plus moderne.

Le travail sur le Grand Paris devrait s'annoncer comme la plus grande contribution européenne au futur des métropoles.

Promouvoir 20 à 30 villes durables dans la métropole. Les liens entre ces villes du Paris métropolitain garantissent à Paris son statut de métropole.

Révolution urbaine autour des gares, zone d'urbanisme dérogatoire pouvant s'appliquer dans un périmètre autour des gares et être gérée par un E P qui prendrait en charge l'aménagement de ces gares.

- Le projet de cette équipe s'inscrit dans la problématique majeure de ce territoire notamment sur l'idée de **« repenser la périurbanisation par l'agriculture »**, en mettant en place 6 agro-parcs. Demander les éléments concrets de cette idée pour ce secteur Est de l'Ile-de-France. La campagne agricole comme espace social ...
- Nouveau rapport ville / nature (-2°C)
- Réduire de ½ h les trajets quotidiens
- Faire des logements plus grands (+ 20 m²)
- Projection de 12 millions d'habitants pour le Grand Paris, quel impact pour ce secteur qui subit une forte pression foncière ?

PORTZAMPARC

Extraits

« Faiblesse de la vision polycentrique, elle ne répond pas à la force spatiale du centre de Paris, qui est unique.

Avec le fait métropolitain, la périphérie n'est plus une nappe homogène, elle est polarisée par des lieux en relation entre eux, en réseaux.

Approche par rhizome qui permet d'éviter la vision radioconcentrée mais aussi la vision d'un assemblage de villages où il y aurait partout de l'emploi, de l'université ...

Notion d'archipel, alternance de zones denses à forte intensité d'occupation et d'activités et de zones moins denses ...

Choix de focaliser les propositions sur les rhizomes Nord et sud de la métropole.

Métropole, anti ville avec binôme accessibilité/installation.

Le paradoxe de la métropole, c'est la maîtrise de la distance et des connexions qui l'ont fait grandir immensément, c'est elle qui la met toujours en crise.

*Etablir la relation Hestia/ Hermès comme indissociable est un fondement.
Inviter à penser le fait métropolitain en intégrant l'incertitude de notre futur ».*

- Idée développée de l'archipel urbain avec la définition de lieux plus ou moins denses, quelle adaptation pour ce territoire en pleine réflexion sur la qualité urbaine ?
- La pertinence de la structure en rhizomes (système de pôles en chaîne qui communique avec le centre) dans ce secteur très éloigné de la métropole, à dominante rurale ?

DEBAT 6

.....
BOBIGNY (93)
Décembre 2009

Débat annulé

Animateur : Francis Cuillier

Discours d'accueil :

- **Puissance invitante**
- **Mireille Ferri**

Intervenants dans la table ronde :

**Présentation des 10 projets : Vincent Fouchier, DGA IAU,
Synthèse croisée : Martine Liotard, IAU**

- **Equipe consultation GP :**
AUC
NOUVEL
- **Membre du Conseil scientifique :**
Philippe Panerai

Présentation du contexte

Bobigny est une commune de près de 45000 habitants, située dans la première couronne de la banlieue parisienne dans le département de la Seine-Saint-Denis, qui s'étend sur une superficie de 677 hectares, sur une longue bande Est-Ouest.

Ville préfecture depuis 1964, la commune est bien desservie et proche de Paris. Elle se situe ainsi à 5 km de Paris par la porte de Bagnolet et à 3 km par la porte de Pantin, à 1/4 d'heure de l'aéroport de Roissy Charles De Gaulle par l'autoroute et à quelques minutes du Stade de France à la Plaine Saint-Denis.

La ville est entourée des communes de Drancy au nord, La Courneuve au nord-ouest, Pantin à l'ouest, Romainville et Noisy-le-Sec au sud (la RN3 et le canal de l'Ourcq servant de délimitation entre les deux villes) et Bondy à l'Est.

De nombreux flux de population existent entre ces villes.

Bobigny est doté d'un important réseau de communication (routier, autoroutier et transports collectifs dont le tramway) et dans un territoire au rapport privilégié à Paris, à Saint-Denis et à l'Est de la région (Roissy et Marne la vallée).

Une accessibilité remarquable de la commune à l'échelle régionale et départementale grâce à des infrastructures routières d'échelles métropolitaines (les A86 et N186), nationales (N3 et N2), voire internationales (A3 et A1).

La desserte par les transports en commun est importante :

- La ligne N°1 du tramway parisien (qui relie Saint Denis, La Courneuve, Bobigny-Drancy, Noisy-le-Sec et bientôt Montreuil). Ce tramway constitue aussi un lien entre les différents quartiers qu'il traverse.

- La ligne N°5 du métro parisien. Station Place d'Italie- Station Bobigny /Pablo Picasso

- La gare routière avec 11 lignes de bus (dont 9 en terminus), une tête de taxis et un parking d'intérêt régional. Plus de 20 000 voyageurs par jour transitent sur le site pour le seul réseau de bus

Développement urbain

Au dernier recensement en 1999, Bobigny comptait 44 680 habitants, se situant au 12ème rang départemental, après avoir connu un ralentissement démographique depuis 1990 (535 habitants soit une évolution de - 1 %).

Depuis 1999, et même plus précisément entre 2003 et 2006, la livraison d'environ 800 logements a permis l'accueil de nouveaux ménages ou le déménagement de ménages à l'intérieur de la ville. Cette nouvelle population, d'une part, et, d'autre part, l'arrêt de la diminution de la taille moyenne des ménages qui avait été constatée dans les années 90 dans le parc social, ont sans doute occasionné, sinon une augmentation massive de population, du moins une stabilité de celle-ci en nombre.

La Ville, consciente des enjeux sociaux, urbains, et économiques qui s'attachent à son fonctionnement et à son image, a engagé en 1998 la réalisation d'un « *Plan de référence pour la requalification du territoire de Bobigny* ».

Suite à l'approbation en janvier 2002 de ce document cadre issu de la coproduction des

équipes de concepteurs et de la participation active de la population, la Ville a affiché ses priorités d'interventions pour la mise en œuvre du Projet Urbain :

- Le projet de rénovation urbaine du centre-ville

La discordance de deux trames urbaines concurrentes – celle de la « ville haute » sur dalle et celle de la « ville basse » au niveau rue -, la juxtaposition d'ensembles immobiliers complexes et de grandes unités foncières empêchant toute évolution spontanée du tissu urbain, vont être la cause de graves dysfonctionnements et nuire peu à peu à l'attractivité du centre-ville en général et de certains de ses quartiers en particulier.

La rupture des cheminements, la confusion dans le statut des espaces, le manque de lisibilité des itinéraires, le caractère incomplet des axes de circulation ..., sont autant de problèmes qui participent au repli des quartiers sur eux même et contribuent à l'absence d'un centre-ville repérable et signifiant.

- Le projet de rénovation urbaine du quartier Pont de Pierre – Etoile – Grémillon

- Reconstruire une vie de quartier autour de pôles de proximité composés de commerces, de services et d'activités, en relation avec les grands équipements voisins ;
- Valoriser le patrimoine architectural et paysager ;
- Développer une offre nouvelle et diversifiée de logement ;
- Réunifier les quartiers par l'intermédiaire d'un réseau d'espaces publics simple et lisible.

- La politique de l'habitat

5 enjeux sont définis depuis 2004 dans le cadre du programme d'actions du Programme Local de l'Habitat et contribuent à la mise en œuvre de la Politique de la Ville sur Bobigny sur le moyen et long terme :

- La diversification de l'habitat en développant une programmation adaptée

La ville de Bobigny s'est engagée dans un processus de qui devrait concerner d'ici 2015, environ 3000 logements « classiques » (dont environ 40 % seront des logements sociaux) et près de 1200 logements pour étudiants, soit un total de 4200 logements.

- La valorisation et l'adaptation du parc existant
- L'intervention sur le parc privé dégradé de la Ville
- L'affinement de la politique de peuplement permettant de réduire les exclusions sociales

- La prise en compte des enjeux urbains, environnementaux, économiques et sociaux à l'échelle de la ville préfecture dans la réflexion sur l'habitat et la mixité sociale.

La politique de transport et de mobilité

La commune de Bobigny est un territoire morcelé, constitué de secteurs délimités par les voies ferrées (deux branches de la Grande Ceinture), routières et autoroutières, le canal de l'Ourcq et le cimetière parisien. Le centre du chef-lieu est très isolé.

Des liaisons en transports en commun avec Paris existent, mais peu avec les grands pôles de développement de Roissy et Marne-la-Vallée (sauf la ligne 93 reliant Bobigny à Roissy). L'accessibilité est principalement radiale, par le métro lignes 5 et 7.

De plus, le tramway T1 dessert l'ouest du département, très fréquenté et assure une fonction de cabotage. Le réseau RER, en revanche, ne dessert pas la ville.

Par ailleurs, l'accessibilité est difficile depuis les villes du reste du département, ce qui ne valorise pas le chef-lieu.

Enfin, la tarification ne favorise pas les déplacements mais plutôt les rabattements.

Le réseau de bus est très dense mais privilégie essentiellement le rabattement.

Enfin, la desserte routière est bonne, mais d'importants points noirs de circulation (ex : le pont de Bondy) entravent l'accès aux villes du secteur.

Dans le cadre de la révision du Schéma directeur de la région Ile de France (SDRIF), pour les transports, il est question d'atteindre un maillage en proche couronne se rapprochant de ce qu'il est à Paris.

Cela implique à la fois de prolonger les lignes de métro, de boucler les lignes de tramway engagées, de mettre à niveau les liaisons RER, d'initier la réalisation des deux grandes rocades que sont d'une part, la tangentielle Nord en grande banlieue et, d'autre part, le «métrosphérique» en proche couronne.

Un réseau de transports collectifs performants est un atout important pour la ville. Aujourd'hui, la Ville de Bobigny souhaite être force de propositions dans la définition des projets. Souffrant d'un certain nombre de carences, le rôle de Bobigny, chef-lieu du département, est limité par les problèmes d'accessibilité.

Enjeux transports et mobilités

- Promouvoir une nouvelle répartition des modes de déplacements dans le cadre du partage de la voirie et le développement des modes doux, en articulation avec les projets d'aménagement à court, moyen (Plan de Déplacement Urbain) et long terme (requalification urbaine).

- Améliorer le fonctionnement et de l'insertion des infrastructures routières.

- Améliorer les déplacements dans le nord-est parisien et l'accessibilité aux villes de Bobigny, Drancy, Bondy et Noisy-le Sec, et favoriser le développement des quartiers limitrophes (Bondy nord, centre-ville de Bobigny, bande canal RN3, petit Noisy).

- Assurer l'accès aux transports des personnes à mobilité réduite (PMR).

- Réaménagement du pôle Pablo Picasso et son articulation avec le projet urbain : Mieux l'intégrer dans l'environnement urbain en traitant son interface avec la ville et la continuité des espaces publics, et ce, dans une réflexion sur le croisement entre la restructuration du pôle et le projet urbain du centre-ville.

- Engager une réforme de la tarification :

La tarification actuelle des transports collectifs doit s'adapter aux nouvelles mobilités des Franciliens et faciliter l'accès aux transports collectifs, notamment pour les personnes les plus démunies.

Développement économique

Bobigny bénéficie d'un positionnement géographique, d'une desserte routière, d'un réseau de transports collectifs et de valeurs foncières particulièrement attractifs.

L'image de la Ville a fortement évolué depuis 2000 mais Bobigny souffre encore, comme le département de la Seine-Saint-Denis, d'un déficit d'image face aux grands groupes privés industriels et tertiaires.

L'offre immobilière en matière de locaux d'activité et de bureaux est inadaptée (même si sur ce dernier point, la ZAC Jean Rostand amorce un véritable rattrapage)

La ville enregistre un véritable déséquilibre entre le secteur public et le secteur privé. Sur 23 000 emplois que compte la ville, 47% relève du privé et 53% du public.

La ville ne fait pas encore partie d'une intercommunalité institutionnelle

Parallèlement, les projets liés à la requalification urbaine offrent de nouvelles perspectives en matière de diversification de l'offre immobilière et de valorisation du territoire, propices au

développement économique. Aussi, la mise en place de la Zone Franche Urbaine (ZFU) a favorisé déjà l'implantation de 22 nouvelles. De plus, certains secteurs sont bien implantés voir se développent, tels que :

- Le BTP, plusieurs entreprises sont en cours ou en projet d'implantation, il s'agit essentiellement de PME qui souhaitent installer leur siège ou des antennes commerciales (30 à 70 emplois)

- Le textile : traditionnellement implanté sur l'avenue Henri Barbusse et sur la ZI des vignes (logistique)

- La filière papier : une logique de filière avait déjà été dégagée pour le projet de Maison internationale de l'Illustration. En effet, cette filière représentait 6.6% des établissements et 7.5% des emplois privés de la Ville en 2002.

➔ La Ville de Bobigny possède des atouts objectifs pour accueillir des entreprises relevant des secteurs précités : une excellente desserte en transports en commun, la proximité de Paris, la proximité des centres de décisions et la concentration, en centre-ville, des administrations.

➔ Mais elle présente également de réels freins à l'implantation de ce type d'activités : un environnement et des services peu adaptés (absence de commerces de qualité et une offre de restauration insuffisante,...), une offre immobilière inadaptée et une image encore insuffisamment positive.

Enjeux

- Attirer et de permettre la création de nombreux emplois nouveaux dans le secteur privé, à horizon 2015.

- Développer l'attractivité des différents pôles commerciaux de la ville

- Renforcer l'équilibre entre les différents quartiers.

- Réhabiliter la halle et restructurer les pôles commerciaux des quartiers Etoile-Grémillon (quartier Ouest) et Karl Marx (centre ville) en lien avec la création d'associations de commerçants et/ou d'artisans constitue l'armature du développement commercial pour les trois prochaines années.

- Valoriser l'image du territoire auprès des acteurs du développement économique

- Favoriser la création d'entreprises portées par des balbyniens

- Favoriser la création et le développement d'activités en priorité sur le territoire: Pont de Pierre – Etoile - Grémillon, Centre ville et Edouard Vaillant.

- Soutenir le commerce de proximité dans les quartiers

- Accompagner la création d'entreprise

- Favoriser la création d'emploi et d'activités en priorité sur les territoires du Grand quadrilatère, le Centre ville et Edouard Vaillant.

Thématiques majeures des 2 équipes, et questionnements :

AUC

- Le rôle joué par les gares comme principe de densification de l'espace urbain, l'équipe cite en exemple le cas de Bobigny dont l'intervention permettrait de lui donner « une condition métropolitaine ». Le débat permettrait de détailler cette idée sur ce secteur géographique.
- Le sujet des micro-polarités dans un département dont l'image est à valoriser, quelle pertinence ?
- Les mobilités, « condition de densification et d'hybridation » : quelles propositions sur ce territoire en lien avec les volontés locales et les projets en cours ?

EQUIPE NOUVEL

Permet de changer de focale et de s'intéresser à la Seine Saint Denis plus largement :

- Proposition de création d'un réseau rapide du GP, quel impact sur ce secteur ?
- Parmi les 6 hubs proposés par l'équipe, rôle joué par ce département autour de Roissy dans l'attractivité de la Métropole ?
- Les secteurs stratégiques définis dans le SDRIF (Plaine de France, Le Bourget, Roissy) sont repris par l'équipe Nouvel : centre international des affaires, pôle image, quels leviers pour la mise en œuvre ? impact à l'échelle métropolitaine et notion de rééquilibrage régional ?
- Aborder la question des quartiers dits « sensibles » avec la proposition de transformation de l'existant. Sujet de la densification et des formes urbaines.

Seconde partie



MORCEAUX CHOISIS VISIONS DE METROPOLE

Rogers Stirk Harbour

« ...

Paris métropole plus compact, plus concentré, plus efficace.

Intégrer le fret dans le réseau de transports en commun par la création d'échangeurs multimodaux. Ceux-ci seront intégrés aux armatures urbaines proposées. Investir dans le transport veut dire intervenir rapidement avec un impact direct énorme. Connecter, c'est catalyser.

Une région métropolitaine plus forte et plus polycentrique n'implique pas un Paris diminué. Au contraire, Paris dépend de la croissance et de la santé de sa périphérie.

Le périphérique est un des axes infrastructurels qui divise Paris Métropole. Il doit disparaître ou au moins devenir plus perméable et plus vert, et donc pas plus qu'une trace historique.

Les territoires d'intervention proposés sont occupés par des voies ferrées. Projet d'intensification en y plaçant des infrastructures ...

Descartes

L'urbanisme d'aujourd'hui ne peut pas tout. Le Grand Paris sera un grand projet économique parce qu'il est une réflexion unique sur l'urbain. La ville c'est l'échange sous toutes ses formes, c'est l'essence même du fait économique incarné dans un territoire...

Un nouveau rapport ville-nature, ville-agriculture, ville-forêt, créant des conditions d'une économie radicalement nouvelle.

Remise en cause de ce rapport centre et périphérie en les réunissant .. : émergence d'un système métropolitain à la fois centripète car il distribue les fonctions métropolitaines sur un territoire et centrifuge car il rapproche ces centralités entre-elles.

Aller plus vite, ... implique de réinventer une industrie de la construction moins archaïque, plus concurrentielle, plus imaginative, plus moderne.

Le travail sur le Grand Paris devrait s'annoncer comme la plus grande contribution européenne au futur des métropoles.

Promouvoir 20 à 30 villes durables dans la métropole. Les liens entre ces villes du Paris métropolitain garantissent à Paris son statut de métropole.

Révolution urbaine autour des gares, zone d'urbanisme dérogatoire pouvant s'appliquer dans un périmètre autour des gares et être gérée par un E P qui prendrait en charge l'aménagement de ces gares.

AUC

Constat que la métropole de demain est déjà là, que le fait métropolitain est avant tout un enjeu culturel, mondialisé, et que son intérêt tiendra à l'affirmation de son caractère multiforme.

Le climat métropolitain culturel, économique social ... est mondialisé. Il y a eu la grande ville européenne, la métropole occidentale, et maintenant il y a la condition métropolitaine. Cette condition métropolitaine, nous en avons hérité. Elle est hybride, informelle, imparfaite et contradictoire. Dans la métropole du 21^{ème} siècle, le développement durable ne doit pas se faire le prétexte d'une nouvelle forme de table rase, d'un nouvel hygiénisme ... qui ne saurait forcément produire que de nouvelles formes d'exclusion.

Parmi les termes définis par cette équipe, la notion de l'hyperbuilding : c'est l'objet métropolitain par excellence. C'est une histoire d'apparition et de disparition. Mais plus rien ne sera comme avant.

Sélection de 18 territoires, très différents les uns des autres, pour faire émerger les ressorts d'un « faire métropole » en se posant avant tout la question du sens que cela pourrait avoir ici ou là.

Atelier Christian de Portzamparc

Faiblesse de la vision polycentrique, elle ne répond pas à la force spatiale du centre de Paris, qui est unique.

Avec le fait métropolitain, la périphérie n'est plus une nappe homogène, elle est polarisée par des lieux en relation entre eux, en réseaux.

Approche par Rhizome qui permet d'éviter la vision radioconcentrée mais aussi la vision d'un assemblage de villages où il y aurait partout de l'emploi, de l'université ...

Notion d'archipel, alternance de zones denses à forte intensité d'occupation et d'activités et de zones moins denses ...

Choix de focaliser les propositions sur les rhizomes Nord et sud de la métropole.

Métropole, anti-ville avec binôme accessibilité/installation.

Le paradoxe de la métropole, c'est la maîtrise de la distance et des connexions qui l'ont fait grandir immensément, c'est elle qui la met toujours en crise.

Etablir la relation Hestia/ Hermès comme indissociable est un fondement.

Inviter à penser le fait métropolitain en intégrant l'incertitude de notre futur.

Grumbach

La métropole est déjà là. Pourtant un autre développement urbain est à proposer susceptible de répondre aux enjeux d'une ville durable.

Nécessité de penser la grande échelle, pour prendre en compte les réalités de la mondialisation.

En proposant Paris, Rouen, Le Havre comme perspective pour le Grand Paris, critique de la croissance radioconcentrique de l'agglomération parisienne qui dissout l'identité de la métropole.

L'agriculture urbaine devient l'un des enjeux de l'après Kyoto pour des raisons de sécurité alimentaire et économique. La solidarité entre l'urbain et le rural, entre l'intensité et l'urbanisme diffus est indispensable pour penser la forme des métropoles contemporaines.

Une métropole est un ensemble complexe associant urbanisme dense et urbanisme diffus dans un rapport au monde naturel où les productions maraîchères accompagnent l'urbanisation.

Jean Nouvel

Référence au XIX^{ème} siècle avec la nécessaire connexion des différents quartiers, faubourgs de Paris. Il s'agit de développer des connexions rapides qui relient les principaux centres. Lieux exceptionnels choisis pour leurs qualités esthétiques, poétiques, urbaines ... ;

Texte orienté vers des mesures réglementaires. Le zonage, les ZUS, les tours ...

Ambition de développer Paris par pôles de compétitivité ...

Présence des arts dans la ville...

Studio 09

Les métropoles devront résoudre des problèmes communs. Problème d'exclusion/d'inclusion, mobilités et développement durable. Les 3 problèmes sont les volets de la question urbaine du 21^{ème} siècle. L'idée est de construire le support environnemental, infrastructurel, et urbain pour que le cadre de vie des habitants et les performances de la métropole parisienne s'améliorent. Ceci implique une nouvelle géographie des lieux centraux et des espaces verts et agricoles ainsi qu'une forte impulsion au transport public sous tous ces aspects. Modification du paysage urbain qui recompose les 3 icônes de la ville compacte, la ville debout, la ville diffuse. Créer une traversée, une greenway. La traversée est un territoire où tester le projet de la ville poreuse.

Lin

La transformation radicale à partir de l'existant, la gouvernance, la préservation de la diversité biologique, culturelle, permet de passer au modèle spatial du Grand Paris. Créer les conditions de la ville légère qui constitue une sorte de couche nourricière de l'agglomération métropolitaine et permet à celle-ci de respirer. Le vide qui y règne n'est pas un essoufflement c'est un souffle. Développer les conditions de l'osmose entre les pôles et le tissu léger en termes de transports, des activités productives, de la récréation, des loisirs et de la vie contemplative. Revaloriser les polarités. Celles-ci sont ancrées dans la conception écologique de la ville. Saisir l'occasion de la réhabilitation des constructions des années 50 et 60 pour réduire la consommation énergétique. Intégrer de nouveaux espaces urbains et publics pour assurer une perméabilité dans les quartiers. Dans la perspective de construire une carte mentale des espaces périphériques, la différenciation des lieux, espaces de vie ou encore espaces urbains est essentielle. Traiter des situations de proximité permettrait le traitement de la globalité. Quand l'intervention est discrète, la transformation est à l'image du vent, invisible mais active.

Castro

Analyse de la géographie de l'Ile-De-France qui a permis de dessiner des aires de cohérence géographique qui constituent autant de fédérations de communes. La force de Paris est d'être présente dans tous les secteurs de l'économie mondialisée, dans son extrême diversité. Feuille de route du Grand Paris : créer des lieux de productivité équilibrés, développer des pôles d'activités, créer de nouvelles polarités économiques thématiques, promouvoir une véritable urbanité... Logique de réinvestissement lourd sur le patrimoine existant participe sur une obligation : travailler sur la demande sociale réelle, sur les pratiques résidentielles et urbaines des habitants déjà présents. L'ensemble des réflexions et postures sont valables pour les métropoles régionales : remodeler, dézoner, créer des lieux symboliques ... Concevoir la ville hors d'une pensée purement technique pourrait se diffuser sur tout le territoire. La fédération du Grand Paris est constituée de quelques 230 communes. Assemblée représentative porteuse de projets au sein de laquelle la ville de Paris, la région, les départements concernés, et l'Etat ont une place et un rôle plein et entier. Lieu de délibération des projets. Assemblée élue au suffrage universel.

MVRDV

La mission pour le Grand Paris est la recherche d'une vision. C'est l'occasion de spéculer sur les changements radicaux d'une société. Les changements technologiques, économiques. Paris a toujours eu une influence sur la pensée théorique de la ville en général. Quelle pourrait être la prochaine direction ?

L'association de tous les acteurs autour des mêmes ambitions peut donner au projet la cohérence qui préparerait la ville à être plus compétitive, plus ouverte, plus ambitieuse, plus responsable. Redéfinir le Plus.

La ville Post Kyoto dépasse l'agenda environnemental technique. Il met en jeu l'économie, l'écologie, la société.

Le Plus, combinaison entre responsabilité et ambition permet d'éviter le réductionnisme menaçant. Elle synthétise une approche énergique, ... La ville devient alors une ville-plus et l'agglomération parisienne Paris-Plus. Approche spécifique sur les terrains mutables et le disponible foncier. Reconsidérer les espaces bloqués par des réglementations restrictives (espaces aéroports, espaces verts, ...) L'ambition pour Grand Paris serait de créer le plus petit Grand Paris possible : Petit Paris. Petit dans son empreinte écologique, dans sa taille, pour mettre en œuvre le maximum de cohérence. Le centre « Paris » agirait comme lieu optimal de la région, un centre nourrissant sa périphérie. Grand Paris ne couvrant que 1841 km² pour un rayon de 18 km pour une population de 14 600 habitants...

... »

Cergy-Pontoise -21/09/09

Dominique Lefèvre

- Cergy s'articule avec les territoires de l'Ouest et du Nord. C'est un territoire qui doit s'imposer.
- Comment organise t-on les flux ? Cergy-Pontoise se situe dans un schéma en réseaux. Il s'agit d'un territoire peu dense où qualité de vie et densification sont possibles.

Mireille Ferri

- Cette exposition itinérante est une invitation au débat.
- Il n'existe aucune définition claire de la métropolisation :
 - o La métropole est-elle : le lieu ultime de la compétitivité internationale ? le support d'un projet de territoire ?
- La métropole fonctionne à plusieurs échelles. Son contour est mouvant en fonction des thématiques et des échelles.
- Comment équilibrer une métropole ? La métropolisation doit constituer le support d'un projet de vie.

Antoine Grumbach :

- Aborde le projet du Grand Paris sous l'angle géopolitique.
- Réflexion sur l'identité de la métropole à travers l'espace-temps (1H en TGV).
 - o Cette identité doit s'organiser autour de la vallée de la Seine.
- Quel type de ville voulons-nous ?
 - o L'intensité urbaine doit être privilégié et non la densité.
 - o La forme urbaine souhaitée est celle de la ville nature.

Bertrand Warnier :

- il semble que les propositions convergent vers ce qui a prévalu lors de la création des villes nouvelles, sans jamais y faire référence. Les thèmes sont identiques : mixité, compacité, transports en commun, micro mobilité ... Cergy prend en compte l'identité du territoire métropolitain.

Philippe Panerai :

- met en évidence que les villes nouvelles ne sont plus nouvelles, elles existent.

Créteil – 13/10/09

Roland Castro

- Il faut éviter d'employer le terme de « centralités », mais parler davantage de « polarités ». Ex. : polarité du lac de Créteil
- Avec le Grand Paris, on assiste à la fin des lieux mineurs et majeurs pour faire place à la majesté du lieu.
- Le lac de Créteil est un lieu fécond pour le Grand Paris car il est :
 - o relié à la Seine et aux Ardoines,
 - o maillé à Rungis (qui est appelé à devenir un lieu habitable).
- Son projet défend que n'importe quel lieu peut se prendre pour un grand lieu (un centre).

Descartes – François Leclerc

- Le « Grand Créteil » est possible grâce :

- Au lac.
- Aux bords de Seine.
- Aux infrastructures, capables de donner des lisibilités.

→ Il s'agit de donner un second souffle à Créteil.

Intervention de Jean-Paul Blais :

- Il existe des ruptures au sein de ce Grand Paris.
- Attention à la confusion des échelles.
- Tous les territoires ne se valent pas.

Réponse de Roland Castro à Jean Paul Blais

- Il existe des limites dans mon projet, qui sont notamment abordées sous l'angle philosophique :
 - Forêts.
 - Chemins de grande randonnée.
- L'égalité des territoires est un but. L'aménagement n'a jamais produit de ville.
- « Patchwork » : tous les territoires sont dignes.
- L'échelle du promeneur manque au projet. Sauf dans les propositions de Studio 09.

François Leclerc :

- Les équipes du Grand Paris ont très peu parlé du commerce dans les projets, alors qu'il s'agit d'un vecteur de transformation fabuleux.
- Paris est un « territoire en fuite ». Il faut une ville plus douce.

Francis Cuillier : l'accroissement de la Défense : une hérésie ?

- Francis Rol-Tanguy : La Défense a besoin de se renouveler, notamment à travers son développement, éviter de donner une carte blanche à tous les projets. Les phénomènes de concentration doivent être pris en compte.
- Vincent Fouchier pose la question de la relation de la Défense avec Créteil et du rôle d'un pôle important dans ce faisceau.

Jean Pierre Orfeuill :

- Lien entre transports et capacité de développement des lieux. Pour aller de La Défense à Roissy, pas de flux pour justifier un transport rapide.
- Sortir de l'idée que la Métropole doit se faire en accroche avec La Défense.

Dans la salle, la question posée concerne la ville de Créteil dans un ensemble géographique plus large, celui de la vallée de la Marne.

Evry – 19/10/09

Manuel Valls :

- met en évidence la nécessaire articulation avec les territoires stratégiques, capacité d'innovation pour la ville du futur entre les collectivités et l'Etat. Il souligne l'importance dans le secteur de la Communauté d'Agglomération Centre Essonne et des enjeux forts liés aux déplacements, et aux mobilités. Il relève que le chemin

parcouru est important mais que beaucoup reste encore à faire en matière de qualité de vie pour les citoyens.

- Pose la question des limites entre ville et nature, la mise en valeur des paysages, le contexte général de l'Essonne.

Bernardo Secchi :

- L'important est de partir des habitants, car ils vivent sur les territoires et imaginent leur ville. Le défi est de résoudre les 3 thèmes essentiels en même temps : environnement, gestion des eaux, mobilités. Il faut offrir un cadre de vie amélioré.

Alain Cluzet :

- la question est celle de la mise en réseau et celle de la réalisation des projets. Il met en évidence le décalage entre le discours des élites et les citoyens. Problème de légitimité sur le terrain face aux aménageurs. Il se dit inquiet sur les capacités du territoire à muter.

Philippe Estèbe :

- soulève que la grande transformation vient de la révision du SDRIF et pose la question de l'aboutissement du projet. La métropole est une sorte de locomotive qui entraîne les « wagons » territoriaux. Il est nécessaire d'avoir une vision critique pour sauver ce qui est important et agir dans le temps car il y a urgence à agir. On ne restera pas 30 ans de plus dans cette situation. La dispersion des lieux de recherche est très importante dans le Grand Paris.

Anne Véronique Vernardet :

- 2 questionnements importants mis en évidence et qui vont conditionner la mise en œuvre des projets territoriaux : le lancement des documents de planification urbaine et le GP3 CPER qui, à terme, permettront d'articuler les préoccupations métropolitaines et les préoccupations locales.

Champs sur Marne – 23/11/09

Yves Lion :

- la consultation a été l'occasion d'un dialogue entre chercheurs et praticiens. Paris c'est 13 millions d'habitants. Ne pas faire trop d'urbanisme, faire une morale de l'action, avoir les capacités de transformer rapidement. Il faudrait une évaluation entre les intercommunalités et la ville de Paris. Il y a une vraie difficulté dans l'écart entre les villes, il faudrait rechercher de véritables unités géographiques.

Paul Chemetov :

- il s'interroge sur le fait métropolitain en mettant en évidence que la métropole parisienne ne concerne pas toute l'Ile-de-France. Le mérite de la consultation est de dire que la métropole est là et que la question posée est celle de sa transformation. La capitale correspond à 1/100ème du Monde ...
- Les habitants dans la salle interviennent et mettent en évidence le problème des zones inondables et la question des espaces verts dans l'aménagement.

- Les élus présents se disent intéressés par ce débat difficile et souhaitent que les projets et visions ne restent pas dans la sphères des spécialistes, ils souhaitent continuer à associer les habitants.

Patrice Berthe :

- il met en évidence la consommation des espaces dans ce département soit 1000 hectares par an. Il propose d'inventer un modèle durable et solidaire.

Dominique Bonini :

- cible son intervention sur les questions de densité dans les nouvelles opérations, ainsi que la question des constructions en zone inondable.
- Il insiste sur le caractère rural et naturel du département de Seine et Marne.