



extramuros

Des projets urbains partagés

→ Jean-Pierre Caffet

adjoint au Maire de Paris
chargé de l'urbanisme et de l'architecture

→ Pierre Mansat

adjoint au Maire de Paris
chargé des relations avec les collectivités
territoriales d'Ile-de-France

Paris entretient aujourd'hui des relations avec plus de 130 collectivités. En petite couronne, les collectivités s'organisent en associations ou en établissements publics de coopération intercommunale. Une dynamique solide et profonde se met ainsi en place, aujourd'hui, à l'échelle de l'agglomération.

Les projets d'aménagement liés au PLU, l'élaboration du Plan de déplacements de Paris, la mise en révision du SDRIF sont également des actions menées à long terme qui permettent de vérifier la volonté des élus d'échanger de manière permanente et concrète sur les documents majeurs de planification et d'aménagement de l'espace.

Quatre collectivités ont décidé de franchir une étape supplémentaire en affirmant leur volonté de produire des projets partagés avec la Ville de Paris.

Saint-Ouen et Paris travaillent ensemble à un projet d'habitat et d'équipements

Au cœur de la première couronne, près de la Seine, à quelques encablures de la Porte Pouchet, le terrain des docks de Saint-Ouen représente une centaine d'hectares. Support de nombreuses industries au siècle dernier, ce territoire est aujourd'hui stratégique pour le développement et le renouvellement urbain. La Ville de Paris, qui est l'un des propriétaires fonciers de cet ensemble, participera concrètement à la réalisation d'un projet partagé. Celui-ci portera tout particulièrement sur la possibilité de développer l'habitat et les équipements nécessaires à la qualité de vie future de ces quartiers.

Paris et Ivry renforcent leur stratégie économique

La ville d'Ivry, située au cœur du territoire de Seine Amont, a une stratégie de renouvellement économique importante et l'Etat vient de confirmer ce potentiel en décrétant une Opération d'intérêt national sur douze communes. Ce territoire est la continuité naturelle de l'opération Paris Rive Gauche qui s'étend de la gare d'Austerlitz jusqu'au périphérique. Les synergies de développement entre les deux sec-

teurs sont évidentes et de nombreux acteurs économiques liés au développement des biotechnologies, comme les établissements de santé, les structures de recherche et d'enseignement supérieur sont intéressés à renforcer leur capacité, et donc l'attractivité de ce territoire dans son ensemble.

Paris et Plaine commune élaborent ensemble leur interface urbaine

Les secteurs de Paris nord-est et du sud de Plaine commune sont des territoires d'avenir. Il est nécessaire d'étudier avec précision la cohérence et le raccordement de l'ensemble des projets à la jonction de nos deux collectivités, de part et d'autre du périphérique. Aujourd'hui, outre la Porte de la Villette elle-même, cela concerne l'ensemble de l'espace qui relie la Porte de la Chapelle et la Porte d'Aubervilliers, avec l'aménagement de la gare des Mines. Les questions de déplacements automobiles et les nouveaux projets de transports en commun sont aussi, naturellement, au cœur de cette réflexion commune.

Une salle polyvalente partagée avec les communes limitrophes Porte des Lilas

La commune du Pré-Saint-Gervais, appuyée par celles des Lilas et de Bagnolet, nous a fait part de son intérêt pour participer à l'élaboration d'une salle polyvalente de 500 m² environ dans la ZAC de la Porte des Lilas. Le déficit important d'équipement de ce type sur l'ensemble des territoires voisins est un frein au développement des animations culturelles et associatives. C'est pourquoi il nous a semblé légitime de prendre en compte cette demande et de travailler ensemble à son élaboration.

Vers une conférence métropolitaine du cœur d'agglomération

Ces projets partagés revêtent une symbolique particulière car ils proposent la participation de la Ville de Paris à des programmes d'habitat et d'équipements ou de développement économique situés en banlieue, mais ils envisagent aussi la participation de nos voisins à l'édification de projets communs sur le sol parisien.

Ces partenariats très concrets témoignent de la naissance du sentiment d'un destin commun aux collectivités du cœur d'agglomération qui s'illustre depuis le 7 juillet 2006 par la mise en place de la Conférence métropolitaine de l'agglomération parisienne. ♦

Sommaire

La coopération en marchant ▷ 2 - 5

Le tour des protocoles et des chartes

Aménagement du carrefour de Beauté

Paris et Saint-Mandé s'accordent sur la gestion des voiries

Actualité ▷ 6 - 9

Logement et transports au menu de la conférence Paris-Val-de-Marne



© Conseil général du Val-de-Marne

Ivry-sur-Seine et Paris ont signé un protocole de coopération

L'édition 2006 du Festival de l'Oh !

Réflexion ▷ 10 - 15

Un nouveau regard sur le périphérique

L'intercommunalité francilienne rattrape son retard

Tribune libre ▷ 16

Jacques Lucan : outrepasser les limites



Lectures

Les mots du territoire

Claire Larsonneur et Laure Prédine jouent avec les mots, l'une avec sa plume, l'autre avec son pinceau. Elles en jouent très sérieusement, travaillant leur histoire, leur imbrication européenne, leur présence ou leur trace, leur phagocytage même.

Ce bel ouvrage, dont la précieuse iconographie ne doit pas masquer le contenu, constitue un passionnant et particulier cheminement de reconstitution linguistique du territoire. "On pourrait même soutenir que le langage résiste au temps bien mieux que le tracé des champs ou des routes".

Le territoire européen a ses mots, ses lieux, linguistiquement communs. Si les hommes ont défriché, labouré et bâti, ils ont aussi construit linguistiquement leur territoire. La commune justement, communauté d'habitants, que nos ancêtres ont "jurée" au Moyen Age, que Paris a érigée en révolution, fonde "l'héritage commun". On feuillette ainsi le territoire "comme un livre d'image". On se rafraîchit la mémoire locale, on se passionne pour la toponymie (étude des noms de lieux) et l'odonymie (étude des noms de voies) parce que le langage décrit et explique aussi le territoire.

Les mots du territoire est un livre plein de surprises, qui questionne le lecteur tout autant qu'il l'instruit. Les mots circulent, résistent aux frontières politiques, dessinent une Europe foisonnante où, par des langues diverses, la "pelote" (ou *glomeris*, origine du mot agglomération) linguistique tricote des représentations, des complémentarités et des antagonismes, propices à la réflexion.

Claire Larsonneur, illustrations
 Laure Prédine, *Les mots du territoire*,
 Dexia Editions, collection Espaces urbains, Paris, 2005, 285 p., 23 euros.

Le tour des protocoles et des chartes

Rapide tour d'horizon des signatures effectives ou à venir.

(92)

Hauts-de-Seine

Clichy-la-Garenne

Approuvé par le Conseil du 17^e arr. de Paris.

Adopté par le Conseil municipal de Clichy-la-Garenne le 24 juin 2003 et le Conseil de Paris le 8 juillet 2003.

Signé le 26 novembre 2003 par Bertrand Delanoë et Gilles Catoire.

Fontenay-aux-Roses

En cours d'élaboration.

Issy-les-Moulineaux

Approuvé par le Conseil du 15^e arr. de Paris.

Adopté par le Conseil municipal d'Issy-les-Moulineaux le 3 avril 2003 et le Conseil de Paris le 28 avril 2003.

Signé le 12 septembre 2003 par Bertrand Delanoë et André Santini.

Malakoff

Approuvé par le Conseil du 14^e arr. de Paris.

Adopté par le Conseil municipal de Malakoff le 31 mars 2004 et le Conseil de Paris le 10 mai 2004.

Signé le 22 septembre 2004 par Bertrand Delanoë et Catherine Margaté.

Vanves

Approuvé par les Conseils des 14^e et 15^e arr. de Paris.

Adopté par le Conseil municipal de Vanves le 26 mars 2003 et le Conseil de Paris le 28 avril 2003.

Signé le 5 juin 2003 par Bertrand Delanoë et Bernard Gauducheau.

(93)

Seine-Saint-Denis

Bagnolet

En cours d'élaboration.

Bobigny

En cours d'élaboration.

Clichy-sous-Bois

En cours d'élaboration.

Montreuil

Approuvé par le Conseil du 20^e arr. de Paris.

Adopté par le Conseil municipal de Montreuil le 31 janvier 2002 et le Conseil de Paris le 19 mars 2002.

Signé le 28 juin 2002 par Bertrand Delanoë et Jean-Pierre Brard.

Pantin

Approuvé par le Conseil du 19^e arr. de Paris le 28 juin 2004.

Adopté par le Conseil municipal de Pantin le 1^{er} juillet 2004 et par le Conseil de Paris le 6 juillet 2004.

Signé le 8 novembre 2004 par Bertrand Delanoë et Bertrand Kern.

Saint-Ouen

Approuvé par les Conseils des 17^e et 18^e arr. de Paris.

Adopté par le Conseil municipal de Saint-Ouen le 21 octobre 2002 et le Conseil de Paris le 10 décembre 2002.

Signé le 5 mars 2003 par Bertrand Delanoë et Jacqueline Rouillon.

Communauté d'agglomération Plaine Commune

Déclaration de partenariat

Signée le 22 juin 2005 par Bertrand Delanoë et Patrick Braouezec.

Conseil général de Seine-Saint-Denis

Conférence interdépartementale

Adoptée par l'assemblée départementale de Seine-Saint-Denis le 3 mai 2006 et par le Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil général le 13 juin 2006.

(94)

Val-de-Marne

Ivry-sur-Seine

Approuvé par le Conseil du 13^e arr. de Paris.

Adopté par le Conseil de Paris le 30 janvier et le Conseil municipal d'Ivry-sur-Seine le 23 février 2006. La signature officielle par Bertrand Delanoë et Pierre Gosnat se déroulera le 8 septembre 2006.

Joinville-le-Pont

Approuvé par le Conseil du 12^e arr. de Paris.

Adopté par le Conseil municipal de Joinville-le-Pont le 4 mai 2004 et le Conseil de Paris le 11 mai 2004.

Signé le 16 mai 2004 par Bertrand Delanoë et Pierre Aubry.

Nogent-sur-Marne

Approuvé par le Conseil du 12^e arr. de Paris.

Adopté par le Conseil municipal de Nogent-sur-Marne le 26 mai 2003 et le Conseil de Paris le 17 juin 2003.

Signé le 20 novembre 2003 par Bertrand Delanoë et Jacques J.-P. Martin.

Vitry-sur-Seine

En cours d'élaboration.

Conseil général du Val-de-Marne

Conférence interdépartementale

Adoptée par l'assemblée départementale du Val-de-Marne le 26 mai 2003 et le Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil général le 16 juin 2003.

Signée par Bertrand Delanoë et Christian Favier le 13 novembre 2003.

L'ensemble des textes officiels est en ligne sur le site de la Ville de Paris : www.paris.fr, rubrique mairie / coopération Paris-banlieue.

Vers un aménagement concerté du carrefour de Beauté

Cette entrée du Bois de Vincennes, située en limite du territoire de Nogent-sur-Marne, a fait l'objet d'une étude de mise en valeur élaborée conjointement par les communes de Paris, Nogent-sur-Marne et Joinville-le-Pont.

Au sommet du coteau de Joinville, surplombant au levant les boucles de la Marne, ce belvédère parisien pourrait mériter son nom de carrefour de Beauté. Mais force est de constater aujourd'hui que cette entrée orientale du Bois de Vincennes, la troisième en nombre de véhicules, évoque plus un croisement routier et autoroutier qu'une entrée de ville et de massif forestier.

Ancien rond-point intégré au maillage serré des allées forestières de la réserve de chasse royale, devenu porte d'entrée de Nogent-sur-Marne lors du lotissement des terrains retranchés du bois, le carrefour de Beauté est aujourd'hui un lieu que l'on traverse sans même le remarquer.

Une étude co-pilotée par les trois collectivités

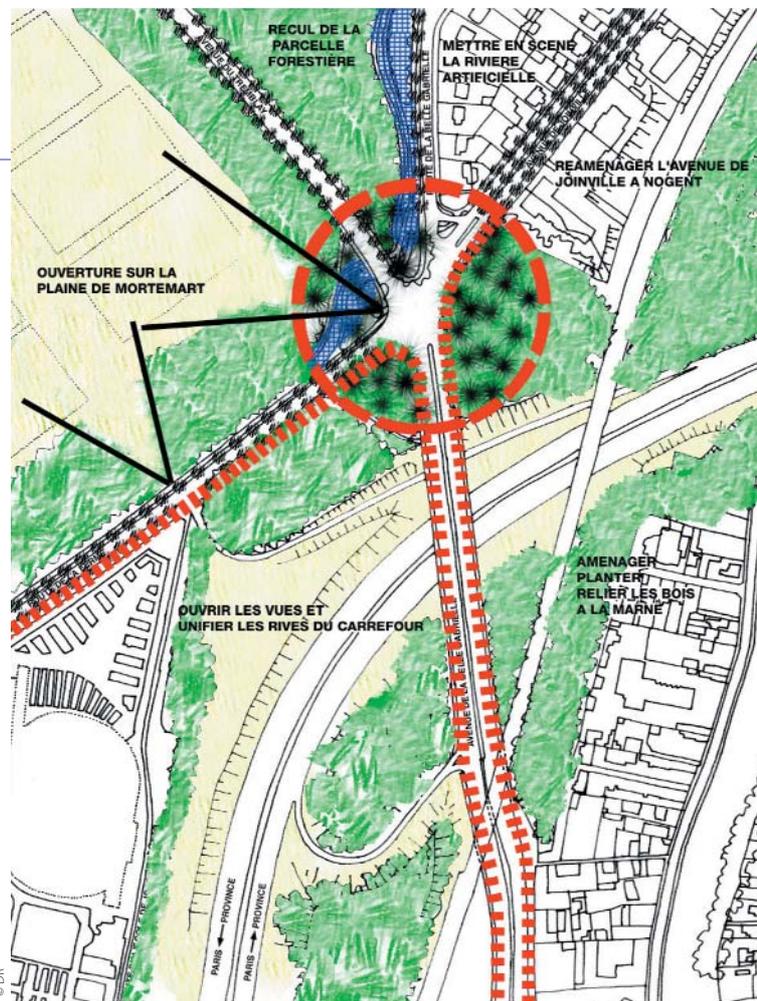
C'est l'un des premiers constats qu'ont fait le bureau d'étude de Florence Sylvos, paysagiste, et ses deux associés, le bureau de circulation CIRCAM et la société forestière (Caisse des dépôts),

tous trois missionnés pour une étude concertée de mise en valeur.

Cette concertation, souhaitée par la Ville de Paris, est devenue une co-élaboration. Les services de Paris, de Nogent-sur-Marne et de Joinville-le-Pont se sont associés dès l'origine pour concevoir ensemble le cahier des charges de la consultation organisée pour l'occasion, puis l'analyse des candidatures et le choix du prestataire. Le suivi de l'étude, qui a duré plusieurs mois, a été assuré par un comité de pilotage associant les différents services concernés des trois collectivités.

Préserver les différents usages dans le respect de l'espace naturel du bois

Cette méthode de travail a permis d'aboutir, dans le cadre des orientations de la charte de coopération signée par Paris et Nogent-sur-Marne le 23 novembre 2003, à une vision partagée du devenir du carrefour de Beauté. Dans un souci de préservation des identités de cha-



Préconisations et schéma d'intention de l'étude réalisée par Florence Sylvos - CIRCAM - Société forestière de la CDC (décembre 2005).

acun, de respect du bois, de sa faune, de sa flore mais aussi de son histoire, il s'agit aussi de tenir compte des demandes exprimées de sécurisation des cyclistes et des piétons, nombreux dans cette partie du bois. La proximité de la Marne et des stations de RER de Nogent et de Joinville rend ce dernier objectif particulièrement important pour faciliter l'accès de tous au bois.

Par un travail fin sur le boisement qui puisse s'inscrire dans une logique d'entretien courant, le bureau d'étude s'est attaché notamment à mettre en valeur les ouvertures sur la plaine spor-

tive de Mortemart à l'ouest et sur la vallée de la Marne à l'est, tout en préservant les couloirs écologiques qui existent à cet endroit. En sécurisant les traversées, la réorganisation proposée pour les voies de circulation permet également de mettre en valeur l'entrée de Nogent-sur-Marne par un prolongement naturel et élégant de l'avenue de Paris. Les services étudient actuellement le montage opérationnel qui devrait permettre de concrétiser cette vision partagée. A sa façon et à son échelle, le carrefour de Beauté illustre les possibles modes de co-élaboration d'un projet. ♦



Le carrefour de Beauté dans son aménagement actuel.

Paris et Saint-Mandé s'accordent sur les voiries

Les services des deux communes se sont livrés à un savant démêlage juridique pour déterminer ce qui relève des compétences de chacune, pour l'entretien et la gestion de leurs voiries limitrophes.

Une démarche expérimentale, qui vise à optimiser le nettoyage courant et les travaux, et pourrait être transposée à d'autres périmètres.

Limitrophe du 12^e arrondissement, et du sud du 20^e arrondissement, la commune de Saint-Mandé est bordée de nombreuses voiries parisiennes et compte même sur son territoire des voies du domaine public parisien, qui font partie du paysage et du réseau de voies utilisées par les Saint-Mandéens. Elles donnent accès pour certaines à des écoles, groupes scolaires qui sont des équipements saint-mandéens majeurs.

L'enchevêtrement des limites communales et des limites de propriété de voiries entre les deux communes a contribué à créer au fil du temps un certain flou dans les prérogatives de chacune, notamment en matière de propreté, de désherbage et d'entretien des infrastructures.

Un important travail de mise à plat de ces questions a été réalisé par la sous-direction de la coopération territoriale de la Ville de Paris, avec l'appui des

services juridiques et techniques des deux communes, afin de répondre à plusieurs questions : déterminer les voies concernées ; identifier la limite communale et la propriété foncière des voies ; déterminer les obligations légales de chacune des parties ; convenir d'un programme de travaux nécessaires ; et enfin convenir d'une répartition des compétences actée dans un document.

Trois types de voies limitrophes ont été distinguées, appelant des dispositions différentes.

► **Les voies qui appartiennent pour partie au domaine public routier de la Ville de Paris situé dans les limites administratives de Paris et pour partie au domaine public routier de la ville de Saint-Mandé dans les limites de Saint-Mandé :** une convention signée entre les deux villes permet au maire de Saint-Mandé d'assurer le nettoyage à titre gratuit du domaine public routier de la Ville de Paris situé entre le boulevard de la

Guyane et la limite communale, et ce afin de maintenir un niveau de propreté égal sur l'ensemble de ces voies.

La Ville de Paris conserve à sa charge la police municipale⁽¹⁾, la police de la circulation et du stationnement ainsi que de la conservation⁽²⁾ des parties de ces voiries, relativement réduites, situées sur son territoire communal et dont elle est propriétaire.

► **Les voies qui appartiennent à la Ville de Paris et qui sont situées sur le territoire administratif de Saint-Mandé :** une convention de gestion permet une clarification de la répartition des compétences et des interventions selon la nature des travaux ainsi qu'un programme d'investissements⁽³⁾ qui permettra d'améliorer la lisibilité des actions dans le temps. Ainsi, la Ville de Paris assure la police de la conservation (en tant que propriétaire des voies) et le Maire de Saint-Mandé, la police municipale, dont la circulation et le station-



Angle des rues Mongenot et Cailletet, concernées par la convention de nettoyage adoptée par Saint-Mandé et Paris.

Achères retrouve 97 hectares

nement, ces voies se situant sur son territoire communal. En outre, la Ville de Paris conserve la gestion des feux tricolores, des arbres, des espaces côté bois et de l'éclairage public sur la chaussée de l'Etang et l'avenue Daumesnil, les frais correspondants à ce dernier poste étant partagés par moitié avec la Ville de Saint-Mandé.

▷ **Concernant, enfin, les axes parisiens dont les riverains sont saint-mandéens**, la Ville de Paris s'engage à assurer un bon entretien de la chaussée et des trottoirs, le désherbage ou le verdissage et la propreté.

Approuvées le 22 mars 2006 par le Conseil municipal de Saint-Mandé et le 4 avril 2006 par le Conseil de Paris, valables pour une durée d'un an renouvelable par tacite reconduction pendant 10 ans, ces deux conventions pourraient servir de guide méthodologique pour la régularisation de la situation des voiries limitrophes de Paris et d'autres communes. ♦

⁽¹⁾ « La police municipale [...] comprend notamment : tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques, ce qui comprend le nettoiement, l'éclairage, l'enlèvement des encombrements, [...] » (article L2212-2).

⁽²⁾ La police de la conservation du domaine public vise à protéger l'intégrité physique de la dépendance et son affectation normale. En ce sens, les mesures propres à assurer l'usage sûr, commode et paisible et la propreté de la dépendance peuvent relever de ladite police.

⁽³⁾ Le programme d'investissements 2007-2009 sur ces voies est annexé à la convention et porte sur la reprise de la chaussée et des trottoirs de la chaussée de l'Etang, la modernisation de l'éclairage sur la chaussée de l'Etang et la réfection du tapis de l'avenue de la Pelouse.

Des terrains appartenant à la Ville de Paris et utilisés par le SIAAP pour l'épandage des eaux usées ont été cédés à la commune d'Achères qui y développera de l'activité économique.

La Ville de Paris est propriétaire à Achères (Yvelines) de parcelles d'une superficie totale de 478 hectares, affectées en quasi totalité à la Direction de la Protection de l'Environnement.

Ces terrains sont mis à disposition, depuis 1971, du Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP), qui les utilisait notamment pour l'épandage agricole des eaux d'épuration.

Du fait de l'évolution de la réglementation qui a restreint la possibilité d'épandre les boues d'épuration et de la modernisation de l'usine Seine Aval, ces parcelles - d'une surface approximative de 195 hectares - ne sont plus utiles à l'activité de traitement des eaux usées du SIAAP. Ce dernier a donc proposé à la Ville de Paris de lui restituer les parcelles situées à

l'ouest de la RN 184, sous réserve du maintien en place de deux collecteurs d'eau. Le SIAAP conserve en revanche les terrains à l'est de cette route nationale qui, à court terme, lui sont nécessaires pour permettre la modernisation de ses installations.

Une grande partie des parcelles en question est en zone inondable, mais certaines deviendront constructibles après l'adoption du futur plan local d'urbanisme de la commune d'Achères. Celle-ci s'est donc déclarée intéressée par l'acquisition de la grande majorité de ces parcelles, dont la plupart font actuellement l'objet de beaux ruraux.

La cession de ces terrains, dont la Ville de Paris n'a plus d'usage, s'inscrit donc logiquement dans la politique de valorisation du patrimoine engagé par la municipalité sous la conduite de Christian Sautter, adjoint au Maire de Paris chargé du développement économique, des finances et de l'emploi (lire son éditorial dans *Extramuros* n° 7, automne 2003).

Les prix de vente tiendront compte de la composition du sous-sol

La plupart de ces emprises bénéficient de la présence en

sous-sol de matériaux alluvionnaires de qualité et facilement exploitables, sur une hauteur d'environ sept mètres.

Les termes financiers envisagés pour la cession de ces terres seront donc similaires à ceux relatifs à la cession de terres à Triel-sur-Seine à l'aménageur de la ZAC Secteur Sud, cessions sur laquelle le Conseil de Paris avait délibéré les 18 et 19 octobre 2004 (lire *Extramuros* n° 11, hiver 2004-2005).

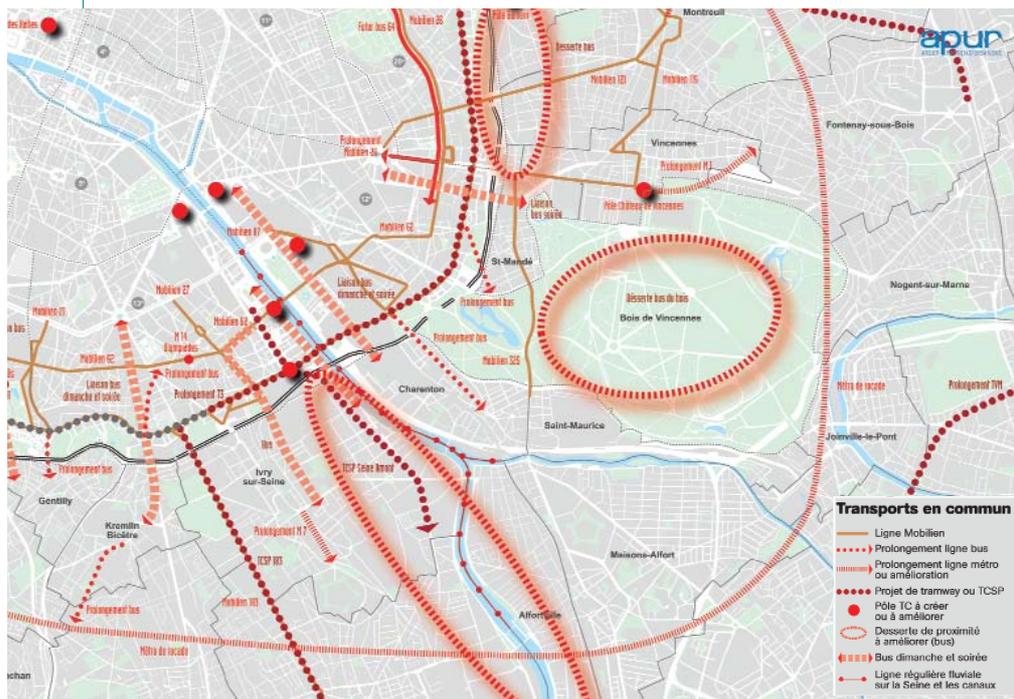
Les terres qui ne contiennent pas de granulats à exploiter seront cédées au prix estimé par les services fiscaux, en tenant compte de l'occupation ou non des emprises par un fermier. Celles qui pourront faire l'objet d'une exploitation par les carrières seront cédées à un prix égal à la valeur du terrain estimé par les services fiscaux majoré d'une somme tenant compte de la valeur du sous-sol.

L'ensemble des termes de ces cessions a été inscrit dans un protocole voté par le Conseil de Paris du 30 janvier 2006. ♦

Déménagement et changement d'intitulé

Depuis le 26 juin 2006, la sous-direction de la coopération territoriale - qui devient la Délégitation à la coopération territoriale - a quitté le 11, rue de l'Ave-Maria pour le 4, rue de Lobau, Paris 4^e. Les adresses électroniques, numéros de téléphone et de fax de vos correspondants restent inchangés.

Logement et transports au menu de la conférence Paris



Carte des enjeux communs aux territoires de Paris et du Val-de-Marne en matière de transports en commun.

Le protocole adopté lors de la création de la conférence, le 13 novembre 2003, prévoyait la mise sur pied de groupes de travail autour de grands thèmes. Visiblement, ce mode de fonctionnement ne donne pas satisfaction. Les élus ont convenu de cette difficulté.

Au nom du Conseil général du Val-de-Marne, Laurent Garnier a proposé de remplacer le travail par thèmes par des rencontres autour de projets communs (lire l'interview ci-contre). L'idée a séduit tout le monde. D'autant que par ailleurs le dialogue instauré entre les deux collectivités s'avère fructueux.

Pierre Mansat, Adjoint au Maire de Paris chargé des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France, a résumé l'opinion générale en expliquant : " cette conférence témoigne d'un processus nouveau qui a permis de développer une bonne réactivité sur certains dossiers,

par exemple sur les pôles de compétitivité. Cette façon de travailler me semble pertinente dans la complexité institutionnelle de notre région, dans la multiplicité des acteurs. Notre conférence n'est pas un lieu de pouvoir : elle est un lieu d'échange, de dialogue et de travail ".

En conclusion de la rencontre, il a proposé une périodicité semestrielle pour les réunions plénières de la conférence, et que la prochaine, cet automne, se charge de redéfinir les groupes de travail.

Ne pas laisser le marché décider de tout

Il est apparu clairement à travers les travaux de la conférence qu'une idée nouvelle s'est désormais imposée : celle d'un développement multipolaire de la région et de sa zone dense. Fini, le temps où tout devait s'organiser en fonction d'un centre dominant. Lorsque les élus parisiens présents ont réaffirmé avec force

que la capitale est bien décidée à en finir avec un développement " par extension, par débordement ", ils ont rencontré l'assentiment unanime de ceux du Val-de-Marne. Reste que si on laisse les choses se faire sans intervenir, selon les seules règles du marché, c'est à un tout autre résultat que l'on aboutira.

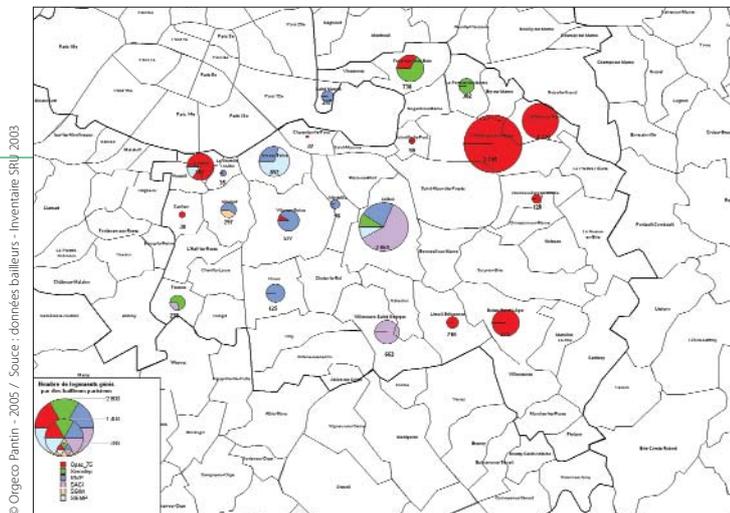
" Quand de grandes entreprises décident de quitter le centre de la capitale et de s'installer aux portes de Paris, ce n'est pas le fruit d'une décision municipale, a expliqué à ce sujet Pierre Mansat. Nous pensons que, pour que le développement soit bénéfique pour les habitants de l'Ile-de-France et égalitaire, il faut au contraire une intervention publique extrêmement forte. Il ne faut pas laisser le marché décider tout seul du lieu de travail, du domicile des personnes, les collectivités n'ayant plus qu'à fournir, en courant derrière, les moyens de transport et les équipements publics ".

Priorité au transport de banlieue à banlieue

C'est certainement à propos de cette intervention publique forte dans le domaine des transports en commun que les débats ont été les plus fournis.

Jean-Marie Bretillon, Conseiller général et Maire de Charenton-le-Pont a suscité un certain nombre de réactions lorsqu'il a qualifié par exemple le tramway des Maréchaux de " nouvelle barrière " entre Paris et la banlieue. Mais plus que du tramway parisien, les élus se sont souciés des transports en commun en banlieue : l'amélioration indispensable des lignes RER B, C et D, et le projet de métro en rocade. Ce projet fait l'unanimité, toutes tendances politiques confondues. Jacques JP Martin, Conseiller général et Maire de Nogent-sur-Marne, qui n'appartient pourtant pas à la majorité départementale, a même tenu à préciser : " nous sommes évidemment très

- Val-de-Marne



Carte du nombre de logements sociaux gérés par des bailleurs parisiens dans le Val-de-Marne en 2003.

Le patrimoine des six bailleurs parisiens (OPAC, SEMIDEP, RIVP, SAGI, SIEMP, SGIM) regroupe 12 500 logements, soit 8,5 % du parc départemental et 12,2 % du parc social des 21 communes où il est implanté. L'OPAC de Paris est le plus important bailleur parisien dans le Val-de-Marne avec 6 050 logements, suivi par la RIVP avec 2 143 logements.

Un peu plus de deux ans après son lancement, la Conférence Paris - Val-de-Marne s'est réunie pour la seconde fois le 27 mars 2006 à Créteil. L'ordre du jour était chargé. Les élus ont entendu des exposés sur le schéma départemental d'aménagement du Val-de-Marne, la question des transports, avec la présentation du projet de rocade de métro et le plan de déplacement de Paris, et enfin sur le patrimoine des bailleurs sociaux parisiens en Val-de-Marne.

Si chacun de ces thèmes a suscité des échanges, on a aussi parlé de la façon d'améliorer le fonctionnement de la Conférence interdépartementale.

favorables à la mise en place du métro en rocade. Il reste à définir l'endroit où cette rocade peut passer, de manière à ce qu'elle soit la plus efficace possible ". Daniel Davisse, vice-président du Conseil général du Val-de-Marne chargé des transports, de la voirie et des déplacements a estimé quant à lui que le métro de rocade " répond à la problématique du déplacement de banlieue à banlieue, mais aussi à celle de l'allègement du trafic par Paris. Il représente aussi la liaison entre les grands pôles industriels et économiques. Il s'agit donc de la priorité majeure des dix à quinze prochaines années en matière de transports en commun ". Cette opinion est partagée par Denis Baupin, adjoint au maire de Paris chargé des transports, de la circulation, du stationnement et de la voirie. Il a rappelé que " la Ville de Paris a affirmé, à travers ses délibérations et dans le cadre des réunions du STIF, que la priorité devait aller au transport de banlieue à banlieue. Il s'agit d'une question de rééquilibrage territorial. Cependant les projets sont d'envergure et longs. Nous savons qu'ils ne pourront pas être uniquement portés par Paris et le Val-de-Marne. Il est donc important qu'au travers du travail que nous menons ensemble, une force de proposition et de pression commune se constitue vis-à-vis ►►

3 questions à...

Laurent Garnier

Vice-Président du Conseil général du Val-de-Marne

La première conférence Paris-Val-de-Marne s'est tenue le 15 décembre 2004. Elle a débouché sur un protocole et les grandes lignes d'une action commune. Que s'est-il passé depuis ?

L'actualité chargée de nos collectivités respectives nous a quelque peu entravés. Je pense en particulier à la révision du schéma régional (SDRIF), qui nous a beaucoup mobilisés. Ceci explique l'avancée irrégulière de nos travaux durant l'année écoulée. On peut regretter que les groupes de travail prévus par notre protocole n'aient toujours pas, à ce jour, été mis en place, faute de temps. Il n'en reste pas moins que la nécessité de travailler ensemble sur des sujets en commun continue d'être clairement partagée.

Cela signifie-t-il que la conférence est au point mort ? Faut-il repartir de zéro ?

Au-delà des critiques que l'on peut formuler sur le fonctionnement de notre conférence, je crois qu'il faut d'abord mesurer le fait qu'aujourd'hui, un dialogue suivi et efficace existe entre nos deux départements. Prenons par exemple les pôles de compétitivité. Le risque était une augmentation de la concurrence entre les territoires. Au contraire, nous sommes parvenus à mettre en place ce dispositif en cherchant la complémentarité et la solidarité. Notre objectif

est bien que le potentiel de recherche qui existe dans nos deux départements puisse être profitable au développement de chacun de nos territoires. Autre exemple : la révision du SDRIF. Nous partageons l'idée qu'il est nécessaire d'influer sur le développement régional afin qu'il soit plus solidaire. Cela me paraît un enjeu essentiel si on veut préserver non seulement la cohésion sociale, mais aussi la place de notre région au niveau européen. Cela passe notamment par la lutte contre l'étalement urbain, par une amélioration sensible des conditions de vie de nos concitoyens en zone dense : amélioration du transport, de l'habitat, de l'offre de logements, mais aussi de l'offre d'emplois. Nous avons donc tout intérêt à faire valoir ensemble la vision que nous partageons sur ces enjeux qui concernent chacun de nos départements.

Comment à votre avis peut-on améliorer le travail en commun ?

Je suis assez pragmatique. J'essaie de rechercher l'efficacité. Je pense donc que le travail sur des thématiques n'est pas forcément la meilleure formule. Il me semble plus pertinent de travailler sur des projets plus concrets. C'est d'ailleurs ce qu'attendent non seulement nos collectivités, mais aussi les populations. Nous avons devant nous une liste impressionnante de sujets en commun sur lesquels nous pouvons avancer, tout en gardant à l'esprit les deux objectifs qui nous animent : l'amélioration de l'attractivité de nos territoires respectifs et l'amélioration de la vie des populations. ◆

► de l'Etat et de la Région. Nous devons être en capacité de peser ensemble pour que les moyens soient réellement mobilisés pour des projets de cette envergure ". Daniel Breuiller, Conseiller général et maire d'Arcueil, devait de son côté insister sur les " enjeux environnementaux " portés par le métro de rocade. Et toujours à propos d'environnement, il a rappelé que " la liaison des circulations douces est aussi un sujet d'importance. En l'occurrence, un projet nous réunit : il porte sur une promenade des aqueducs de la Vanne et du Loing ".

Des logements sociaux et des parcours résidentiels diversifiés

Bien sûr, si l'on a beaucoup parlé de la banlieue, notamment à propos des transports, on a aussi traité de questions parisiennes. Gisèle Stienevard, Adjointe au Maire de Paris chargée de la solidarité et des affaires sociales, est intervenue sur le patrimoine et la politique de logement. En question, les logements sociaux : la municipalité parisienne s'est engagée à en construire 4 000 par an malgré le coût élevé du foncier dans la capitale. Pierre Mansat a expliqué à cet égard que " si on veut que cette région soit solidaire, moins inégalitaire, Paris doit relever des défis. Le premier est celui de la diversité sociale dans le cœur de la métropole, dans l'hypercentre. L'ensemble des couches sociales doit pouvoir avoir accès à Paris. C'est le sens de cette politique de logement parisienne ". Elle passe par l'élaboration d'une offre de logements sociaux, mais aussi par celle de parcours résidentiels diversifiés dans le cœur de l'agglomération, parcours qui peuvent faire l'objet de projets communs. À titre d'exemple, les élus parisiens ont cité l'accord conclu avec la Ville de Saint-Ouen pour un travail conjoint autour du territoire des docks. Ce territoire a une superficie d'une centaine d'hectares, dont un dixième est propriété de la Ville de Paris. Un travail commun pour la production de logements et d'équipements dans ce secteur est engagé. Cet exemple, ont-ils estimé, en appelle d'autres de même nature, notamment avec le département du Val-de-Marne. ♦



Situé au cœur de la ZAC Avenir Gambetta d'Ivry, le dépôt d'œuvres d'art de la Ville de Paris fera l'objet d'un aménagement concerté pour ses abords et accès.

Protocole de coopération entre Ivry-sur-Seine et Paris

Dixième du genre, ce protocole de coopération vise notamment à accompagner l'évolution des quartiers voisins de Paris Rive Gauche et Ivry-Port.

Ces deux grands secteurs d'aménagement, d'une superficie de 130 hectares pour Paris Rive Gauche et 50 hectares pour Ivry-Port, sont situés le long de la vallée de la Seine.

Pôles de développement stratégiques pour l'avenir de l'est francilien, ils feront l'objet d'une concertation renforcée entre les deux villes, afin de garantir la cohérence et la continuité des aménagements, de requalifier les bords de Seine et la RN 19, de mettre en œuvre un mode de transport structurant entre Paris et Vitry afin de diminuer le trafic sur les berges et de mettre en commun les réflexions sur les secteurs particuliers porte de la Gare-échangeur Bruneseau et Ivry-Port.

A une échelle plus locale, le traitement des nombreuses emprises parisiennes situées sur le territoire d'Ivry sera rapidement entrepris, soit pour envisager des mutations d'usages, soit pour examiner les conditions d'aménagement de leurs abords.

Très dense, le protocole élaboré entre les deux villes tient compte de ces différentes échelles et se décline selon six chapitres :

- Accompagner de façon concertée le renouvellement urbain de Paris Rive Gauche et d'Ivry-Port (y compris Avenir Gambetta).
- Poursuivre la réflexion engagée en matière de développement économique, d'emploi et de formation.
- Organiser en cohérence les déplacements et le stationnement.
- Requalifier et améliorer la gestion des espaces d'interface : portes et voies limotrophes.
- Engager un travail partenarial autour des besoins en matière d'habitat et de logement.
- Promouvoir les coopérations dans les domaines de la démocratie locale, de la culture, des loisirs, du sport et de l'échange des savoir-faire.

Approuvé par les conseils des deux communes (cf. page 2), ce texte sera officiellement signé en septembre. ♦

Le texte de ce protocole est en ligne sur le site de la Ville de Paris : www.paris.fr, rubrique mairie / coopération Paris-banlieue.



Festival de l'Oh ! 2006

Malgré une météo très agitée, qui a conduit à la fermeture d'une dizaine de sites dans le Val-de-Marne le samedi 20 mai, le *Festival de l'Oh!* a réuni plus de 120 000 personnes, dont près de 9 000 à Paris. Dense et diversifiée, l'escale parisienne présentait, outre les spectacles et animations, deux expositions abordant les questions qui traversent aujourd'hui le cœur de l'agglomération.



© Mairie de Paris DDATC / Dolce Vita Laurent Villeret et Olivier Panier des Touches

Jean-Jacques Bridey, Conseiller général du Val-de-Marne et Maire de Fresnes et Pierre Mansat, adjoint au Maire de Paris chargé des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France.

L'exposition *Territoires d'interstices* présente le travail de huit photographes de renom (François Lacour, Pierre-Yves Brunaud, Patrick Tourneboeuf et Pascal Aimar de *Tendance Floue*, Laurent Villeret et Olivier Panier des Touches de *Dolce Vita*, Olivier Pasquiers et Marc Gibert du *bar Floréal.photographie*) sur les "territoires d'interstices" situés aux limites de Paris et des collectivités riveraines. Cette exposition est disponible pour être programmée dans d'autres lieux dans l'année qui vient. Contact : Pascale Thomas, 01 42 76 74 87, pascale.thomas@paris.fr.



Un nouveau regard sur le périphérique

Trente ans après sa construction, comment l'autoroute urbaine la plus fréquentée d'Europe peut-elle évoluer ?

La Ville de Paris et la Région Ile-de-France ont lancé une étude sur le périphérique, son insertion urbaine et son devenir. Une équipe de spécialistes a été retenue pour mener cette étude dont l'achèvement est prévu fin 2006.

L'objectif de cette étude, lancée conjointement par la Ville de Paris et la Région Ile-de-France, est d'établir un cadre de référence partagé permettant de débattre des programmes d'interventions ultérieurs sur l'infrastructure ou ses abords, (franchissements, couvertures, opérations foncières à proximité...).

La première phase (lire l'encadré ci-contre pour le calendrier de l'ensemble de l'étude), pilotée par un cabinet d'architectes et d'urbanistes spécialisés, l'agence Trévelo & Viger-Kohler⁽¹⁾, s'est achevée en mars 2006. Elle visait à rassembler des informations générales et à confronter des points de vue sur l'ouvrage, ses abords, leur évolution possible.

Des ateliers de réflexion, associant maîtrise d'ouvrage, équipe de maîtrise d'œuvre et universitaires se sont déroulés depuis l'automne 2005 selon des champs thématiques : regards, mobilité, métropole, architecture, paysage et environnement.

D'autres ateliers découpés par secteur géographique, dont nous rendrons compte dans un second temps, ont permis d'associer au débat les représentants des collectivités riveraines du périphérique.

Pierre-Alain Trévelo - associé à Antoine Viger-Kohler au sein de l'agence TVK - et Olivier Philippe (agence TER, associée à TVK) et Jean-Pierre Orfeuill (laboratoire CRETEIL), spécialiste des déplacements, livrent leurs réflexions à l'issue de ces ateliers.

La première phase de cette étude arrive à son terme. Quelles sont les grandes lignes de consensus ou de débat qui se dégagent des travaux que vous avez menés depuis l'automne dernier ?

Pierre-Alain Trévelo Trois idées importantes

s'en dégagent.

Première idée : on ne peut pas étudier le périphérique comme un objet étranger dans la ville. Ce n'est pas seulement une infrastructure routière, c'est surtout un territoire, un grand paysage assez unique, que nous avons essayé d'appréhender dans sa diversité.

Seconde idée : la centralité de ce territoire. Il se situait effectivement en périphérie voici encore une trentaine d'années, mais il occupe aujourd'hui une position centrale dans la métropole.

D'ailleurs, si on regarde la partie la plus dense de l'agglomération, il est central à plus d'un titre : par sa position, à égale distance du centre de Paris et de l'autoroute A 86, par ses usages, sa notoriété et par la mobilité extraordinaire qui le caractérise.

La troisième idée découle des deux précé-

dentes : il faut changer le regard que l'on porte sur ce territoire, qui reste la première expérience d'urbanisme moderne et contemporain de cette échelle à Paris. Il est ressorti des ateliers que tout le monde avoue mal connaître le périphérique, mais que nous avons cependant des idées toutes faites sur cette infrastructure et sur les solutions à apporter aux problèmes de son insertion urbaine, et notamment le couvrir. En réalité, la couverture n'est pas si souvent possible et l'insertion du périphérique est une question complexe qui nécessite des projets urbains adaptés à chaque situation.

La ville sans flux n'existe pas

Jean-Pierre Orfeuill Il faut insister sur la notion de mobilité. Même si le trafic a tendance à

Diagnostic et projets

L'étude sur le périphérique lancée par Paris et la Région Ile-de-France prépare le terrain pour les projets futurs. Son objectif est d'établir un véritable "livre blanc du périphérique", offrant un cadre commun aux différents partenaires concernés par l'avenir de l'ouvrage lorsqu'ils débattront d'interventions ultérieures sur son infrastructure et ses abords (franchissement, couvertures, opérations foncières, etc.).

L'étude, intitulée "l'insertion urbaine du périphérique et les possibilités de couverture de certains de ses tronçons", se déroule en trois phases :

- une première phase de diagnostic global et de schéma d'ensemble, achevée en mars 2006 ;

- une seconde phase d'étude plus approfondie sur 10 sites, terminée en juillet ;
- une troisième et dernière phase, qui devrait être bouclée à la fin de l'année, et porte sur des études de faisabilité technique et financière sur six de ces sites.

La première phase, dont il est rendu compte ici, s'est appuyée sur deux types de réflexions collectives : d'une part des ateliers géographiques regroupant des élus et des partenaires parisiens et de banlieue ; d'autre part des ateliers thématiques. Quatre grands thèmes ont été choisis : les regards, la mobilité, la métropole, enfin l'architecture, les paysages et l'environnement.



© Pascal Almar - Tendances Iloue

décroître légèrement, le périérique pèse lourd dans les déplacements. C'est d'abord un lien, qui assume une fonction métropolitaine très forte. Partout dans le monde, la mobilité tangentielle s'impose. On ne peut pas imaginer une métropole qui ne soit pas traversée... Si le TGV est efficace, c'est parce qu'on a concentré les flux sur ses lignes. Il en va de même sur le périérique, où sont concentrés les flux de la métropole. Résultat, il est très présent dans l'esprit des Parisiens comme dans celui de tous les Franciliens. Cette fonction de lien est primordiale. C'est pour cela qu'il concentre entre 30 et 40 % du trafic de la capitale, alors qu'il couvre moins de 2 % de sa superficie. Et c'est pour cela aussi qu'il ne pourrait pas être transformé en un simple boulevard urbain.

Une autre réflexion à mener concerne ce qui se passe en banlieue du point de vue des flux routiers, et les liaisons transversales avec Paris. Le périérique et la A 86 ont permis aux élus de concentrer leurs efforts sur les

flux les plus locaux. Du coup, on s'est dispensé de créer des réseaux de voirie intercommunaux. Les communes se sont dotées de liaisons de moyenne taille.

Olivier Philippe Le périérique est effectivement un tropisme puissant où converge chaque jour un million de véhicules. On ne le présente pourtant souvent que sous le seul angle de la problématique du bon voisinage, en insistant sur les nuisances qu'il génère. Aujourd'hui, il se trouve au centre de la zone dense de la métropole parisienne qui compte 5 à 6 millions d'habitants. La question du destin commun entre périérique et agglomération se pose à une échelle plus vaste que de cette simple interrogation de voisinage. Il faut prendre de la distance, et ce faisant, se rendre compte combien ce territoire est complexe et diversifié.

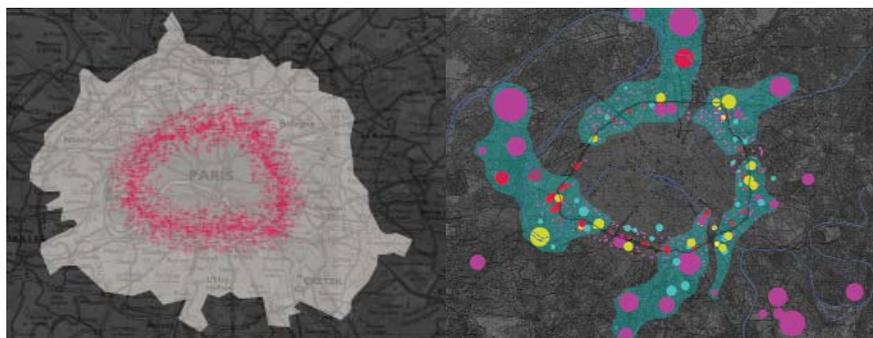
Il s'inscrit dans une géographie et une histoire encore inachevées. Les vecteurs de paysages naturels ou fabriqués par l'homme qui

ont initié son développement, recèlent toujours d'un potentiel extraordinaire. La Seine, les canaux, les tracés historiques mais aussi les faisceaux ferrés se moquent des frontières communales. Ils constituent ces vides en attente, ces éléments prêts à nourrir le " destin commun de la ville dense ".

Contre les idées reçues, une vision positive du périérique

Pour que ces projets soient enthousiasmants, ne faudrait-il que l'image du périérique change ?

Pierre-Alain Trévelo Les ateliers ont été porteurs d'une vision positive très forte de ce territoire, avec la volonté de rééquilibrer l'image effectivement assez mauvaise qui le caractérise. Généralement, on le considère comme un mal nécessaire, et personne n'a envie d'aller vivre à côté... C'est pourtant un territoire riche, complexe et paradoxal, où se rencontrent le local et le global, qu'il faut rééqui-

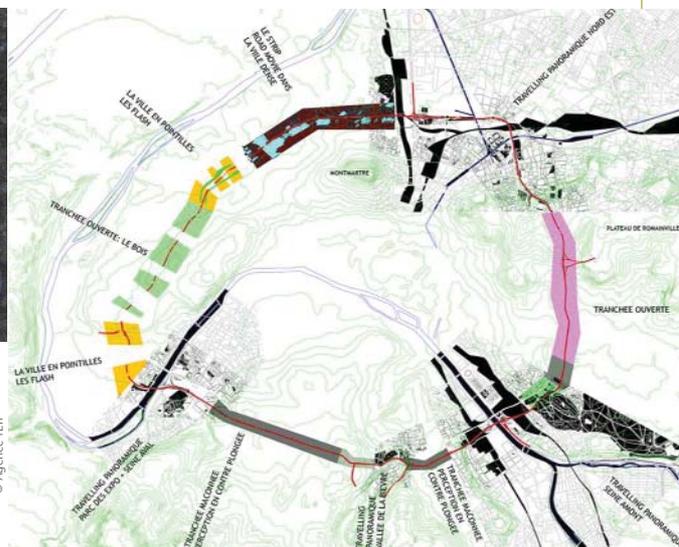


© Trévelo & Viger-Köhler architectes

La position centrale du périérique dans l'agglomération dense.

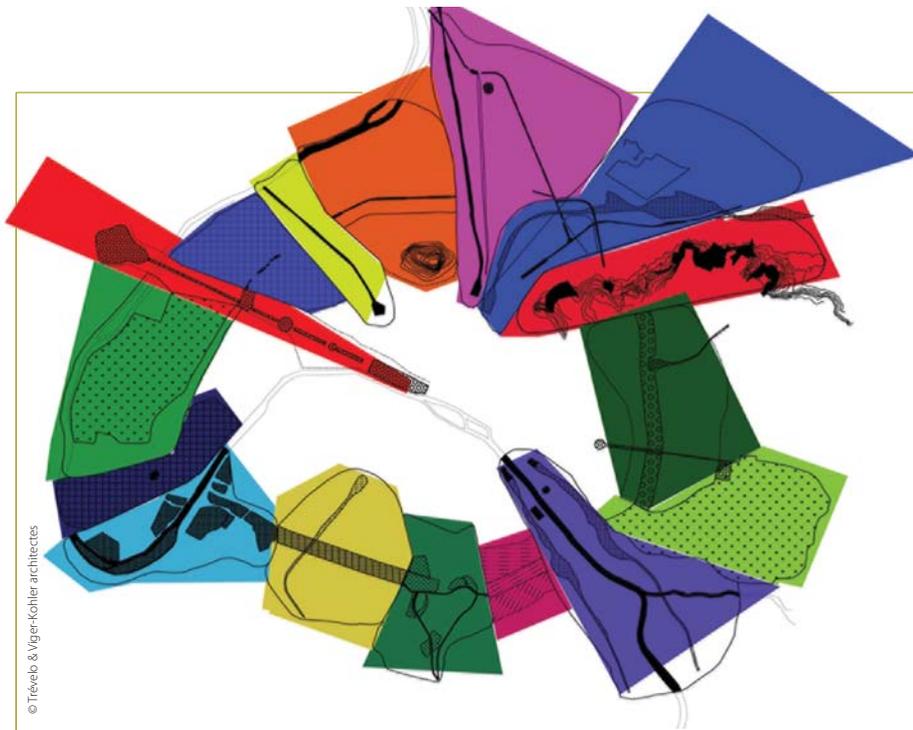
© Trévelo & Viger-Köhler architectes

Centralités locales et métropolitaines



© Agence TER

Le périérique regroupe une multiplicité de séquences paysagères.



© Trévelo & Vigen-Kohler architectes

Les identités métropolitaines : territoires transversaux constitués de part et d'autre du périphérique.

► librer. Une ville est à la fois habitée et traversée. Le territoire du périphérique, où ces deux fonctions se rencontrent, n'est pas un lieu inerte. Dans un espace profond de 800 mètres côté Paris et 400 mètres côté banlieue se concentrent environ 350 000 emplois et 700 000 habitants ! Impossible dans ces conditions de faire comme s'il s'agissait d'un non-lieu. On ne peut pas non plus décider que les seuls scénarios d'insertion urbaine possibles sont des scénarios de couverture, car cela signifierait qu'il n'y a pas d'espoir pour les nombreuses parties que l'on ne peut couvrir. À partir du constat de la centralité qu'il occupe aujourd'hui, il faut imaginer des scénarios, des projets qui utilisent cette centralité et la mettent en tension avec des dynamiques transversales.

Olivier Philippe La fonction première du périphérique est la distribution du trafic, mais c'est aussi le moyen d'une découverte sur un ensemble extraordinaire de paysages. Par lui on a une image de la métropole, on la découvre comme un assemblage de lieux, de quartiers, d'architectures diversifiées, le tout dans une logique d'étendue. Il est l'expression de la diversité de la métropole, un endroit privilégié pour vivre la métropole. Même s'il est vrai qu'il est encore possible de travailler sur les nombreuses portions susceptibles d'être couvertes, il serait dommage de n'avoir pour objectif que de gommer la possibilité d'appréhender la diversité de la métropole qu'il révèle. De plus sur son territoire se situent les derniers grands espaces, côté Paris, qui aient encore un potentiel. Et on s'intéresse

beaucoup aux secteurs transversaux pour les projets futurs. Evidemment, tout cela se confronte au local, aux nuisances vécues.

Des " nuisances créatrices "

Ces nuisances semblent incontournables. Peut-on imaginer les faire disparaître, ou au moins les réduire dans l'avenir ?

Olivier Philippe On peut penser que dans 20 ou 30 ans, les déplacements seront nettement moins bruyants et nettement moins polluants qu'aujourd'hui...

Pierre-Alain Trévelo Ces nuisances sont bien connues : le bruit, la pollution, la dégradation des espaces publics... Quand il y a nuisance, il faut que l'urbanisme et l'architecture se réinventent. Nous les avons appelées les " nuisances créatrices " : elles créent de nou-

velles contraintes, elles doivent du même coup générer des qualités supplémentaires. Il est possible d'imaginer par exemple de nouvelles typologies de façades pour les immeubles proches du périphérique, mais aussi des nouvelles typologies spatiales et programmatiques.

Jean-Pierre Orfeuill Ceci est d'autant plus vrai que l'impact des nuisances liées au trafic tient aussi au traitement des espaces qui bordent le périphérique. Comparons les nationales 20 et 7 par exemple : elles supportent toutes deux des trafics élevés, mais l'une bénéficie d'un environnement travaillé alors que l'autre est bordée par des constructions de mauvaise qualité. Les nuisances ne sont pas vécues de la même manière aux abords de l'une et de l'autre. Le long du périphérique parisien, il est possible de mettre sur pied des projets de qualité. Mais force est de constater que jusqu'à présent, ce n'est pas cette ambition-là qui a guidé l'urbanisation : soit on a saisi des opportunités, soit on a mis là des choses dont on ne voulait pas ailleurs...

Olivier Philippe Le résultat est que dans l'imaginaire collectif, le périphérique est un peu une version moderne de la forêt : à la fois le paradis et l'enfer. Sa fonction reconnue par tous est de répondre à la nécessité de se déplacer rapidement, de rouler vite. L'idée de le civiliser en le faisant ressembler à un boulevard ne serait pas bonne. Il offre autre chose que cela. On a trop tendance à considérer qu'à Paris, en dehors d'une urbanisation et d'une circulation comme celles des boulevards, il n'y aurait point de salut. Il faut au contraire faire émerger l'idée qu'il représente du potentiel tel qu'il est, obtenir



Le périphérique vu depuis le faisceau ferré de la gare d'Austerlitz à Ivry.

une acceptation de l'exception qu'il représente.

Un bien commun à Paris et à la banlieue

Dans quelles conditions des projets nouveaux peuvent-ils émerger ? Le périphérique appartient à la Ville de Paris, est-ce à elle seule en fin de compte de décider ?

Pierre-Alain Trévelo Les projets, quels qu'ils soient, ne peuvent plus être uniquement parisiens car ils ne concernent pas que Paris. Or il peut exister dès maintenant une intercommunalité de projets. Actuellement, même si Paris sollicite les collectivités voisines sur les projets qui les concernent, les grands projets de rénovation urbaine (GPRU) s'arrêtent tous à la limite administrative de la ville. Il est important que les futurs projets deviennent intercommunaux et partagés car les limites communales sont aussi des limites pour les projets. Dans l'avenir, ceux-ci devront porter sur des territoires transversaux suffisamment grands, suffisamment forts pour posséder une identité forte. Je pense par exemple à des territoires comme celui qui rassemble Plaine Commune avec les quartiers nord de Paris jusqu'aux gares du Nord et de l'Est. D'autre part il existe un lien direct entre la mobilité et l'efficacité économique. Ceci explique qu'on y rencontre autant d'hôtels et de bureaux. D'une manière générale, la spécificité du périphérique, ce sont les services. Il serait intéressant d'enrichir le système, d'en faire quelque chose de plus cohérent en utilisant ce lien entre mobilité et efficacité économique, par exemple dans la logistique, le fret, etc.

Jean-Pierre Orfeuill Les hôteliers ont bien compris que c'est le point le plus intérieur de

l'agglomération où il est possible d'arriver facilement en voiture, et le point le plus extérieur de Paris où on accède au métro. Ce lien entre trafic et efficacité économique est démontré et pourrait effectivement être un axe de projets pour l'avenir, une source de brassage et d'opportunités. Mais encore une fois, cela suppose un changement de notre regard sur le périphérique.

Pierre-Alain Trévelo La bonne nouvelle est que les ateliers ont montré qu'un tel changement de regard est désormais possible. Ils ont mis en avant la nécessité de ne pas en rester à la couverture des choses. ♦

⁽¹⁾ L'équipe de maîtrise d'œuvre est ainsi composée :

- Trévelo & Viger-Kohler, architectes ;
- Agence TER, paysagistes ;
- BERIM, ITER, RFR, bureaux d'études techniques ;
- Laboratoire C.R.E.T.E.I.L., Institut d'urbanisme de Paris, Université Paris XII ;
- François Leclercq, architecte urbaniste ;
- Yves Lion, architecte urbaniste ;
- Bertrand Lemoine, architecte, ingénieur, historien ;
- Marie Degos, Alexandre Thériot et Joachim Lepastier, architectes, membres du groupe Tomato.

Entretien réalisé le 6 mars 2006.

Le périph' en chiffres

Commencé en 1956, le périphérique a été **achevé le 25 avril 1973**

Longueur : 35,04 km

Superficie totale : 1 380 000 m² dont 1 000 000 m² de chaussée principale et 300 000 m² de trottoirs de service

54 km d'**échangeurs** et de **bretelles** : 156 bretelles, soit 380 000 m² de bretelles de raccordement

6 échangeurs et 44 diffuseurs

148 passages supérieurs et 105 passages inférieurs

24 **écrans phoniques anti-bruit**, soit 51 100 m² sur 14 km

110 km de murets en béton et glissières en cours de suppression

44 hectares d'**espaces verts, fleuris et boisés**, 10 000 arbres en bordure

550 **affiches et panneaux publicitaires lumineux**

40 % du tracé est en **tranchée**, dont quelques sections couvertes, 50 % en élévation et 10 % au niveau du terrain naturel.

30 % du boulevard est déjà en tunnel, couvert ou isolé par des écrans anti-bruit.

Franchissements 17 lignes de métro, 66 voies routières, 4 passerelles, 3 souterrains piétons le traversent. Il est associé à 5 centres commerciaux, 13 parkings, 22 stations service, 28 hôtels.

Trafic (statistiques 2002) : entre 1,1 et 1,2 million de véhicules/jour, dont 89 % de véhicules légers, 7 % de poids lourds et 4 % de deux-roues, soit 25 % du trafic parisien.

Le métro est emprunté quotidiennement par 3,5 millions de personnes et l'ensemble des bus du réseau francilien par 1 million.

Parcours moyen d'un véhicule sur le périphérique : 7 km.

Vitesse moyenne les jours ouvrables (7 h-21 h) : 43 km/h.



Quel futur pour la mobilité sur le périphérique ? Ne plus polluer ? Créer des transports en commun ? Diversifier les modes ? Peut-on enrichir et complexifier la mobilité comme les territoires ?

L'intercommunalité francilienne rattrape son retard

Le panorama intercommunal de l'Ile-de-France, en pleine mutation, rattrape progressivement son retard sur la situation nationale. A la lecture de la carte réactualisée au 1^{er} janvier 2006, une évidence : il n'y a plus d'exception francilienne.

→ **Marie-Christine Bernard-Gélabert**
mairie de Paris, adjointe du Directeur de la Décentralisation et des relations avec les associations, les territoires et les citoyens

Au 1^{er} janvier 2006, 2 573 communautés (communautés urbaines, communautés d'agglomération et communautés de communes) et syndicats d'agglomération nouvelle se répartissent sur le territoire national. Ces établissements publics de coopération intercommunale regroupent près de 90 % des communes françaises et 85,5 % de la population. Au sein de ce consensus intercommunal national, dont le mouvement, porteur d'une réelle réorganisation territoriale, a débuté avec la loi de 1992 et s'est poursuivi massivement avec la loi de 1999, l'intercommunalité francilienne rattrape avec énergie un retard global.

En effet, depuis environ trois ans, l'Ile-de-France, qui avait eu, pour son dynamisme, les honneurs du rapport annuel du ministre de l'intérieur en 2004, progresse rapidement dans le maillage de son territoire. Cette progression concerne à titre principal

les territoires urbains et notamment ceux des trois départements de petite couronne, qui n'ont rejoint que plus tardivement le mouvement intercommunal (à l'exception du territoire de Plaine Commune en Seine-Saint-Denis). Les territoires ruraux et urbains diffus, de la Seine-et-Marne en particulier, se sont intercommunalisés depuis 1992 à un rythme similaire à celui du territoire national.

L'Ile-de-France se situe au deuxième rang des régions connaissant la plus forte dynamique de création en 2006

En 2005 et en 2006, cette progression de l'intercommunalité s'est poursuivie à un rythme tout aussi soutenu. L'Ile-de-France, avec un solde de création d'établissements publics de coopération intercommunale de + 10, se situe au deuxième rang des régions connaissant la plus forte dynamique de création en 2006 (derrière Rhône-Alpes (+ 12) et devant Midi-Pyrénées (+ 8)). En 2005, 17 % des communes franciliennes non encore regroupées ont intégré un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre.

" La région Ile-de-France connaît une situation particulière de rattrapage en matière d'intercommunalité. [...] Cette progression est d'autant plus remarquable que la définition de périmètres pertinents reste difficile en petite couronne, compte tenu de la densité du foncier bâti et du fait de la préexistence de grands syndicats en charge des principaux services publics (eau, assainissement, ordures ménagères...) ".

103 EPCI regroupent 47,1 % de la population

Au total, 103 établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre (contre 79 en 2004 et 93 en 2005)

maillent son territoire, regroupant 5 251 629 habitants, soit 47,1 % de la population (43,7 % en 2005) et 59 % hors département de Paris.

Ces établissements se répartissent en 28 communautés d'agglomération, 4 syndicats d'agglomération nouvelle et 71 communautés de communes.

Emblématiquement, la seule création de communauté d'agglomération en 2006 est francilienne, il s'agit de la communauté d'agglomération d'Argenteuil-Bezons dans le Val-d'Oise. Par ailleurs, 1 056 syndicats, établissements publics de coopération intercommunale sans fiscalité propre, effectuent, certains depuis le XIX^e siècle, des missions techniques et logistiques.

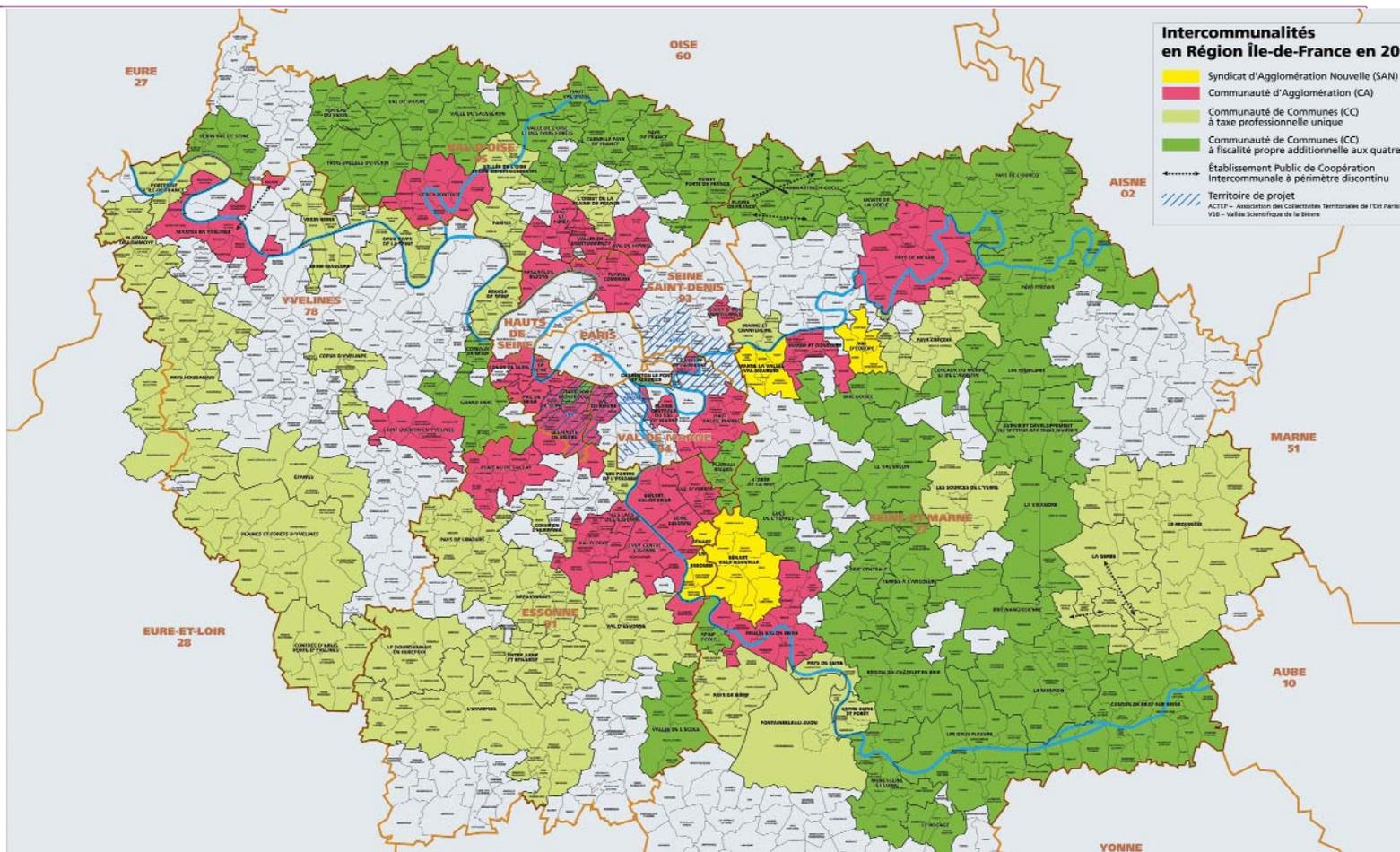
Les départements de grande couronne sont les plus intercommunalisés

Les départements de grande couronne sont désormais fortement intercommunalisés, le Val-d'Oise à hauteur de 87 % de sa population, la Seine-et-Marne à hauteur de 79 %, l'Essonne à hauteur de 78 % et les Yvelines à hauteur de 60 %.

Les départements de petite couronne, qui ont considérablement rattrapé leur retard les trois années précédentes, progressent peu par rapport à 2005. Les Hauts-de-Seine sont intercommunalisés à hauteur de 51 % de la population, le Val-de-Marne à hauteur de 45 % et la Seine-Saint-Denis à hauteur de 26 %. Ces établissements publics de coopération intercommunale sont essentiellement des communautés d'agglomération (11 sur 14) fortement peuplées (entre 55 000 et 300 000 habitants).

Le règne de la taxe professionnelle unique

Sur le plan fiscal, le territoire national est aujourd'hui majoritairement acquis à la fiscalité intégrée que génère la taxe professionnelle unique. Fiscalité qui a l'avantage



L'édition 2006 de cette carte est disponible :

- sous format informatique en téléchargeant le fichier (PDF, 1 Mo) disponible en ligne sur le site www.paris.de, rubrique *la mairie puis coopération Paris-banlieue*.
- en version imprimée (format 50 x 70 cm), sur simple demande à la Délégation à la coopération territoriale de la Mairie de Paris, par courriel : extramuros@paris.fr en indiquant votre adresse postale et le nombre d'exemplaires souhaités.

de rationaliser la pression fiscale relative à la taxe professionnelle tout en encourageant une logique de solidarité entre les communes membres. Près de 41 millions d'habitants, soit 65 % de la population, sont concernés par un tel régime fiscal. Il est obligatoire pour les communautés d'agglomération, les communautés urbaines et les syndicats d'agglomération nouvelle et peut être adopté, à titre facultatif, par les communautés de communes qui exercent des compétences renforcées en matière de développement économique.

Les 28 communautés d'agglomération et les 4 syndicats d'agglomération nouvelle d'Ile-de-France relèvent, par définition, de la taxe professionnelle unique. En ce qui concerne les 71 communautés de communes, 40 bénéficient du régime fiscal de droit commun, la fiscalité propre additionnelle et 31 ont opté pour la taxe professionnelle unique. Sur les 8 communautés de communes créées en 2005, 7 ont choisi cette fiscalité.

Ces chiffres permettent de déterminer le taux de couverture de l'intercommunalité à taxe professionnelle unique de l'Ile-de-France. Les 63 établissements publics de coopération intercommunale à taxe professionnelle unique franciliens regroupent 84,83 % de la population intercommunalisée alors que les 40 à fiscalité propre additionnelle n'en regroupent plus que 15,17 %. Ce taux de couverture est supérieur au taux national, 77 % de la population nationale intercommunalisée relevant de la taxe professionnelle unique.

417 communes non encore regroupées dans une structure à fiscalité propre

Encore sous-intercommunalisée par rapport à la moyenne nationale, sur les 3 771 communes non encore regroupées dans une structure à fiscalité propre (hors Paris) 417 sont en Ile-de-France, 52,9 % de la population francilienne ne sont pas concernés par un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité

propre (contre 15 % seulement au plan national), l'Ile-de-France se caractérise néanmoins par une remise à niveau dans le droit commun régulière et soutenue. Par ailleurs, l'intercommunalité francilienne présente un caractère de forte intégration fiscale, élément notable pour une intercommunalité récente et dont les périmètres, notamment en zone dense, rassemblent souvent un petit nombre de communes (5 des 6 communautés d'agglomération comportant seulement deux communes sont franciliennes).

Le panorama intercommunal de l'Ile-de-France, en pleine mutation, aura encore besoin de quelques années pour atteindre sa maturité, consolider des périmètres pertinents et déterminer un réel cadre d'action communautaire. Néanmoins, en matière d'intercommunalité, la pratique des trois dernières années conforte à l'évidence le fait qu'il n'y a plus d'exception francilienne. La lecture de la carte 2006 en est la meilleure preuve. ♦

Outrepasser les limites

Le logement, comme le patrimoine et la création architecturale, nécessite une réflexion dépassant les limites administratives entre Paris et ses voisins.

→ Jacques LUCAN

Jacques Lucan est architecte, professeur à l'École polytechnique fédérale de Lausanne et à l'École d'architecture de la ville et des territoires à Marne-la-Vallée.

Il a mené de nombreux travaux concernant l'histoire urbaine de Paris, et récemment, à la demande de l'APUR (Atelier parisien d'urbanisme), une étude sur le dynamisme et le renouvellement urbain :

Outrepasser les limites.

A Paris, il est évident que de nombreuses questions urbaines, notamment celles relatives au logement, ne se résoudront pas dans les limites intra-muros. La demande est telle en effet que l'offre ne pourra jamais suffire, quand bien même se mettrait-on à augmenter les densités construites, ce qui, bien sûr n'est pas dans l'air du temps... L'objectif global ne peut être que de maintenir le nombre d'habitants et de défendre la mixité sociale, objectif qui en lui-même ne va pas de soi, d'autant que les prix de l'immobilier font de plus en plus s'éloigner les classes moyennes...

Comment faire pour que le renouvellement urbain soit dynamique, c'est-à-dire pour qu'il corresponde à l'objectif de mixité sociale ?

Il faut échapper au Paris d'Amélie Poulain

Aujourd'hui, si le respect du patrimoine bâti et paysager est une exigence, le repli patrimonial fait par contre courir à la ville un danger : la plus grande part du territoire urbain serait figé comme centre historique visité par de nombreux touristes à l'instar d'un parc d'attraction, et ce centre historique devrait rester fidèle à une image dont il ne pourrait plus se départir. Cette image souvent nostalgique et passéiste doit être sinon oubliée, du moins laissée dans un plan ci-



“ Les dernières grandes emprises disponibles en limite de Paris (ici les Batignolles) sont l'occasion d'échapper au Paris d'Amélie Poulain. ” (Jacques Lucan)

nématographique qu'elle n'aurait pas du quitter : il faut échapper au Paris d'Amélie Poulain.

Une attitude vivante envers le patrimoine fera la part de la conservation nécessaire et la part des changements inéluctables si on ne veut pas figer la ville. Un constat : Paris est hétérogène, les différences et les particularités de ses quartiers font sa richesse. Ce constat doit être étendu à l'agglomération toute entière. La question patrimoniale doit être posée à l'échelle métropolitaine, pour que l'image de Paris soit autre que celle qui fut souvent comprise à l'occasion de la candidature pour les Jeux olympiques, l'image d'une ville qui était détentrice des richesses monumentales tandis que l'agglomération était seulement susceptible d'accueillir de nouveaux équipements sportifs.

Et éviter un nouvel apartheid

Il faut donc outrepasser les limites. Depuis près de cinquante ans que fut décidée l'or-

ganisation actuelle de la région parisienne, la preuve a été maintes fois vérifiée que les déséquilibres et les inégalités ne se sont pas réduits, que l'opposition entre centre et périphérie s'est accentuée, que des pôles d'équilibre n'ont ni réellement ni symboliquement vu le jour.

Paris s'enrichit de toutes les communes qui l'environnent. Les communes environnantes s'enrichissent de leur proximité à Paris. Seule une nouvelle relation, une nouvelle réciprocité entre Paris et ses voisins permettra d'habiter une échelle véritablement métropolitaine. Cette relation s'établira au-delà d'intérêts électoraux qui ne travaillent pas nécessairement en faveur de l'agglomération toute entière.

Un nouveau cycle de l'histoire urbaine a commencé, auquel est lié à un regard nouveau porté sur l'agglomération. Ce regard requiert d'aller délibérément à l'encontre de positions frileuses de repli sur soi et d'attitudes qui pourraient ressembler à un nouvel apartheid. ♦

MAIRIE DE PARIS

DIRECTION GÉNÉRALE
DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION

DIRECTION DE LA DÉFINITION
ET DES RELATIONS AVEC LES ASSOCIATIONS,
LES TERRITOIRES ET LES CITOYENS

SOUS-DIRECTION DE LA COOPÉRATION
TERRITORIALE



Directeur de la publication : Pierre Mansat
pierre.mansat@paris.fr – Tél. : 01 42 76 68 91

Directeur : Bernard Landau

Rédactrice en chef : Pascale Thomas
pascale.thomas@paris.fr – Tél. : 01 42 76 74 87

Rédaction : Marie-Christine Bernard-Gélabert, Manuel Gascoin, Régis Huleux,
Elodie Lamouroux, Anne Pétillot, Pascale Thomas, Muriel Tumelero

Réalisation : Mairie de Paris, DDATC, délégation à la coopération territoriale
extramuros@paris.fr

Tirage : 7 000 exemplaires

Imprimé par IIME (Imprim'vert) avec des encres végétales sur papier recyclé 50% certifié PEFC
(Certification de forêts gérées durablement)