



## Apprivoiser le périphérique

### → Pierre Mansat

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

La couronne de Paris, perçue pendant longtemps comme un territoire " périphérique ", quelquefois dégradé, est pourtant un des lieux où les opportunités de développement du cœur de l'agglomération sont les plus grandes pour les années à venir. C'est pourquoi cette ville-là, qui était une frontière entre deux univers (Paris et les villes voisines) évolue progressivement vers un territoire de projets, celui des " grands boulevards du cœur de l'agglomération ".

Un processus de renouvellement urbain se met aujourd'hui en place à Paris comme en banlieue avec notamment plus de vingt projets lancés par notre municipalité - Porte Pouchet, Porte de Montreuil, Porte de Vanves, Paris Nord-Est, tramway, couvertures et études sur le boulevard périphérique... A ce titre, la quinzaine de protocoles de coopération que Paris aura élaboré d'ici quelques mois avec des collectivités voisines stimule l'échange permanent sur les politiques publiques mises en œuvre. Inverser l'image de ces lieux d'exception nécessite aujourd'hui de valoriser leur potentiel et de domestiquer le périphérique, faire reculer les nuisances (phoniques et pollution atmosphérique), pour que cette partie de la ville devienne attractive, ouverte sur l'agglomération.

**Quelques grandes orientations structurent le travail de la municipalité parisienne. Elles consistent tout d'abord à ouvrir et transformer les quartiers de la couronne pour recomposer la ville, à travailler sur le franchissement du boulevard périphérique et enfin à innover pour conforter l'identité et la spécificité de ce territoire métropolitain.**

Ces objectifs nécessitent aujourd'hui de repenser le périphérique. Source de nuisance et d'une pollution inacceptable, symbole de la coupure entre Paris et ses voisins, ce territoire est dans le même temps depuis ses origines un champ d'innovation. C'est aussi le lieu privilégié d'expression de l'architecture contemporaine. Pour le développer harmonieusement, des actions diverses doivent être menées (restructuration d'échangeurs, couvertures du périphérique, facilitation des franchissements...). D'autres actions plus légères, concernant en particulier l'aménagement d'espaces publics de qualité, sont mises en œuvre.

Ces mesures doivent s'associer au travail d'insertion urbaine du boulevard périphérique.

Afin d'engager une réflexion ambitieuse sur ces différentes questions et notamment sur celle de l'insertion urbaine du périphérique, à proximité immédiate duquel vivent aujourd'hui près de 800 000 personnes, la ville de Paris, associée à la Région Ile-de-France, a engagé une étude qui se déroulera sur près d'une année, associant des acteurs très divers, au premier rang desquels les élus des collectivités voisines. Avec Jean-Pierre Caffet et Denis Baupin, nous souhaitons que ce travail soit un cadre partagé pour engager les discussions futures sur cet ouvrage structurant pour le développement du cœur de l'agglomération.

Et pour moi, ce travail ne prend sens que dans une politique offensive de réduction de la pollution par le développement des transports collectifs, le transfert du trafic marchand sur le rail et les voies d'eau... Et je n'hésite pas à dire qu'à terme, le périphérique devra évoluer pour passer du statut d'autoroute urbaine à celui de boulevard urbain. ♦

## Sommaire

La coopération en marchant ▷ 2 - 3  
*Paris Quartier d'été au-delà du périphérique*

Paris soutient le projet de prolongement de la ligne 11 du métro

Dossier ▷ 4 - 7

Pôles de compétitivité :  
l'Ile-de-France en pointe



Tribune libre ▷ 8 - 11

La vie après le périphérique



Réflexion ▷ 12

Quelle gouvernance  
métropolitaine ?

Lectures

## La décentralisation depuis 1945

De l'après-guerre jusque dans les années 1970, la décentralisation fut d'abord une grande idée portée par les débats sur l'aménagement du territoire et sur le renouveau régional. A partir des années 1980, la décentralisation est un véritable projet politique qui va bouleverser progressivement l'organisation institutionnelle de la République.

Construit sur un parti pris de focalisation autour de 25 dates clés, l'ouvrage retrace les principales étapes d'une décentralisation appréhendée comme la lente montée du pouvoir local. En effet, de la Constitution de la IV<sup>e</sup> République prévoyant la libre administration des collectivités locales, à la loi constitutionnelle du 28 mars 2003 inscrivant solennellement l'organisation décentralisée de la République dans la loi fondamentale, la décentralisation a parcouru un chemin exemplaire.

Mais le combat ancestral entre girondins et jacobins a-t-il réellement pris fin avec ce consensus décentralisateur ? La « dispute », constate Robert Delbo, transférée du champ politique au domaine technique, se centre aujourd'hui sur la nature de l'autonomie financière des collectivités locales. Simple espace de gestion ou lieu de décision politique, l'enjeu est fondamental à l'avenir de la décentralisation.

« L'acte II de la décentralisation a certainement clos la période de transfert de compétences aux collectivités locales. L'acte III devra parvenir à reconstruire une double articulation, entre les différents niveaux de pouvoirs, de l'Europe aux collectivités locales en passant par l'Etat, mais aussi entre les représentants élus par le peuple et les citoyens eux mêmes ». La décentralisation, qui ne se trouve toujours qu'à la croisée des chemins, reste donc à écrire. ♦

Robert Delbo (collectif)

*La décentralisation depuis 1945*

Collection politiques locales, LGDJ, 2005, 118 pages, 9,50 euros.

# Belles tranches d'été

Elargie au-delà du périphérique depuis 2002, la manifestation estivale *Paris Quartier d'été* essaime en Ile-de-France ses spectacles, concerts et installations.

Initié en 1990 par le Ministre de la Culture de l'époque, Jack Lang, pour réveiller une capitale un peu endormie en période estivale, le festival *Paris Quartier d'été* s'est rapidement affranchi des salles de théâtre pour évoluer vers une programmation de plein air, mêlant concerts, danse, théâtre de rue, cirque, installations plastiques et autres "manifestations inclassables".

Depuis 2002, le festival a également franchi le périphérique pour aller au-devant d'un public plus large et proposer aux communes et départements voisins des collaborations artistiques susceptibles de s'inscrire dans leur paysage, à la fois urbain et culturel.

### Des propositions atypiques

"Inventer un événement culturel sortant de l'ordinaire pour une période particulière", telle est en effet la ligne de conduite rappelée par Pascale Henrot, co-directrice de l'événement avec Patrice Martinet. "Nous cherchons les paysages, les bâtiments, les lieux, les circulations intéressants", et pas forcément ceux qui semblent de prime abord prévus pour accueillir un spectacle ou une installation. S'il tient à la cohérence artistique de sa programmation, le festival est également attentif à éviter la simple prestation de service et réalise du sur-mesure en fonction des lieux et des partenaires.



© G. Leysieux / POGES

Spectacle de la compagnie Via Katlehong dance (Afrique du Sud) à La Défense pendant l'été 2005.

### Une ruche, du tai chi chuan, des concerts...

Le festival a ainsi essayé en 2002 des séances de contes... dans des salles de mariage de mairies.

Annulé en 2003 pour cause de grève des intermittents, il revient en 2004 avec des marches collectives, rythmées par des tambours taiwanais, des séances de tai chi chuan et de méditation. Plus de 150 personnes, dont des clubs de randonnée, ont suivi chacune de ces singulières processions qui ont sillonné la région entre Paris, l'Ile-Saint-Denis, Champigny, Chatenay-Malabry et même le domaine de Chamarande en Essonne, ce qui fait un bout de chemin.

En 2005, ce sont des concerts sud-africains et brésiliens et du cirque cambodgien qui se sont installés à Bagnolet, Pantin, Champigny, Saint-Denis, Aubervilliers, La Défense et Chamarande.

### Toujours plus de partenaires

Si des collaborations se poursuivent d'année en année, le festival continue de chercher de nouveaux partenaires.

Bien que la majorité de la programmation soit gratuite, certains spectacles (notamment aux Tuileries et aux Arènes de Montmartre) sont payants, à la fois pour assurer au festival des ressources propres nécessaires à son équilibre et parce que "la culture a un coût et que le public doit le savoir", précise Pascale Henrot.

Même sans recettes de billetterie, le partenariat reste particulièrement intéressant pour les communes associées, qui bénéficient de la mutualisation des coûts des tournées des spectacles.

Partenaire du festival depuis 1994, la Ville de Paris est devenue depuis 2001 son principal financeur ; la DRAC, la Région Ile-de-France et depuis 2004, le Conseil général de Seine-Saint-Denis subventionnent également l'association.

Même si l'offre d'activités culturelles estivales s'est considérablement accrue ces dernières années, Paris Quartier d'été reste un festival singulier, une façon particulière d'aborder la chaleur de l'asphalte. ♦

Pour en savoir plus sur Paris Quartier d'été : [www.quartierdete.com](http://www.quartierdete.com)

# Paris soutient le projet de prolongement de la ligne 11 du métro

Le Conseil de Paris des 26 et 27 septembre a approuvé l'adhésion de la ville à l'association de promotion du prolongement de la ligne 11 du métro.

Créée à l'initiative des communes des Lilas, de Montreuil, du Pré-Saint-Gervais, de Pantin, de Rosny-sous-Bois, de Noisy-le-Sec, de Bondy, de Romainville et du Conseil général de Seine-Saint-Denis, l'association demande l'inscription de ce projet dans le prochain contrat de plan Etat Région et sa prise en considération par le STIF<sup>(1)</sup>.

## Une desserte de plus de 60 000 habitants

Prolonger de cinq stations sur 5 km la ligne 11 du métro, de son terminus actuel Mairie des Lilas, jusqu'à la station du RER E de Rosny-sous-Bois (Bois Perrier) permettrait de désenclaver de nombreux secteurs d'habitation, d'équipements de loisirs (future base régionale de loisirs), d'enseignement, hospitaliers (hôpital intercommunal de Montreuil), de commerces (Rosny 2) ou d'activités. Plus de 24 000 emplois et 62 500 ha-

bitants seraient ainsi mieux desservis. Ces cinq stations supplémentaires assureraient en outre des connexions avec le réseau de transports de l'est parisien : RER A, B et E, tramway T1 ainsi que de plusieurs lignes de bus Mobilien.

## Un objectif encouragé par Paris

Favoriser le développement des transports en commun en banlieue - et notamment ceux permettant les liaisons de banlieue à banlieue - se trouve être un objectif partagé et encouragé par la Ville de Paris. Aussi a-t-elle apporté son soutien à ce projet qui permet à la fois de mieux répondre aux besoins des usagers actuels mais aussi d'offrir une alternative crédible aux automobilistes dans les territoires les moins bien desservis.

En effet, c'est en banlieue que la population et les déplacements augmentent le plus actuellement, et la majorité s'y effectue en voiture. Cela se tra-

duit par la congestion de toute la banlieue dense et des répercussions directes sur le territoire parisien en matière de circulation.

## Un choix politique à opérer

Bénéficiant de l'expertise du GIE Ville et Transports<sup>(2)</sup>, la démarche a été présentée au Préfet de la Seine-Saint-Denis et au Préfet de Région, à la RATP et au Conseil régional.

Le prolongement a été inscrit au schéma directeur de la région d'Ile-de-France en 1994. Des crédits d'études ont été alloués au projet dans le cadre du contrat de plan Etat-Région 2000 - 2006 et les études techniques ont déjà été réalisées par la RATP sur l'ensemble du tracé. C'est désormais dans le cadre du STIF que ce débat se poursuivra. ♦

(1) Syndicat des transports d'Ile-de-France.

(2) Le groupement d'intérêt économique *Ville et Transports* a été créé en 2001 par la RATP et la Caisse des dépôts et consignations pour favoriser l'articulation entre projets de transports en commun et projets de développement territorial.

Pour en savoir plus sur Ville et Transports : site [www.villetransports.fr](http://www.villetransports.fr)

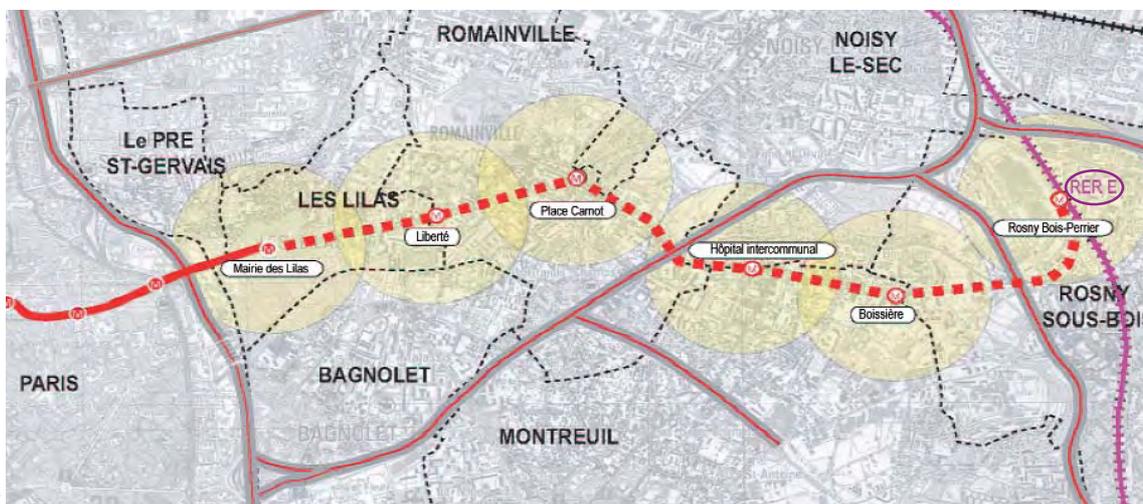
## La ligne 11 en quelques chiffres

Mise en service le 28 avril 1935 entre Châtelet et la Porte des Lilas, la ligne 11, avec ses treize stations, est la troisième ligne la plus courte du réseau après la 3bis et la 7bis. Le prolongement entre la porte et la mairie des Lilas date de 1937.

Elle est fréquentée quotidiennement par 215 000 voyageurs, soit annuellement 42 millions de personnes (chiffre 2002) dont 3,5 millions provenant des correspondances avec les autres lignes, en particulier le RER à Châtelet et la ligne 2 à Belleville.

L'essentiel du trafic provient donc des "entrants directs" (usagers qui n'arrivent pas de correspondances).

Les stations les plus fréquentées sont Belleville, Châtelet et Mairie des Lilas. Le prolongement jusqu'au Fort de Noisy (Romainville, place Carnot), a été déclaré d'utilité publique en... 1939. ♦



Quartier des Sentes (Les Lilas), Place Carnot (Romainville), Hôpital intercommunal (Montreuil - Noisy-le-Sec), Boissière (Montreuil) et Rosny Bois-Perrier (Rosny-sous-Bois) pourraient être les cinq nouvelles stations de la ligne 11 prolongée vers l'est sur 5 kilomètres.





# Pôles de compétitivité l'Ile-de-France en pointe

La politique industrielle des pôles de compétitivité associe des entreprises, des centres de recherche, des universités et centres de formation, des collectivités territoriales et l'Etat dans des secteurs de pointe afin de hisser la France au niveau de la compétition internationale.

Sur les 67 pôles retenus par le gouvernement le 12 juillet dernier, trois sont des projets franciliens de dimension mondiale et deux à vocation nationale.

**S**ans la politique d'ouverture et de dialogue qui se développe depuis quatre ans entre Paris et les autres départements d'Ile-de-France, la mise au point en seulement quelques mois des projets franciliens ambitieux qui ont finalement été retenus n'aurait pas été possible. Car ceux-ci, loin de toute compétition territoriale interne à l'Ile-de-France, sont au contraire le résultat d'une coopération interdépartementale d'autant plus nécessaire que les centres universitaires, les laboratoires de recherche et les industries sont éparpillés sur toute la région. Même si on note certaines localisations dominantes (Paris, le Val-de-Marne et l'Essonne pour "Meditech Santé", les Hauts-de-Seine, le Val d'Oise et les Yvelines pour "Système@tic", la Seine-Saint-Denis et Paris pour le pôle "Image, multimédia vie numérique"), c'est toute l'Ile-de-France qui est mobilisée.

## Un enjeu social autant qu'économique

" Chercheurs, industriels, collectivités, nous sommes tous interdépendants, explique Christian Sautter, adjoint au Maire de Paris chargé du développement économique et de l'emploi. Nous avons bien travaillé ensemble pour élaborer ces projets. Je pense que cet esprit va perdurer. Un mouvement est né. Il ne met en cause aucune situation acquise, au contraire, il s'agit d'apporter plus à tout le monde. Tous les atouts sont réunis pour que ce mouvement continue d'aller de l'avant ".

S'il en va de la place de la France dans la compétition européenne et mondiale, l'enjeu pour les collectivités territoriales s'exprime d'abord en termes de développement local, de dynamisme économique et d'emploi. On estime par exemple que pour les systèmes complexes, 265 000 personnes travaillant dans les logiciels sont concernées et que les projets représentent un potentiel de 3 000 chercheurs supplémentaires par an !

Côté infrastructure, Christian Sautter cite en exemple le domaine de la santé : " dans un avenir proche, nous allons combiner ParisBioParc, 18 000 mètres carrés de locaux d'entreprises que nous allons inaugurer au printemps 2006 à Tolbiac Massena, avec les efforts équivalents que le département du Val-de-Marne va mettre en place sur Ivry et Villejuif ". Les retombées des pôles de compétitivité sont également sociales. C'est ainsi, pour ne citer qu'un exemple, que le pôle multimédia a engendré l'idée d'organiser l'accès aux nouvelles technologies pour les écoles, les centres de formations pour adultes, les jeunes et les familles de quartiers qui en sont jusqu'ici démunis de part et d'autre du périphérique, au nord-est de Paris. ♦

## 67 pôles retenus, dont 15 de dimension mondiale

Les pôles de compétitivité ont connu un fort succès. 105 projets émanant de toutes les régions de France ont été déposés dans un délai très court. Au bout du compte, 67 pôles ont été retenus dont six "de niveau mondial" (deux sont Franciliens), neuf "à vocation mondiale" (un est francilien) et 52 "à vocation nationale et régionale" (deux en Ile-de-France). Cette initiative rejoint des démarches similaires entreprises par l'Allemagne et l'Italie, dans la foulée des sommets européens de Lisbonne et Göteborg qui ont recommandé ce type de politique industrielle. Le label "pôle de compétitivité" donne droit à des subventions ainsi qu'à des exonérations fiscales et des allègements de charges sociales pour les entreprises. Les pôles retenus bénéficieront de plus d'interventions prioritaires de l'Anvar (Agence nationale de la valorisation de la recherche), de la BPME (Banque du développement des petites et moyennes entreprises) et de la Caisse des dépôts. D'ici 2007, les moyens financiers publics dédiés au lancement et à l'accompagnement seront de 1,5 milliard d'euros. Les collectivités territoriales seront mises à contribution aux côtés de l'Etat. La Région Ile-de-France a ainsi annoncé qu'elle débloquerait un euro pour un euro versé par l'Etat. Les pôles se verront de plus affecter en priorité les 3 000 postes de chercheurs qui doivent être créés en 2006. ♦



# 3 questions à...

**Alain Lhostis**

Adjoint au maire de Paris  
chargé de la santé  
et des relations avec l'Assistance  
Publique-Hôpitaux de Paris

## Paris tient une place de premier plan dans le pôle « Méditech santé ». Quel est l'enjeu ?

Avec des hôpitaux prestigieux comme ceux de l'AP-HP ou les centres de lutte contre le cancer, trois universités scientifiques, plusieurs centaines de laboratoires de l'INSERM, du CNRS et de divers instituts de recherche, des écoles prestigieuses, Paris dispose d'un capital fabuleux dans le domaine de la santé. 45 % de la recherche médicale française, publique et privée confondues, est basée en Ile-de-France et la plus grande part dans la capitale. Tout

cela ne demande qu'à être valorisé afin de favoriser le développement économique de Paris et sa région. Notre région dispose de tous les atouts pour devenir dans les années à venir, le premier pôle européen dans le domaine de la santé tant du point de vue de la recherche que de ses applications industrielles. L'enjeu est double : améliorer la santé des personnes mais aussi permettre le développement économique et l'emploi.

## N'y a-t-il pas un risque pourtant que les grands groupes industriels ne se servent des pôles de compétitivité que pour engranger encore plus de profits ?

Il est indispensable de travailler avec les groupes industriels. Une des faiblesses de la recherche française réside dans cette difficulté à réaliser des coopérations équitables.

Le principe annoncé des pôles de compétitivité est justement de faire coopérer le monde de la recherche académique et celui de l'industrie. Ce qui n'est pas a priori simple. Le monde de la recherche a besoin de beaucoup de liberté et de latitude dans ses orientations, alors que celui de l'industrie a besoin d'être financièrement rentable. Ces deux aspects ne s'inscrivent pas forcément dans la même logique. C'est pour cela que l'un ne doit pas prendre le pas sur l'autre. Pour y parvenir, une grande transparence sera nécessaire. Les projets devront être décidés d'un commun accord, sous le contrôle des pouvoirs publics. Ce qui doit prévaloir, c'est l'intérêt général.

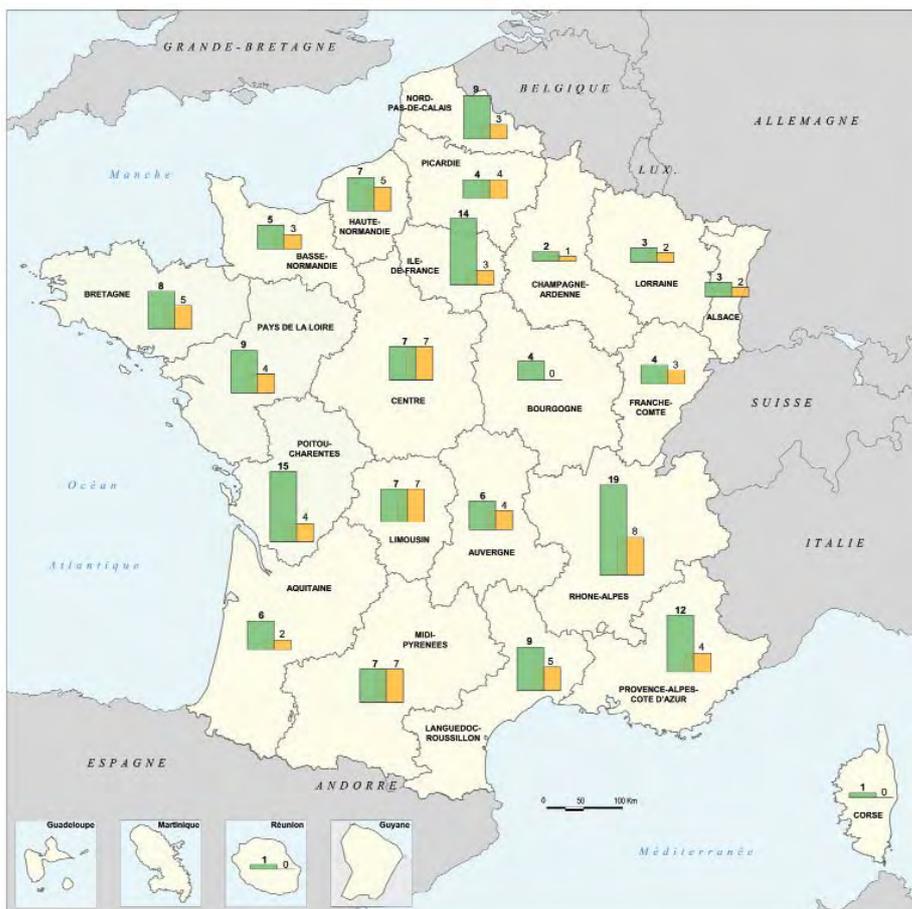
## L'autre écueil serait évidemment la défaillance de l'un des partenaires. Industriels, centres de formation et de recherche semblent résolus à jouer le jeu mais l'Etat, mis en cause l'an dernier pour insuffisance des crédits pour la recherche, interviendra-t-il à un niveau suffisant ?

La recherche a besoin de plus de moyens. Le mouvement des chercheurs l'a montré avec force. Il faut effectivement rappeler les devoirs de l'Etat. Nous ne pouvons accepter de voir nos jeunes chercheurs partir à l'étranger, surtout aux Etats-Unis, parce qu'ils n'ont pas les moyens de travailler dans de bonnes conditions en France. Paris pour sa part a souhaité depuis le début de la mandature apporter un soutien au monde de la recherche médicale. C'est la raison pour laquelle, chaque année, nous lançons un appel à projets en recherche médicale et santé. Notre objectif est de soutenir pour une période de quatre ans des équipes de jeunes chercheurs sélectionnées par un jury scientifique. Ces équipes sont subventionnées à hauteur de 95 000 euros la première année et 70 % de cette somme les trois années suivantes. Evidemment, ce que peut faire la municipalité parisienne n'est pas en rapport avec les besoins dont le financement est de la responsabilité de l'Etat, mais indique une approche qui peut servir de fil conducteur à une politique plus globale en faveur des jeunes chercheurs. ♦



France

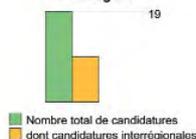
### Pôles de compétitivité : cartographie des candidatures reçues



Fonds cartographiques : Francièmes © Tous droits réservés

Source des données : DATAR

#### Candidatures impliquant la région



105 candidatures reçues après recensement complet (internet et papier)

dont 26 candidatures interrégionales :

- à 2 régions : 13
- à 3 régions : 7
- à 4 régions : 2
- à 5 régions : 1
- à 6 régions et plus : 3

Réalisation : DATAR - Observatoire des Territoires, 08/03/2005



# 3 questions à...

**Frédéric Weil**

Directeur du groupement d'entreprises de jeux vidéos Capital Games.

**Le pôle "Image Multimédia, vie numérique" réunit des activités très diverses, depuis l'éducation numérique jusqu'à l'ingénierie des connaissances, en passant par le cinéma et les jeux vidéos... Quelle unité dans tout cela ?**

La mise au point du projet a réuni autour d'une même table des secteurs qui, jusqu'ici, collaboraient occasionnellement. Ils vont désormais s'associer. L'enjeu est important en termes de synergie, de mise en commun de compétences et des savoirs, car fabriquer des jeux vidéos, imaginer un contenu pour une télévision interactive, réaliser des images en 3D ou mettre au point des effets spéciaux pour le cinéma, cela devient de plus en plus le même métier. Le pôle de compétitivité va jouer un rôle crucial dans le rapprochement de tous.

**Quelles attentes ont exprimé les entreprises dans la préparation du dossier de candidature du pôle ?**

Dans le secteur que je connais, celui des jeux vidéos, les attentes sont très nombreuses. Laissez-moi d'abord vous décrire l'enjeu : je dis souvent que les jeux vidéos sont les passagers clandestins de notre culture. Ils couvrent un marché de masse moins connu que ceux du cinéma ou du livre, pourtant ils génèrent aujourd'hui plus de recettes que le cinéma, et un jeu leader comme "GPA 3" a rapporté deux fois plus que le *Da Vinci Code* ! Avec de tels enjeux, la compétition est mondiale et très dure. Les entreprises françaises qui la mènent emploient entre 5 et 50 personnes, alors que des pays comme le Japon et les Etats-Unis sont représentés par des grosses sociétés de 300 à 400 personnes, sans compter les groupes mondiaux qui se partagent le marché Internet et des nouvelles technologies comme Microsoft, Sony... Il y a cinq ans, nous étions pourtant le second pays au monde pour le développement des jeux vidéos. Faute de politique de soutien public, nous avons été distancés, mais nous disposons toujours d'atouts considérables : des ingénieurs informaticiens exceptionnels, des graphistes reconnus parmi les meilleurs du monde... Du point de vue des cerveaux, des compétences, nous nous situons au niveau des leaders mondiaux. Reste à créer une synergie entre les chercheurs, les entreprises, les pouvoirs publics et les financeurs afin que notre industrie soit stable et compétitive. Dans ces conditions, oui, je suis convaincu que le pôle de compétitivité va enfin donner leur chance à nos talents et aux entreprises qui les mettent en action.

**Concrètement, qu'est-ce qui va changer pour vous ?**

Il est entendu que je parle toujours des jeux vidéos, pas des autres activités que je connais moins bien. Dans ce secteur, les entreprises ont globalement quatre besoins. Le premier concerne la recherche. Nombre de nos sociétés en font en permanence, mais le rapprochement avec les laboratoires publics est nécessaire, car il nous faut sans cesse mettre au point de nouveaux moteurs de jeux, c'est-à-dire des programmes informatiques qui les font tourner, si nous voulons rester dans la course. Si nous ne le faisons pas, cette industrie disparaîtrait de chez nous en un an ! Le second besoin découle du précédent. Il concerne la formation. Les techniques changent tous les trois ans, et pour certaines tous les six mois. Nos ingénieurs doivent donc pouvoir bénéficier d'une formation soutenue. Or la France ne compte qu'une seule école à Angoulême et quelques formations éparpillées en informatique, alors que les Etats-Unis disposent depuis dix ans d'une école des jeux vidéos. Le troisième besoin concerne le financement. Un projet de jeu coûte entre un et cinq millions d'euros. Et les nouvelles générations de consoles vont nous faire monter à quinze, vingt millions ! Nos entreprises de tailles moyennes ont du mal à suivre. Avec le pôle de compétitivité, nous espérons que se mettront en place avec l'aide des pouvoirs publics des fonds de production et que le secteur bancaire sera rassuré sur notre capacité à générer des revenus... Le quatrième besoin enfin a trait à la promotion au niveau international. Avec le pôle de compétitivité, nous pourrions mieux participer à des salons professionnels majeurs comme le "E3" de Los Angeles ou le "Tokyo Game Show" au Japon, qui sont des lieux incontournables pour conquérir de nouveaux marchés à l'exportation. ♦



© Mairie de Vitry / Hélène Maubac

## Les pôles franciliens

La Région Ile-de-France a obtenu la labellisation de deux des six pôles de compétitivité " mondiaux " : " System@tic " et " Meditech Santé ", et d'un des neuf " à vocation mondiale " : " Image Multimédia-Vie numérique ". À cela s'ajoutent deux autres pôles de dimension plus modeste : " Ville et mobilité durables " (mobilité urbaine) et " Vestapolis " (sécurité routière et environnement).

Le pôle " System@tic " concerne les systèmes complexes et les applications informatiques dans quatre domaines prioritaires : automobile et transports, sécurité, télécommunications et ingénierie de conception. Les projets portés par le pôle représentent un potentiel de 3 000 chercheurs par an.

Le pôle " Meditech Santé " met en avant trois thématiques en matière thérapeutique (neuro-pathologies, oncologie, infectiologie) et trois à visée technologique (imagerie médicale, médecine moléculaire et cellulaire, sciences et techniques du médicament). S'appuyant sur les entreprises de l'industrie pharmaceutique en Ile-de-France, sur l'immense réseau (le plus important au monde) des hôpitaux de l'Assistance Publique-Hôpitaux de Paris et sur les nombreux laboratoires de recherche publics et privés, il entend favoriser l'implantation d'au moins deux laboratoires, aider au développement d'entreprises pharmaceutiques de niveau mondial et doubler les effectifs dans les sociétés biotechnologiques.

Le pôle " Image Multimédia-Vie numérique " concerne les jeux vidéos, l'éducation numérique, l'ingénierie des connaissances, le patrimoine numérique, le cinéma numérique, et les nouveaux usages mobiles. Une trentaine d'entreprises d'envergure, dont la future Cité du Cinéma de Luc Besson à La Plaine-Saint-Denis, 200 PME, 30 universités et écoles et 50 laboratoires de recherche sont associés au sein de ce pôle de compétitivité, ce qui représente 300 000 emplois directs et 300 000 emplois indirects. ♦

**Les pôles de compétitivité réunissent des collectivités territoriales, entreprises, laboratoires de recherche, universités, services de l'Etat... autour d'un projet de développement économique et territorial. (ici la zone industrielle de Vitry-sur-Seine).**





© IGR / Arnaud Cheron

L'Institut Gustave Roussy, à Villejuif, est un centre de recherche sur le cancer de premier plan en Europe. Il participe au pôle " Meditech Santé "

## 3 questions à...

**Laurent Garnier**

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

### Quel est l'enjeu pôle de compétitivité " Méditech Santé " ? Comment le département du Val-de-Marne a-t-il été amené à y participer ?

Dans les prochaines années, nous allons connaître avec les biotechnologies une révolution de l'ampleur de celle qu'a provoqué l'informatique. Et cela est vrai en particulier autour du cancer, dont on sait qu'il sera la première cause de mortalité dans les cinq ans à venir. Il y a donc là un enjeu de santé publique énorme, d'autant que nous avons, sur notre territoire, l'institut Gustave Roussy... Mais il y a également un enjeu économique. Il s'agit de savoir si demain les nouvelles thérapies viendront toutes des Etats-Unis. Et plus généralement si notre pays a encore un avenir industriel. Moi, je le pense. En réunissant la Recherche publique, les universités, les entreprises et les collectivités, nous sommes en train d'inventer le développement industriel de demain. Avec Paris, nous avons déjà constaté lors de nos échanges bi-latéraux et dans la préparation de la conférence interdépartementale que nous avons signée l'an dernier, que nos territoires partagent un potentiel énorme en

matière de santé. Cependant pour qu'un projet soit viable, il fallait qu'il soit plus large, inter-départemental et intègre par exemple l'Essonne où se trouve notamment le Génopôle. Dès que l'appel à projets a été connu, nous nous sommes réunis avec Christian Sautter et Thierry Mandon, 1<sup>er</sup> Vice-Président du Conseil général de l'Essonne. Ensuite, tout est allé très vite.

### Enfinement, comment le Val-de-Marne s'intègre-t-il dans le pôle de compétitivité ?

J'ai toujours pensé que l'avenir d'un département comme celui-ci, c'est l'intelligence, y compris en termes industriels. Cependant notre problématique est un peu différente de celle de nos voisins et partenaires. Nous sommes statistiquement le second département clinique de France, mais nous manquons de lisibilité. En matière de santé et de Recherche médicale, on pense plus facilement à Paris et à l'Essonne qu'au Val-de-Marne. Le pôle de compétitivité est une opportunité de rendre plus visible notre potentiel. Mais aussi de le renforcer, avec une double préoccupation. D'abord, que cela bénéficie au développement de notre territoire en termes de créations d'entreprises et d'emplois. Ensuite, que cela contribue à dynamiser les entreprises existantes. Nous avons de grands groupes industriels spécialisés dans la recherche pharmaceutique et sanitaire comme Sanofi-Aventis. Ils se spécialisent de plus en plus sur quelques maladies et quelques molécules, mais ils ont besoin autour

d'eux d'un tissu de petites entreprises qui prennent des risques. Le développement d'un tel environnement favorable à la recherche se fera plus rapidement et plus sûrement avec un accompagnement public.

### En quoi va consister votre participation au pôle de compétitivité ?

Je vous l'ai dit, nous aurons d'abord une démarche de valorisation économique, d'accompagnement, d'aide à la création d'entreprises. Elle aura bien sûr des implications budgétaires, et ceci dès 2006. Nous allons développer l'immobilier d'entreprise, avec dans un premier temps deux projets de "pépinières" pour les jeunes sociétés à Ivry et Villejuif. Cela dit, le financement du pôle de compétitivité ne peut pas reposer sur les seules collectivités territoriales que sont Paris, les départements limitrophes et la Région. L'Etat doit jouer son rôle, or il devient de plus en plus conseiller et de moins en moins payeur... Au-delà de cette question financière, nous entendons jouer un rôle dans la gouvernance du pôle. Certes, la direction doit en revenir au secteur économique. Mais les collectivités, qui ont initié et impulsé le processus, ne sont pas des tiroirs-caisses. Elles doivent être associées pleinement, sans prétendre pour autant à l'expertise industrielle et scientifique, qui revient aux entreprises et aux chercheurs. ♦



# La vie après le

## Panorama mondial et réflexions actuelles sur l'intégration des autoroutes urbaines.

→ **Stéphanie Fy**

*Ecole nationale supérieure d'architecture de Versailles.*

*Etude de l'Atelier parisien d'urbanisme encadrée par Yannick Beltrando et*

*Florence Hanappe,*

*sous la direction de Jean-Michel Millieux*

Paris, comme plusieurs grandes métropoles mondiales, engage actuellement des projets de requalification du boulevard périphérique et de ses abords. Des réflexions de même type sont aujourd'hui développées dans la plupart des grandes villes dans le monde. Ces infrastructures sont à la fois sources de nuisance pour les riverains et obstacle au développement urbain, surtout au niveau local, et leur adaptation à la ville contemporaine est devenue indispensable.

L'exemple récent des Rondas de Barcelone et les projets de requalification engagés dans des métropoles telles que Montréal, Boston, Madrid, Séoul, Birmingham ou Marseille, constituent une base de données de départ de réflexion très riche pour Paris.

### 1950 : le début des autoroutes urbaines

Dès les années 1950, la démocratisation du transport individuel conduit à un engorgement presque continu des voies d'accès des villes. Les premières autoroutes urbaines apparaissent dans les années 1950. Quinze ans plus tard, les voies de contournement et les rocade sont presque par-

tout aménagées dans les zones périurbaines, afin d'alléger la circulation du centre-ville.

Les ouvrages autoroutiers sont devenus sources de très nombreuses nuisances pour les habitants. Les conflits d'échelles et fractures urbaines générés représentent de réels problèmes urbains. Ils ont fabriqué des enclaves nettes dans la ville. Les déplacements ou franchissements de l'infrastructure à l'échelle locale sont impossibles et le piéton est particulièrement exclu. Ils affirment et symbolisent la séparation entre des quartiers souvent très différents.

### Les Rondas de Barcelone, une réalisation exemplaire

L'intégration d'une autoroute urbaine à la ville est pourtant possible. Les Rondas de Barcelone en constituent un modèle. Construites rapidement sous l'impulsion des Jeux Olympiques de 1992, elles constituent une réalisation exemplaire d'autoroute urbaine adaptée à son contexte urbain dense. Les Rondas articulent parfaitement les échelles territoriales et locales, tant au niveau de la mobilité qu'au niveau de la vie urbaine à l'échelle des quartiers et métropolitaine. Elles multiplient les solutions pour mieux insérer l'infrastructure dans les tissus existants : nombreux franchissements, jardins en couverture légère, murs anti-bruit..., la voie rapide est ainsi toujours associée à la création d'espaces publics ou d'équipements. Compacte, lisible dans le territoire et parfaitement intégrée, elle régule le trafic métropolitain et constitue de plus un réel moteur de requalification urbaine.

Le bilan fonctionnel est remarquable. Les Rondas ont effectivement permis de rééquilibrer la circulation du centre-ville en déviant le transit, alors concentré sur les grandes artères : les sorties nombreuses redistribuent le trafic sur la totalité des voies mer/montagne et la baisse de circulation sur les grandes avenues est considérable - moins 32 % sur l'avenue Diagonal. Les quar-



© Atelier parisien d'urbanisme

La qualité de l'insertion paysagère de la Ronda de Littoral à Barcelone.

# périphérique



© Massachusetts Turnpike Authority Master Plan



Avant (ci-dessus) et après (à gauche) : enfouissement de l'autoroute et aménagement d'un jardin en couverture dans le centre des affaires de Boston.

tiers jusqu'alors enclavés ou en marge - notamment les quartiers nord et sud - deviennent les portes de la ville : la structure complète de la ville est modifiée.

## Une série de projets, de La Défense à Séoul

Les Rondas représentent sans aucun doute un modèle d'autoroute urbaine discrète et fonctionnelle, aux qualités architecturales et paysagères manifestes, référence pour les projets de requalification actuels. L'intégration de ces infrastructures est en effet un sujet d'actualité dans un grand nombre de métropoles mondiales : Boston, Madrid, Séoul, Marseille ou Paris constituent quelques exemples de cette réflexion engagée par les élus ou les organismes de transport. Plusieurs pistes sont développées, de l'amélioration ponctuelle à l'enfouissement, jusqu'à la suppression radicale. Les acteurs et moyens engagés étant variables selon les métropoles, le recueil de

ces expériences constitue une base de donnée très intéressante pour Paris. L'intervention la plus légère est la transformation ponctuelle : ces interventions ciblées d'acupuncture urbaine visent à réduire les nuisances phoniques ou retrouver des continuités urbaines.

## Acupuncture urbaine...

Toujours à Barcelone, l'avenue Gran Via illustre cette volonté de réparation de l'infrastructure dans un quartier résidentiel très dense. L'autoroute urbaine a été recouverte sur la moitié de sa largeur par des porte-à-faux surélevés. Ce système développé sur trois kilomètres atténue la présence de l'infrastructure, au profit de jardins et de promenades, aménagés sur ses deux côtés. Ces derniers favorisent les liaisons entre les quartiers de part et d'autre de la voie rapide - Clots et Poble Nou. Les contre-allées, destinées aux commerces et aux riverains, sont conservées en surface. Moteur de cette requalification, la ligne 2 du tramway ainsi que les stationnements, intégrés sous les porte-à-faux, forment un réel corridor de transport. Le nouveau profil de la voie allié à une bonne isolation acoustique permet de réduire les émissions sonores de 15 dBA. La maîtrise d'ouvrage et le financement -

79 millions d'euros - sont effectués à part égale par deux entités publiques conjointes : la Mairie de Barcelone et la Généralitat de Catalunya. Pourtant novateur, on peut s'interroger sur la légitimité de ce projet, la diminution des émissions sonores et polluantes restant mineure par rapport à l'ampleur des travaux engagés, et les porte-à-faux constituant une barrière visuelle forte.

## ... enfouissement total...

Dans une optique affichée de renouvellement urbain, la couverture ou l'enfouissement de l'infrastructure dans sa globalité reste un projet plus spectaculaire mais aussi très coûteux. C'est le cas des autoroutes en centre-ville ou aux entrées d'agglomération, à Marseille, Madrid, Montréal ou Boston : de nouveaux liens sont tissés entre les quartiers, sur des terrains constructibles gagnés sur l'infrastructure, et les travaux s'associent à des projets urbains d'envergure. Tandis qu'à Marseille, l'autoroute du Littoral est enterrée sur deux kilomètres pour retrouver l'accès à sa façade maritime, à Madrid, la requalification du boulevard périphérique ou M-30 se présente d'abord comme un projet de transport. Les autorités locales affichent leur objectif d'améliorer la fluidité de la circulation et la desserte en transports en commun, pour absorber un trafic accru. L'opération permettra de relier deux quartiers anciennement séparés, la Ribera del Manzanares et Casa Campo, et de réduire les émissions sonores et polluantes. Six kilomètres de voies seront enterrés de manière ponctuelle ; la majorité des échangeurs seront redessinés et les transports publics en partie intégrés, en souterrain. En plus de deux nouvelles déviations, la capacité du boulevard sera multipliée par deux, passant à 2 fois 6 voies. Géré et financé par la Mairie de Madrid, le coût de ces travaux - débutés en été 2004 - s'élève à 3,9 millions d'euros. Pourtant, des critiques pointent depuis le début sur l'augmentation, voire l'encouragement du trafic automobile et le manque de consultation citadine. ➤





© Atelier parisien d'urbanisme

Le Palais des Congrès implanté sur l'autoroute, un lien programmatique efficace entre le Vieux Montréal et le centre-ville

► Dans le " Quartier international " du centre de Montréal, où l'autoroute Ville-Marie en tranchée entaille profondément le cœur de la cité, l'infrastructure est couverte progressivement et rétablie de plain-pied sous la forme d'un ensemble bâti : centre des congrès, " centre du commerce international " et récemment le siège de la Caisse des Dépôts. Ce nouvel ensemble assure l'interpénétration des quartiers riverains mais aussi les connections avec le métro, des espaces publics traversants - place Jean-Paul Riopelle, square Victoria - et de nouvelles et spectaculaires galeries au niveau du sol de l'architecte S. Calatrava. La poursuite du projet, sur un nouveau linéaire de 500 mètres, soit 8 hectares de surface, est en cours de mise au point, avec un programme mixte proche de 200 000 m<sup>2</sup>, dont 1 500 à 2 000 logements.

A Boston, le projet est d'élargir et d'enterrer totalement l'autoroute I-93 qui traverse en viaduc le centre-ville sur près de treize kilomètres. Le nombre de voies passe de six à huit ou dix afin de résoudre les graves difficultés de circulation et sont entièrement enterrées. La totalité du projet urbain dégage 140 hectares de terrains en centre-ville, dont les trois quarts resteront libres : des espaces publics et 99 hectares de parcs donneront un nouveau souffle au centre-ville de Boston.

### ... ou adaptation de l'infrastructure à la ville

Enfin, les projets les plus ambitieux visent à convertir la voie rapide en boulevard ur-

bain. Ces infrastructures lourdes se confrontent à des exigences montantes de qualité de vie, et limitent l'extension des centres vers la périphérie ou la reconquête de quartiers entiers délaissés. Face à une vision de plus en plus partagée qui prône la réduction de la voiture en ville en faveur des transports publics, remise à niveau de l'infrastructure, piétonisation, réduction de l'emprise viaire et restriction sévère de la circulation permettent de réintégrer la voie dans le fonctionnement des quartiers. Plusieurs exemples en cours de réalisation illustrent ce cas : le Ring de Birmingham, le boulevard Circulaire à la Défense, l'entrée de l'autoroute A7 à Marseille. Plus affirmés, certains projets éradiquent presque totalement la circulation, pour la transformer en espace piéton : c'est le choix de Bruno Fortier pour le cours des Cinquante Otages à Nantes. Conçu entre les années cinquante et soixante-dix pour desservir le centre-ville sans avoir à le traverser, le Masshouse Circus de Birmingham est une infrastructure lourde et infranchissable, majoritairement en viaduc. Véritable frontière entre le centre-ville et les quartiers environnants, elle contraint aussi l'accroissement urbain du centre-ville. La Mairie de Birmingham a donc décidé la déconstruction de cette infrastructure et son remplacement par un boulevard urbain planté, des feux tricolores limitant la vitesse, reliant ainsi la voie au quartier. Le coût du projet - 53 millions d'euros - achevé l'année dernière, fut supporté par la Ville aidée de fonds européens de développement régional. Cette réalisation a permis de réunifier le centre-ville et le quartier d'Eastside, désormais per-

çus comme une seule et même entité. Symbole d'image et de dynamique renouvelées, le démantèlement du " Concreté collar " s'est accompagné d'un grand projet économique et urbain de redéveloppement du centre-ville, tandis que les quartiers périphériques, eux aussi valorisés, sont progressivement réaménagés.

Le projet de reconversion du boulevard circulaire à La Défense est similaire. Devenue inutile depuis la prolongation de l'autoroute A14 sous le quartier d'affaire, l'autoroute de contournement deviendra donc boulevard urbain intégré aux usages du quartier : emprise des chaussées réduite, voie de circulation supprimée au profit d'une piste cyclable bidirectionnelle, larges trottoirs plantés. Une " onde verte " sera mise en place afin de diminuer la vitesse de circulation et d'assurer la sécurité des piétons. Le boulevard, humanisé, est rendu aux habitants. Ce projet - 57,5 millions d'euros - est en majorité financé par l'EPAD (Etablissement public pour l'aménagement de La Défense).

Marquant l'entrée de la ville, l'arrivée de l'autoroute A7 au nord de Marseille pose des problématiques similaires. La confrontation d'échelles est brutale : le trafic autoroutier débouche brutalement en centre-ville, et cette frontière réelle relègue les habitants de ces quartiers à l'extérieur du centre-ville. Le projet de l'agence Seura permet d'abord un délestage plus en amont de l'infrastructure, puis transforme les deux cent cinquante derniers mètres en boulevard urbain planté, dédoublé par des voies de circulation douce au-dessus du niveau de la rue.

A Nantes, la métamorphose du cours des Cinquante Otages conduite par Italo Rota et Bruno Fortier, est surprenante : les huit voies de circulation asphyxiant le centre-ville ont été remplacées par une vaste esplanade piétonne liant les différents quartiers. Les voies de circulation sont réduites à deux, ponctuées de petits ronds-points diminuant la vitesse de circulation, tandis que la ligne 2 du tramway est aménagée latéralement sur le cours. La circulation est maîtrisée, le centre-ville est rendu aux piétons.

Plus radicale encore, la suppression de la voie rapide à Séoul sur un viaduc de 6 km a permis la restauration du lit de l'ancienne rivière et la redécouverte d'un patrimoine enfoui datant du XIII<sup>e</sup> siècle sous la mégastructure. La promenade ainsi aménagée en plein centre-ville devient déjà un pôle attractif

pour les résidents, les entreprises et les futurs investisseurs.

La reconversion temporaire des infrastructures est enfin à noter. Paris-Plage, reconversion des voies sur berges en site balnéaire éphémère, est devenu un événement populaire, avec plus de 3,8 millions de visiteurs à la dernière édition. Les coûts de cette opération s'élèvent à deux millions d'euros, une moitié financée par la Mairie de Paris, l'autre par des sponsors privés : Monéo, Fnac, Monoprix ainsi que Lafarge et EDF. L'engouement des habitants pour ces aménagements prouve leur intérêt pour la qualité de vie et les espaces publics de leur ville et permettra aussi d'impulser la disparition progressive des voies rapides sur berges.

### Le périphérique parisien a encore de l'avenir

Dans tous les cas, l'objectif fixé par les mu-

nicipalités est de tisser de nouveaux liens entre les quartiers et de nouvelles dynamiques urbaines et sociales sur des zones laissées en marge. Les réponses et attitudes diverses apportées à la question de l'intégration des autoroutes urbaines offrent à Paris un éventail de solutions prospectives. La démarche hybride des Rondas de Barcelone semble la plus adaptée et la plus pertinente à court terme, pour traiter la question des liaisons entre Paris et les communes limitrophes sur les 35 km de l'anneau du périphérique. A plus long terme, la mutation progressive du réseau de voies rapides en boulevards urbains, en rocade ou aux entrées de Paris ne pourra s'envisager sans un renforcement conséquent de la desserte en transport en commun dans le cœur dense de l'agglomération. ♦

## Un péri "féérique" et rendu aux piétons le 13 août 2006

A cette date, et pour la première fois en 30 ans, le périphérique accueillera, en lieu et place de son flot habituel de voitures et camions, une série de manifestations sportives et festives qui donneront à chacun l'occasion de fouler l'asphalte à pied, roller, vélo ou fauteuil roulant. Organisée par l'association du même nom, la "Périféérique" vise en effet à ouvrir entièrement le boulevard périphérique aux piétons et aux sportifs pour une journée, en organisant sur ce nouvel espace une grande fête populaire du sport, de l'environnement et de la fraternité.

L'initiative est soutenue par de nombreuses collectivités, dont la Ville de Paris. ♦

Pour en savoir plus : [www.periferique.com](http://www.periferique.com)

## Ouvrages et sites de référence

MANGIN, David, *La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine*, éd. de la Villette, Paris, 2004.

### Barcelone

1999, *Urbanismo en Barcelona*, sous la coordination de Juli Esteban et Jaume Barnada, éd. Ayuntamiento de Barcelona, Barcelona, 1999, pp. 34-37, 72-73, 105-107.

*Barcelona, la segona renovació*, sous la coordination de Miquel Roig, éd. Ayuntamiento de Barcelona, Barcelona, 1996, pp. 19-29, 30-31 et 80-84.

HENRY, Guy, *Barcelone, dix années d'urbanisme : la renaissance d'une ville*, éd. du Moniteur, Paris, 1992, pp. 106-112.

MIALET, Frédéric et FOUQUE, Valérie, pour le Plan Construction et Architecture, *Voirie rapide urbaine et espaces publics, quelles liaisons ? Enquête en France et dans quelques pays voisins sur les nouvelles tendances*, éd. CERTU, Paris, 2001, pp. 31-59.

SOKOLOFF, Béatrice, *Barcelone ou comment refaire une ville*, éd. Les Presses de l'université de Montréal, Montréal, 1999, pp. 70-100, 194-197.

WERQUIN, Ann-Caroll et DEMANGEON, Alain, *Boulevards, rondas, parkways...des concepts de voies urbaines*, dossier CERTU n° 84, éd. CERTU, 2000.

<http://www.bcn.es/>

### Birmingham

*Infrastructures et formes urbaines - tome 2 : Architecture des réseaux*, sous la direction de Jean REMI, éd. L'Harmattan, Paris, 1999, pp. 112-122.

<http://www.birmingham.gov.uk/>

<http://www.birsec.co.uk/>

<http://www.cabe.org.uk/>

### Boston

<http://www.bigdig.com/>

<http://www.masspike.com/>

<http://www.boston.com/>

### La Défense

*Préférences, Le magazine de La Défense*, n° 31, Oct./Nov./Déc. 2002, pp. 8-11.

*Préférences, Le magazine de La Défense*, n° 38, Juil./Août/Sept. 2004, pp. 18-19.

*Le Moniteur des travaux publics*, 12 octobre 2001.

*Les Echos*, 7 septembre 2001.

<http://www.ladefense.fr/>

### Madrid

*Madrid Ecologista*, n° 13, Verano 2004.

<http://www.munimadrid.es/>

<http://www.elmundo.es/>

<http://www.ania.eurosurg.org/> (Forum de Information Alternativa)

<http://www.ecologistasenaccion.org/>

### Marseille

*Amc document, Marseille, une métropole euro-méditerranéenne*, éd. Du Moniteur, Paris, 2002.

*Marseille Euroméditerranée, un nouvel imaginaire de la ville*, consultation urbaine du Ministère de l'Équipement, de la Ville et des

Transports, éd. Villes et Territoires, Paris, 1994.

*Le moniteur des travaux publics* - 9 mai 2003, 24 jan. 2003 et 26 mai 2000.

*Le Monde*, 15 nov. 2002.

<http://www.euromediterranee.fr/>

<http://www.mairie-marseille.fr/>

<http://www.aivp.org/>

### Nantes

Cours des Cinquante Otages, une nouvelle centralité pour Nantes, compte rendu de visite du 26 mai 1993, Ville de Paris et Ville de Nantes.

*d'Architectures*, n° 39, oct. 93, pp. 32.

*d'Architectures*, n° 29, oct. 92, pp. 36-37.

*L'architecture d'aujourd'hui*, n° 292, avr. 94, pp. 124-127.

*Techniques et architecture*, n° 395, avr.-mai 95, pp. 106-111.

<http://www.nantesmetropole.fr/>

<http://www.auran.org/>

### Paris-Plage

*Le Monde* - 2 juillet 2004.

*Le Parisien* - 21 juillet 2004

<http://www.paris.fr/>

### Séoul

Cheonggyecheon Restauration, Seoul Metropolitan Government, Cheonggyecheon Restauration Project Headquarters, Cheonggyecheon Restauration Citizen Committee, décembre 2002

<http://www.metro.seoul.kr/> ♦



# Quelle gouvernance pour les grandes métropoles ?

Le cinquième séminaire "Paris à l'horizon 2025, quel avenir pour Paris dans l'agglomération métropolitaine", s'est déroulé le 4 juillet dernier à l'Hôtel de Ville de Paris. À l'ordre du jour, la comparaison des modes de "gouvernance" en Europe.

**A**u terme de plusieurs séminaires "Paris à l'horizon 2025", est apparue la nécessité de comparer différents modes d'organisation des métropoles occidentales.

Si l'on a pu parler de système abouti de "gouvernance" pour de grandes métropoles européennes, autour par exemple des capitales anglaises et espagnoles, la situation est différente pour Paris. Pas question en effet de définir au-delà du périphérique un périmètre politique s'ajoutant à ceux qui existent déjà en Ile-de-France, et d'y mettre à la tête de nouvelles institutions.

Pierre Mansat, adjoint au Maire de Paris chargé des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France, a précisé d'emblée qu'il n'y avait "aucune arrière-pensée, intention ou projet de quelque modification institutionnelle ou administrative, ou de pé-

rimètre de collectivité que ce soit. Le seul objectif est de mettre en débat un certain nombre de points et de s'inspirer intellectuellement des façons de penser et d'agir". Cependant aucun lieu n'existe encore pour de tels débats.

## La nécessité d'un lieu de dialogue et d'échange à l'échelle de l'agglomération

Les exemples de Londres, Madrid et Bologne, présentés par Christian Lefèvre, professeur à l'Institut d'urbanisme de l'université Paris-VIII et Luciano Vandelli, adjoint à l'innovation administrative et institutionnelle de la région Émilie Romagne en Italie, ont confirmé la nécessité préalable de construire une identité métropolitaine, une culture commune. Même conclusion avec les expériences de Lyon d'un côté, de Nantes-Saint Nazaire de l'autre, présentées par Corinne Tourasse, directrice de la prospective et de la stratégie d'agglomération du Grand Lyon et Joël Batteux, maire de Saint-Nazaire et vice-président du Conseil régional des Pays de la Loire. Ils ont montré que "tout est basé sur le volontariat, la recherche d'une culture commune et une ambition partagée", et qu'il faut avec cette démarche arriver à "partager des vocabulaires, des représentations et aussi des données statistiques communes".

Mireille Ferri, vice-présidente du Conseil régional d'Ile-de-France, a plaidé pour "un fonctionnement global. Les pistes données aujourd'hui sont celles du consensus et de la nécessité d'associer un plus grand nom-



Christian Lefèvre, professeur à l'Institut d'urbanisme de l'université Paris-VIII.

bre d'acteurs". Elle a évoqué "un système de synergies qui associe à la fois les acteurs locaux, les départements mais aussi les maires et les intercommunalités. Un deuxième collègue, le monde économique, doit être associé à la définition des orientations et des projets". Pierre Mansat a cependant rappelé l'absence de culture commune sur laquelle construire de tels rassemblements. Au contraire, "les modes de pensée sont extrêmement imprégnés d'enjeux qui ne sont plus ceux du présent". Une conférence métropolitaine, ou en tout cas "une scène de dialogue politique qui n'existe pas encore" permettrait dans un premier temps de "casser les logiques anciennes de la ville-centre face à sa périphérie" et à Paris de se réinsérer dans l'espace régional. ♦

**L'ensemble des comptes rendus des séminaires "Paris à l'horizon 2025" est en ligne sur le site [www.paris.fr](http://www.paris.fr), rubrique mairie puis coopération Paris banlieue.**



Corinne Tourasse, directrice de la prospective et de la stratégie d'agglomération du Grand Lyon, entourée de Luciano Vandelli, adjoint à l'innovation administrative et institutionnelle de la région Émilie Romagne en Italie (à droite) et de Joël Batteux, maire de Saint-Nazaire et vice-président du Conseil régional des Pays de la Loire (à gauche).

© Mairie de Paris DDATC / Docteur Vito Benjamin Béchet

## 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** : Yannick Beltrando, Marie-Christine Bernard-Gélabert, Stéphanie Fy, Florence Hanappe, Régis Huleux, Aurélien Rousseau, Pascale Thomas

**Réalisation** : Mairie de Paris, DDATC, sous direction de la coopération territoriale  
extramuros@paris.fr

**Tirage** : 7 000 exemplaires

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