



376



LE GRAND PARIS

ACTE II

42-58

ENTRETIEN EXCLUSIF AVEC NICOLAS SARKOZY,
PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE
EXCLUSIVE INTERVIEW WITH NICOLAS SARKOZY,
PRESIDENT OF THE FRENCH REPUBLIC

59-100

LES PROJETS ACTUALISÉS DES 10 ÉQUIPES
THE UPDATED PROPOSALS OF THE 10 TEAMS

101-120

6 QUESTIONS AUX ARCHITECTES
6 QUESTIONS TO THE ARCHITECTS

121-142

115 CONCEPTS

143-150

L'ANALYSE DE FRÉDÉRIC GILLI
FRÉDÉRIC GILLI'S ANALYSIS

Nicolas Sarkozy

« Il y a un potentiel formidable pour réinventer Paris, à condition d'assouplir intelligemment les contraintes, à condition de changer les mentalités. »

AA : Voilà plus de deux ans, vous déclariez votre volonté de lancer une grande consultation auprès d'architectes français et étrangers pour envisager l'avenir de la Région capitale. Ce fut fait très rapidement. Pourquoi avez-vous estimé qu'il fallait un Grand Paris ?

AA : Pouviez-vous imaginer, à l'époque, que le sujet passionne et suscite autant d'intérêt de la part des architectes, des élus, mais également de la population venue nombreuse visiter l'exposition du Grand Paris à la Cité de l'architecture et du patrimoine ?

Nicolas Sarkozy : Le Grand Paris est pour moi une évidence. Il suffit de regarder une carte satellite ou de parcourir la région parisienne pour découvrir l'existence d'une vaste métropole qui déborde très largement du boulevard périphérique. C'est vraiment le secret le moins gardé de France ! Quelle que soit l'approche, celle du promeneur, de l'aviateur, du géographe ou de l'économiste, on voit assez bien les contours de cette métropole. Elle relie et intègre les deux aéroports de Roissy et d'Orly, elle s'étend jusqu'aux villes nouvelles, jusqu'à la forêt de Saint-Germain-en-Laye, jusqu'au plateau de Saclay...

Vous savez, je pense qu'un jour on ne parlera plus du Grand Paris. On parlera de Paris, tout simplement. Les habitants de Manhattan se pensent new-yorkais aussi bien que les habitants du Bronx ou de Brooklyn. Le jour où il n'y aura plus que des Parisiens, des Parisiens de Montmartre comme des Parisiens de Saint-Ouen, d'Ivry ou de Versailles, nous aurons vraiment fini de faire le Grand Paris. C'est un long chemin...

N.S. : J'étais certain que beaucoup de gens partageaient ce sentiment de décalage entre une réalité vécue – celle de la métropole parisienne – et la réalité administrative et politique, celle d'une myriade de petites collectivités distinctes, qui ne parviennent pas toujours à s'organiser pour gérer des questions qui dépassent largement leur périmètre d'intervention. J'étais certain qu'il y avait urgence à agir au niveau adéquat – métropolitain. J'étais certain que ce sentiment d'urgence était partagé par des millions de Franciliens, qui vivent au quotidien la « galère » des transports publics. Naturellement, quand on parle de transport, on en vient aussitôt à parler du logement, du travail, du prix du foncier. En réalité, aucune question ne peut être traitée indépendamment des autres.

Nos concitoyens savaient déjà que « ça ne tourne pas rond » dans le Grand Paris. Mais le travail réalisé par les dix équipes d'architectes urbanistes a été fondamental pour que ce sentiment, diffus, inconscient, se cristallise dans une prise de conscience, réelle, dans des images, précises. Il fallait ce travail collectif pour faire apparaître de nouvelles représentations de l'espace parisien, pour faire tomber toutes les œillères qui limitaient artificiellement Paris à son enceinte périphérique. Toutes les équipes, sans exception, ont souligné cette évidence. Richard Rogers et Mike Davis ont eu cette formule choc, qui résume tout : Paris est « *un cœur coupé de ses membres* ». Un cœur dont l'équipe de Jean Nouvel a montré à quel point il est menacé d'infarctus, du fait de l'incapacité à répondre aux besoins de circulation des populations et des marchandises.

Un an après, grâce aux travaux des architectes, nos « cartes mentales » ne sont plus les mêmes. J'ai récemment prononcé mes vœux à l'adresse des acteurs de notre vie culturelle à la Cité de la

Nicolas Sarkozy

“There is a wonderful potential in redesigning Paris, as long as we relax the constraints and regulations intelligently, and on condition that we change mentalities.”

AA: Over two years ago, you announced your decision to launch a large consultation of architects from France and abroad to consider the future of the Paris region. Which was done very quickly. Why did you feel that there was a need for a Grand Paris?

Nicolas Sarkozy: For me, Grand Paris is obvious. All you need to do is look at a satellite map or travel through the Paris region to discover the existence of a large metropolis that extends way beyond the ring road. This is not really the best kept secret in France! Whatever angle you approach it from, whether that of the walker, aviator, geographer, or economist, the outlines of this metropolis can be distinguished fairly well. It obviously links and incorporates the two airports of Roissy and Orly, extending as far as the new towns, the forest of Saint-Germain-en-Laye, and the plateau of Saclay, etc.

You know, one day, I believe that we will no longer speak of Grand Paris. We will quite simply speak of Paris. The inhabitants of Manhattan believe themselves to be New-Yorkers as much as do the inhabitants of the Bronx or Brooklyn. On the day that we speak only of Parisians; Parisians from Montmartre as much as Parisians from Saint-Ouen, Ivry or Versailles, then we will have really finished creating Grand Paris. The road is long.

AA: Did you imagine, at the time, that the subject would arouse so much interest from architects and elected representatives, as well as the population who came in such numbers to visit the “Grand Paris” exhibition at the Cité de l’Architecture et du Patrimoine?

N.S.: I was certain that many people shared this feeling of the experienced reality – that of Metropolitan Paris – being out of step with the political and administrative reality, that of a myriad of small distinct local authorities, which do not always manage to organize themselves to deal with issues that reach far beyond the scope of their intervention. I was sure that there was a need to act fast on an appropriate metropolitan level. I was certain that this need to act quickly was shared by millions of “Franciliens” (people of Paris), who experience the “hassle” of public transport on a daily basis. Of course, when we speak of public transport, this naturally leads us to speak of housing, work, the price of property, etc. In reality, none of these questions can be handled independently from the others.

Our fellow citizens were already aware that “nothing runs smoothly” in Grand Paris. However, the work carried out by the ten teams of urban planners and architects was essential in crystallizing this diffuse, unconscious feeling into a real awareness in precise images. This joint work was necessary to show new representations of space in Paris, to get rid of our blinkers, which artificially reduce Paris to the area enclosed by the ring road.

All the teams, without exception, emphasized this obvious fact. Richard Rogers and Mike Davis had the shock phrase that sums it all up: Paris is “a heart cut off from its limbs”; a heart that the Jean Nouvel team showed to be seriously threatened by cardiac arrest, due to its incapacity to meet the requirements of the circulation of goods and the population.

A year later, thanks to the work of the architects, our “mental maps” are no longer the same. I recently delivered my New Year speech to the key figures of our cultural life at the Cité de la

« Ce n'est pas un hasard si l'invention de la ville est contemporaine de l'invention de la politique, car la politique c'est avant tout la gestion des affaires de la cité. »

musique, sur le parc de la Villette. C'est en ce lieu qu'est édifiée, en ce moment même, la grande salle de concert de la Philharmonie de Paris. C'est un projet conduit en partenariat avec la Ville de Paris et la Région Île-de-France, un projet auquel je crois beaucoup. Or, savez-vous que certains Parisiens considèrent encore que c'est une folie de construire cette salle à l'extrême périphérie de Paris ? Alors que le bassin de la Villette est en plein centre du Grand Paris ! Rappelez-vous, il y a eu le même débat à propos de la construction de l'Opéra Bastille, il y a vingt ans. Certains pensaient que c'était « une mauvaise réponse à un problème qui ne se posait pas ». Alors que cet opéra fait maintenant salle comble tous les soirs ! Roland Castro propose d'ailleurs d'en bâtir un à Gennevilliers. Donc je pense que La Villette, c'est déjà un bon compromis. Vous savez, j'ai la responsabilité de penser à l'épanouissement de soixante millions de Français, et parmi ceux-ci, des 8 millions d'habitants qui composent le Grand Paris.

AA : Vous avez déclaré que « la civilisation commence quand la politique et l'esthétique se lient l'une à l'autre », et c'est bien de cela qu'il s'agit, d'une certaine manière, avec la consultation du Grand Paris. Quel projet de civilisation souhaitez-vous voir émerger de cette aventure ? De quelle métropole parisienne rêvez-vous ?

N.S. : Vous avez raison d'insister sur cet enjeu fondamental. Je vais prendre un exemple décalé. Aujourd'hui, tout le monde s'extasie sur les performances d'une grande entreprise américaine qui vend des téléphones portables et des tablettes électroniques qui permettent de regarder des films et de lire des livres. Pourquoi ce succès planétaire ? Est-ce parce que ces objets sont efficaces ? ergonomiques ? esthétiques ? La réponse est que ces produits combinent les trois dimensions, au plus haut degré : cette entreprise a compris que l'homme a des besoins subtils. Il a soif de sens, de beauté et de plaisir, aussi bien que d'efficacité, et le prix est rarement le premier moteur de l'action. C'est la même chose pour les villes, et l'architecture, c'est le design des villes.

Ce n'est pas un hasard si l'invention de la ville est contemporaine de l'invention de la politique, car la politique c'est avant tout la gestion des affaires de la cité. La qualité de la vie dans la ville, ça commence par la qualité de l'architecture de la ville. Il faut éviter un malentendu, très répandu malheureusement, qui réduit l'architecture au dessin des façades des immeubles. Quand j'ai organisé une grande compétition architecturale pour construire le nouveau ministère de la Défense, dans la Cité de l'air de Balard, on a voulu me rassurer en disant qu'il y aurait un « geste » architectural. Mais ce qui m'importe, ce n'est pas de « faire un geste » sur un mur ou un monument, c'est d'assurer la qualité de la construction, dans sa totalité, c'est d'établir une harmonie entre les fonctions et les formes, entre le dedans et le dehors, entre un « quartier de ville », créé par le nouveau ministère de la Défense, et le reste d'un paysage urbain en pleine transformation. Ce qu'il faut, c'est penser une imbrication intelligente, harmonieuse, entre le XV^e arrondissement et Issy-les-Moulineaux. La construction d'un grand complexe immobilier, avec des bureaux, mais aussi des logements, doit y contribuer. Tout comme la Philharmonie doit contribuer à faire du bassin de la Villette un espace ouvert qui renforce les liens entre le XIX^e arrondissement et Pantin, en escamotant le plus possible le mur que constitue le boulevard périphérique.

L'architecture d'une ville, bien au-delà des symboles ponctuels constitués par tel ou tel monument, c'est donc l'agencement réussi et harmonieux entre des espaces privés et des espaces publics, c'est la réponse intelligente et belle – osons un peu parler de beauté – à des besoins humains qui sont subtils et complexes. La ville n'est pas une « machine à habiter », je récusé absolument cette formule. La ville doit évidemment répondre à des besoins primaires puisqu'on veut tous pouvoir « habiter, travailler, circuler », mais elle doit surtout répondre à des exigences humaines, à des aspirations spirituelles : il est impossible de les réduire à des normes techniques et à des ratios d'occupation des sols. S'il y a une chose à bannir avec certitude, c'est la ville préfabriquée, la ville franchisée avec ses enseignes publicitaires, la ville fonctionnelle sans âme, découpée en zones étanches, livrée en tranches aux promoteurs. Un grand architecte a dit, je crois, que la grande ville doit être « une accumulation de mystères plus qu'une somme de certitudes ». C'est vrai. On a besoin d'identité, on a besoin de sécurité, mais on a aussi soif de surprises, de découvertes, de rencontres, d'imprévus. L'époque n'est plus à couler des dalles de béton mais à les percer, pour retrouver le vivant. L'époque n'est plus à l'étanchéité mais à la porosité, comme l'ont dit Paola Vigano et Bernardo Secchi.

Il est encore difficile de parler d'architecture aujourd'hui – mais la renaissance de votre revue va y contribuer – parce que nous vivons dans une civilisation technicienne qui se repaît de chiffres, de quantités, de pourcentages. Mais, de la même façon que l'Union soviétique a sombré dans son

“It is no coincidence that the invention of the city is contemporary with the invention of politics, since politics is, essentially, the management of the affairs of the city.”

Musique (City of Music), in the Parc de la Villette. This is the place where, at this very moment, the large Paris Philharmonic Concert Hall is being built. It is a project conducted in partnership with the City of Paris and the Region of Île-de-France; a project in which I have great faith. However, were you aware that some Parisians still believe that it is madness to build this concert hall on the outer edge of Paris, when La Villette basin is right in the centre of Grand Paris! Remember, there was the same debate over the construction of the opéra de la Bastille (Bastille Opera House), 20 years ago. Some people felt that it was “a poor solution to a problem that didn’t exist”; even though this Opera House is now full every night! Furthermore, Roland Castro has suggested an Opera House in Gennevilliers. So, I believe that La Villette is already a good compromise. You are aware that it is my responsibility to ensure the well-being of 60 million French people, and among these, the 8 million inhabitants that make up Grand Paris.

AA: You have said that “civilization begins when politics and aesthetics are linked to each other”, and this is exactly what we are dealing with, in a certain manner, with the Grand Paris consultation. What civilization project would you like to see emerge from this adventure? What metropolitan Paris do you dream of?

N.S.: You are right to insist on this basic challenge. I shall take an offbeat example. Today, everyone goes into raptures over the performance of a large American company selling mobile phones and electronic pads, which allow people to watch films and read books. Why this global success? Is it because these objects are efficient, ergonomic, and attractive? The answer is that these products combine all three of these features, to the highest degree. This company has understood that man has subtle requirements. He has a thirst for meaning, beauty and pleasure, as well as efficiency; and price is rarely the primary driving force. It is the same for cities, and architecture is the design of cities.

It is no coincidence that the invention of the city is contemporary with the invention of politics, since politics is, essentially, the management of the affairs of the city. The quality of life in the city begins with the quality of the architecture of the city. We must avoid an, unfortunately, very widespread misunderstanding that reduces architecture to the design of building facades. When I organised a large architectural competition to build the new Ministry for Defence, in the *Cité de l’Air de Balard*, people wanted to reassure me by saying that there would be an architectural “touch”. However, what I find important is not the creation of a “touch” on a wall or a monument, but that the quality of the construction is guaranteed, in its entirety, establishing a harmony between functions and form, between what is inside and out, between a “city district” created by the new Ministry for Defence and the rest of an urban landscape in complete transformation. What is needed is to think of how to intelligently and harmoniously imbricate the 15th arrondissement and Issy-les-Moulineaux. The construction of a large property complex, with offices, but also housing, should contribute to this, in the same way as the Philharmonic Hall should contribute to making La Villette basin an open area, strengthening the links between the 19th arrondissement and Pantin, by removing the wall created by the ring road.

The architecture of a city, extending beyond the temporary symbols constituted by this or that monument, is, therefore, the successful and harmonious arrangement of private and public spaces, and the intelligent and beautiful solution—let us go as far as to speak of beauty—to subtle, yet complex human needs. The city is not a “machine in which to live”, I completely reject this phrase. The city must obviously meet primary needs, since we all wish to be able to “live, work, and circulate”, but, above all, the city must answer human demands and spiritual aspirations. It is impossible to reduce them to technical standards and land use ratio. If there is one thing that must be prohibited, it is the prefabricated city, the franchised city with its advertising boards, the functional city without a soul, cut into watertight zones, sliced up and delivered to property developers. A great architect once said, I believe, that the great city must be “*an accumulation of mysteries rather than a sum of certainties*”. This is true. We need identity, we need security, but we are also thirsty for surprises, discoveries, meetings, and the unforeseen. Our era is no longer an era in which to pour concrete slabs, but to bore through them, to find the living. It is no long a period of watertightness, but of porosity, as put forward by Paola Vigano and Bernardo Secchi.

It is still difficult to speak of architecture today—however, the rebirth of your magazine should contribute to this—because we live in a technical civilization that revels in figures, quantities and percentages. However, in the same way in which the Soviet Union collapsed through its obsession to continue to produce tons of steel, the energy crisis and the ecological crisis will help us leave this era of productivity and business. The 20th century was the century of technology; I believe that the 21st century will be the century of living.

« Nous devons d'autant plus humaniser et verdir la ville que nous devons aussi, en parallèle, augmenter la densité urbaine pour des raisons écologiques. »

obsession de produire toujours plus de tonnes d'acier, la crise énergétique et la crise écologique nous aident à quitter cette époque productiviste et affairiste. Le XX^e siècle a été celui de la technique, je pense que le XXI^e siècle sera celui du vivant.

Vous avez noté le succès planétaire du film *Avatar*. On peut dire que c'est le résultat d'une super-production hollywoodienne, avec sa débauche d'effets spéciaux, son marketing de masse qui écrase la concurrence. Mais je l'explique surtout par la force du message humaniste véhiculé par le film, qui rejoint les messages des créateurs français qui ont fait les films *Océans* et *Home*. Nous devons revenir à une forme de sagesse. Ce qui doit gouverner l'action des politiques, aujourd'hui, c'est le sens de la mesure, c'est l'union des valeurs morales et esthétiques, le beau, le bon et le juste, c'est la recherche d'une harmonie perdue avec la nature.

AA : Venons-en maintenant, si vous le voulez bien, au travail des dix équipes. Parmi tous les projets, les idées ou les démarches qui ont été proposés, quels sont ceux et celles qui vous ont le plus surpris, que ce soit par leur radicalité ou par leur originalité ?

N.S. : J'ai surtout été séduit par ce qui réunissait ces équipes. Ce n'était pas garanti. Vous le savez, j'avais souhaité la plus grande liberté possible, le cahier des charges pouvait se résumer en une phrase : dessinez-nous la ville de vos rêves, et faites que ce rêve soit accessible et réalisable, car nous devons construire une capitale durable, « post-Kyoto ». Il y avait donc un risque d'éparpillement, un risque d'opposition, qui aurait rendu la suite de la démarche difficile puisqu'il aurait fallu trancher et exclure. Or, Roland Castro l'a bien résumé, le jeu des ego, le jeu des « je », a fait émerger un « nous ». Nous avons à présent un socle commun de principes et de réflexions, qui s'appuie sur une philosophie humaniste. C'est d'ailleurs de cette convergence qu'est née, de façon tout à fait collective, l'idée de créer un Atelier du Grand Paris. Un Atelier qui réunirait toutes les équipes pour analyser et coordonner ces différentes propositions, pour proposer aux politiques un projet urbain global.

Ce projet, il s'inscrit nécessairement dans une histoire : Paris nous est donné en héritage. Et c'est un très bel héritage, tous les architectes en conviennent, même s'il a été mis à mal parce que personne ne s'est soucié de le gérer dans sa globalité et dans sa cohérence de métropole. Il serait donc vain de vouloir faire du passé table rase. La noblesse de notre tâche est au contraire d'apprivoiser notre passé, d'en corriger les erreurs, et de l'adapter aux besoins des générations actuelles et futures. Il y a un potentiel formidable pour réinventer Paris, à condition qu'on assouplisse intelligemment les contraintes, les réglementations, à condition qu'on change les mentalités.

Tout le territoire de l'agglomération est concerné. En faisant l'addition de tous les « délaissés urbains », l'équipe d'Yves Lion a identifié des friches équivalentes à deux fois la surface du petit Paris historique ! Des nappes de parkings, des champs urbains, des cités à l'abandon, des no man's land, où personne n'ose aller. Il y a des centaines de territoires à humaniser, à recoudre, à désenclaver, à densifier... Nous devons d'autant plus humaniser et verdir la ville que nous devons aussi, en parallèle, augmenter la densité urbaine pour des raisons écologiques.

C'est un défi à relever : il faut intensifier les constructions pour limiter les besoins de déplacement, tout en renforçant la nature dans la ville. Cela implique d'affronter sans tabou la question de la densité et de la hauteur des constructions. Chaque fois que c'est possible et pertinent, il faut ajouter des étages aux immeubles, bâtir de nouvelles tours, ou même simplement recoller les maisons les unes aux autres. Ça veut dire qu'il faut stopper d'urgence une dérive pavillonnaire qui gangrène nos paysages, à Paris et bien au-delà : toute la France est menacée par le mitage des paysages. Entre les petits pavillons et leurs jardinets clôturés, reproduits à l'infini, et la grande barre HLM posée au milieu de nulle part, il y a une tradition à retrouver, celle qui a conduit à la naissance des rues, des îlots, des places et des parcs publics, celle qui a fait nos villes européennes. Voir nos rues transformées en bretelles d'autoroutes, nos places remplacées par des ronds-points en cascade, c'est moche, c'est indigne.

Ce n'est pas un hasard si la plupart des équipes ont insisté sur le rôle majeur que doit jouer la Seine dans le développement du Grand Paris : la Seine comme « connecteur urbain », comme l'a décrit Djamel Klouche, la Seine comme espace naturel, comme filtre dépolluant, comme paysage, comme rythme de l'espace et du temps au fil de ses méandres, sans oublier la Seine comme espace de communication et de voyage. Ce n'est pas non plus un hasard si l'équipe de Richard Rogers a imaginé un système d'« armatures vertes », pour amener la nature jusqu'au cœur du petit Paris en empruntant par exemple les grandes percées ferroviaires, en rendant ces armatures « intelligentes » pour assurer aussi le fonctionnement d'une métropole moderne avec ses nouvelles technologies et ses réseaux d'information.

“We must make the city all the more green, since, at the same time, we need to increase urban density for ecological reasons.”

You may have noticed the global success of the film *Avatar*. You could say that it is the result of a Hollywood super production, with its abundance of special effects and mass marketing that squashes all competition. But I prefer to explain it by the strength of the human message conveyed by the film, which is akin to the messages of the French creators who produced the film *Oceans* and the film *Home*. We must return to a form of wisdom. What should govern political action today is a sense of moderation, a union of moral and aesthetic values; the beautiful, good and just, the search for a lost harmony with nature.

AA: Let us now return to the work of the ten teams. Among all the projects, ideas or approaches proposed, which of them surprised you most, either through their radical nature or their originality?

N.S.: What particularly appealed to me was what unified these teams. There was no guarantee of this. You know that I wanted to permit the greatest possible freedom and the specifications could be summed up in one sentence: design the city of your dreams, and make this dream accessible and attainable, since we must build a “post Kyoto” sustainable capital. So there was a risk of dispersal and opposition, which would have made the next step of the approach difficult, since we would have had to make a decision and exclude. However, as Roland Castro summed it up so well, through the game of egos and of “I”, a “we” has emerged. We now have a common foundation of principles and considerations, which is based on a humanist philosophy. Moreover, it is through this convergence that, in a completely collective manner, the idea of creating an Atelier du Grand Paris (Grand Paris Workshop) was born. This Atelier will bring together all the teams to analyse and coordinate the various proposals, and to offer the politicians a comprehensive urban project.

This project is necessarily part of a history. Paris has been bequeathed to us. It is a very fine heritage. On this all architects are agreed, even if it has been damaged, because no one took care to manage it as a whole, in its coherence as a metropolis. It would therefore be superficial to wish to eradicate the past. On the contrary, the nobility of our task is to get to grips with our past, correct the errors, and adapt needs to current and future generations. There is a wonderful potential in redesigning Paris, as long as we relax the constraints and regulations intelligently, and on condition that we change mentalities.

The whole of the city and its suburbs is concerned. By adding up all the “derelict urban sites”, Yves Lion’s team identified a wasteland area the equivalent of twice the surface of the historical inner Paris! Car park deserts, urban brownfields, derelict estates, no man’s lands, where no one dares to go. There are hundreds of areas to humanize, to stitch together again, to open up, make denser, etc. We must make the city all the more green, since, at the same time, we need to increase urban density for ecological reasons.

We must take on the challenge of intensifying construction to reduce the need for travel, while at the same time intensifying the natural environment in the city. This implies confronting the question of density and construction heights without taboo. Every time it is possible and relevant, we must add floors to buildings, and build new high-rises, or even simply close the gap between houses. This means that we must immediately stop the spread of suburban housing which is a blight on our landscapes, in Paris and well beyond. The whole of France is threatened by the intensive building of houses in the countryside. Between small houses and their small enclosed gardens, endlessly reproduced, and the large block of social housing established in the middle of nowhere, there is a tradition worth recovering, that leads to the birth of streets, blocks, public squares and parks, and that created our European cities. To see our streets transformed into motorway slip roads, our squares replaced by a spate of roundabouts is ugly and a disgrace.

It is no coincidence that the majority of the teams insisted on the major role that the Seine River must play in the development of Grand Paris: the Seine as an “urban link” as described by Djamel Klouche, as a natural space, as a depolluting filter, as a landscape, as a rhythm for space and time through its meandering, not to mention as a space for communication and travel. Neither is it a coincidence that the Richard Rogers team imagined a system of “green armatures” to bring nature into the heart of inner Paris, following, for example, the large openings made by railway tracks, making these “intelligent” armatures, but also guaranteeing the workings of a modern metropolis with its new technologies and information networks.

Metropolitan Paris as I imagine it in the future, is not, therefore, a unified shape, nor is it an area divided into zones; it is on the contrary a very wide variety of lands and forms, with strong iden-

« Il faut prendre la question des banlieues à bras-le-corps, il faut les intégrer comme jadis Paris a intégré les faubourgs, il faut redistribuer les richesses. »

La métropole parisienne telle que je l'imagine dans le futur, ce n'est donc pas une forme unifiée, ce n'est pas un territoire découpé en zones, c'est au contraire une très grande diversité de territoires et de formes, avec des identités fortes, et qui communiquent. Djamel Klouche a très bien repéré et analysé l'étendue de cette diversité urbaine – et parfois rurale – dans le Grand Paris : l'urbanisation anarchique a souvent produit le pire, mais elle a parfois préservé le meilleur.

À mesure que l'on va entrer dans le vif du sujet au sein de l'Atelier du Grand Paris, il y aura forcément des débats plus houleux entre les équipes, entre les élus aussi. Il y a ceux qui croient encore au « radioconcentrique », ceux qui pensent « multipolaire », ceux qui défendent le « polycentrisme ». J'ai plutôt tendance à penser que le petit Paris historique sera pour longtemps le cœur de la capitale. Pour autant, il faut renforcer les nouvelles centralités qui émergent en périphérie. Certaines villes nouvelles y ont contribué, mais il était illusoire de penser qu'on pouvait résoudre le problème des banlieues simplement en les enjambant. Il faut prendre aujourd'hui la question des banlieues à bras-le-corps, il faut les intégrer comme jadis Paris a intégré les faubourgs, il faut redistribuer les richesses, il faut régler les problèmes de logement et d'accessibilité, et il faut accompagner le développement des industries et des services. Il faut faire tout cela sans affaiblir le centre, pour éviter que se développe un « syndrome de Venise », qui ferait de Paris-centre un musée à ciel ouvert, envahi par les touristes mais déserté par ses habitants et ses entreprises, une sorte de cœur de pierre, magnifique mais fossile.

Vous évoquez des propositions radicales. Peut-être que le travail le plus osé est celui d'Antoine Grumbach, qui propose un Grand Paris qui s'étend jusqu'au Havre. Vous aurez remarqué que, loin d'écarter cette idée, je l'ai aussitôt reprise à mon compte. Dans mon esprit, il ne s'agit pas de construire une aire urbaine continue jusqu'à la plage du Havre, ce serait absurde. Mais Paris-Le Havre est à l'évidence un axe de développement très pertinent : il faut que les exercices de planification stratégique prennent en compte cette dimension, qui fait du Havre le port de Paris, de la même façon que le canal Seine Nord unira le bassin de la Seine au réseau fluvial européen. Il faut même aller au-delà. À l'heure de l'Internet, la puissance des « villes mondes » du XXI^e siècle n'a plus rien à voir avec les frontières traditionnelles. Si nous parvenons à libérer le potentiel de croissance de la métropole parisienne, son rayonnement devrait s'exercer sur tout le territoire national, et même induire une variation vers l'ouest et le sud des axes de croissance de l'Europe.

Je note que la consultation internationale du Grand Paris a déjà suscité une dynamique de discussion entre les maires de Paris, de Rouen et du Havre, entre les autorités portuaires, et entre les conseils régionaux d'Île-de-France et de Normandie, avec l'idée de faire une grande région de dimension européenne. Tout cela est très prometteur. Pourvu qu'on place l'intérêt général au-dessus des querelles de pouvoirs entre édiles locaux, il en sortira nécessairement de grandes choses pour notre pays.

AA : Et quels sont ceux et celles que vous souhaiteriez voir mis en œuvre le plus rapidement, hormis le projet de transport dont nous parlerons dans un instant ?

N.S. : Les questions relatives au transport, au logement et à l'emploi, sont vitales et prioritaires. Les enjeux écologiques et culturels sont tout aussi importants, y compris pour résoudre le problème de la délinquance urbaine, qui est l'expression d'un mal-être profond. Il ne peut pas y avoir de réponse uniquement sécuritaire aux violences urbaines, car elles trouvent leur origine dans des frustrations et des aspirations multiples. L'accès à l'emploi est aussi capital que l'accès à des équipements culturels et sportifs. Pouvoir emprunter un transport public efficace est aussi essentiel que pouvoir s'évader dans un parc ou contempler un beau paysage.

Pour cette raison, il me semble important de conduire tous les projets ensemble, de front. Comme le résume Richard Rogers, il faut que 1.000 projets s'épanouissent.

J'ai déjà évoqué certains de ces projets le 29 avril dernier, j'en annoncerai d'autres lors de l'inauguration officielle de l'Atelier international du Grand Paris, qui aura lieu conjointement avec le maire de Paris et les autres collectivités publiques concernées, au début du mois d'avril.

“Today, we must come to grips with the question of the suburbs, integrating them, as in the past Paris integrated the “Faubourgs”, redistributing the wealth”

ties communicating with each other. Djamel Klouche very quickly pinpointed and analysed the extent of this urban - and sometimes rural - diversity in Grand Paris: anarchical urban planning often produced the worst results, however, sometimes it preserved the best.

As we get closer to the heart of the matter within the Atelier du Grand Paris, the debate between the teams and also elected representatives will inevitably be more animated. There are those who still believe in the “radio-concentric”, those who think “multipolar”, and those who defend “polycentrism”. I am rather inclined to think that the historical “inner Paris” will be in the heart of the capital for a long time. For all that, we must strengthen the new centralities that emerge on the outskirts. Certain new towns have contributed to this, but it would be unrealistic to believe that we could solve the problem of the suburbs simply by straddling them. Today, we must come to grips with the question of the suburbs, integrating them, as in the past Paris integrated the “Faubourgs”, redistributing the wealth, sorting out housing and accessibility problems and helping industries and services to develop. All this must be done without weakening the centre, to avoid a “Venice syndrome”, making the centre of Paris an open-air museum, invaded by tourists but abandoned by its inhabitants and companies, a sort of stone heart; magnificent but fossilised.

You evoke radical proposals. Perhaps the most daring work is that of Antoine Grumbach, who suggests a Grand Paris extending as far as Le Havre. You will have noticed that, far from dismissing this idea, I immediately took it on board. To my mind, it is not a question of building an urban area continuing as far as the beach of Le Havre; this would be absurd. However Paris-Le Havre is an obvious and highly relevant line of development. It is important that strategic planning exercises take this dimension into account, making Le Havre the port of Paris, in the same way as the North Seine Canal will unite the Seine basin with the European fluvial network. We must even go beyond this. With the advent of the Internet, the power of the “world’s cities” of the 21st century no longer has anything to do with traditional boundaries. If we manage to liberate the growth potential of Metropolitan Paris, its influence should be felt throughout France, and even result in a change of the growth centres of Europe towards the West and South.

I note that the international Grand Paris consultation has already elicited a discussion process between the mayors of Paris, Rouen, and Le Havre, between port authorities and the regional councils of Île-de-France and Normandy, with the idea of creating a large region of a European dimension. All of this is very promising, provided that we place the general interest above that of squabbling over power between local councillors, important things for our country will necessarily result from this.

AA: And what are those that you would like to see implemented as quickly as possible, outside the public transport project which we will speak about in a moment?

N.S.: The issues relating to transport, housing and employment are vital and take priority. Ecological and cultural issues are also important, including solving the problem of urban delinquency, which is an expression of an underlying malaise. We cannot only have a law and order solution in relation to urban violence, because its origin lies in multiple sources of frustration and aspiration. Access to employment is as important as access to cultural and sports facilities. Being able to use efficient public transport is as important as being able to get away to a park or to contemplate beautiful scenery.

For this reason, it would seem important to conduct all the projects together, head on. As Richard Rogers summed up, we need the 1,000 projects to flourish.

I already referred to some of these projects on 29 April 2009, and I will announce others during the official inauguration of the Atelier International du Grand Paris, which will take place jointly with the mayor of Paris and the other public authorities concerned, at the beginning of April.

« Il me semble important de conduire tous les projets ensemble, de front. Il faut que 1.000 projets s'épanouissent. »

AA : Plusieurs équipes ont proposé la construction de lieux symboliques, « des sortes de repères du Grand Paris », afin, comme le dit l'architecte Paul Chemetov, qui a présidé le comité scientifique de la consultation du Grand Paris, de « donner un sens commun à notre vie, à nos destins ». Quels seraient pour vous quelques-uns de ces repères ?

N.S. : J'ai cité la Philharmonie de Paris, qui sera un magnifique symbole architectural autant qu'une salle de concert et un complexe d'éducation artistique. Les promeneurs pourront gravir cette colline urbaine pour contempler le parc de la Villette et unir Paris et Pantin d'un même regard.

J'ai cité la Seine : il est important que les artistes s'approprient ses rives à l'image de ce qu'ils ont fait sur la Loire, le Rhône et la Garonne, à Nantes, à Lyon et à Bordeaux. Dani Karavan propose d'édifier des monuments permettant d'identifier la continuité d'un parcours joignant Paris au Havre : c'est une idée très stimulante. Tout comme celle de Frank Gehry de « relooker » la tour Montparnasse, pour en faire un symbole de la créativité échevelée du nouveau Paris, en effaçant du même coup ce qui était devenu l'emblème de la banalité architecturale.

Un autre exemple va vous surprendre. Le groupe Auchan souhaite construire un très grand complexe commercial, culturel, sportif et récréatif, un équipement unique dédié aux cultures européennes, qui posséderait une architecture exceptionnelle. Ce prototype d'un nouvel « urbanisme commercial à visage humain » pourrait constituer un repère important du nouveau Paris, et je serais heureux qu'il voie le jour dans un quartier sous-équipé du Nord-Est parisien, entre Paris et Roissy. Après avoir défiguré tant de paysages, tant d'entrées de villes, l'urbanisme commercial et industriel doit aussi faire sa révolution, nous devons l'encourager.

De façon plus modeste, il est important que la signalétique urbaine soit belle, et qu'elle identifie le Grand Paris. Cela va du dessin de l'Abribus au visage des grandes tours. Vous l'aurez compris, il faut à la fois des signes d'appartenance commune à une même métropole et à une même histoire et, dans le même temps, il faut préserver et soutenir ce qui fait que chaque lieu est unique, a sa propre identité. Un quartier « à taille humaine » permet à chacun de se sentir bien et de vivre en harmonie avec ses voisins. Mais si ce quartier est trop fermé, si cette identité est trop exclusive, elle peut nourrir un esprit de clocher, et un jour on se retrouve avec des « bandes » qui se font la guerre entre « cités ». Il faut donc nourrir aussi le sentiment d'appartenance à une même capitale. De la même façon qu'on peut être fier d'être Français tout en étant Européen et « citoyen du monde ». L'identité se nourrit de la proximité, mais s'enrichit du métissage et de l'échange avec ce qui est loin.

AA : Vous avez souhaité que « la réflexion des architectes et des urbanistes constitue le point de départ de l'élaboration du projet du Grand Paris ». Parallèlement, vous avez confié au secrétaire d'État chargé du Développement de la Région capitale le soin de proposer un réseau de transport reliant des pôles économiques et scientifiques aux grands aéroports parisiens. D'aucuns ont pu s'interroger sur cette « double consultation » qui venait de surcroît s'ajouter au Schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif). Qu'avez-vous à leur répondre ?

N.S. : Quand on dispose d'un temps limité pour conduire un projet compliqué, il n'est pas interdit de lancer plusieurs démarches en même temps, ni de mobiliser plusieurs équipes sur les mêmes sujets. C'est la raison pour laquelle j'ai fait appel à dix équipes d'architectes urbanistes au lieu d'une seule, en prenant des Français aussi bien que des étrangers. Le secrétaire d'État au Développement de la Région capitale a de son côté réalisé un travail très approfondi sur les questions économiques et sur le sujet des transports. Il n'y a aucune contradiction entre ces démarches. S'il y a parfois des nuances et des divergences, il y a encore plus de convergences. Par exemple, le concept du métro automatique rapide est né des travaux de Christian Blanc aussi bien que de ceux de Jean-Marie Duthilleul. D'autres débats vont avoir lieu, et nous veillerons à ce que le nouveau système de transport, qui sera stabilisé en 2011, associe le meilleur de toutes les propositions.

Sur les questions économiques, Christian de Portzamparc a aussi mis en évidence des dynamiques de développement qui rejoignent les constats du secrétariat d'État. Enfin, le Sdrif n'a pas été écarté en bloc. Il faut au contraire en garder le meilleur, en l'intégrant dans la dynamique de cette nouvelle approche. Car les exercices de planification passive, qui définissent des interdictions et des règles, doivent aujourd'hui laisser la place à une démarche de projet collectif, qui mobilise des énergies pour réaliser et coordonner des actions.

Avec la mise en place de l'Atelier international du Grand Paris, nous disposerons, avec les collectivités territoriales, d'un instrument qui permettra de concrétiser non pas un schéma mais une politique partagée, pour aider à mettre en œuvre non pas des règles mais des projets. Et en respectant toujours un principe de subsidiarité. Il faut être ferme sur les choix structurels, souple et pragmatique sur le reste.

“It would seem important to conduct all the projects together, head on. We need the 1,000 projects to flourish.”

AA: Several teams have suggested the construction of symbolic sites, “sorts of landmarks of Grand Paris” in order to, as said the architect Paul Chemetov, who presided the scientific committee for the Grand Paris consultation, “give a shared meaning to our lives and our destiny”. For you, what would be some of these landmarks?

N.S.: I referred to the Paris Philharmonic Hall, which will be a magnificent architectural symbol as much as it will be a concert hall and a centre of artistic education. Walkers will be able to climb the urban hill to see la Villette Park and unify Paris and Pantin in a single glance.

I referred to the Seine River. It is important that artists appropriate its banks in the image of what has been done on the Loire, Rhône, and Garonne, in Nantes, Lyon, and Bordeaux. Dani Karavan suggests building monuments allowing us to identify the continuity of a route linking Paris to Le Havre. This is a very stimulating idea, similar to the idea by Frank Gehry of “revamping the image” of the Montparnasse Tower, to make it a symbol of the unruly creativity of new Paris, erasing at the same time what had become the symbol of architectural banality.

Another example will surprise you. The Auchan group would like to build a very large shopping, cultural, sports and leisure centre, a unique amenity dedicated to European culture which will be endowed with exceptional architecture. This prototype of new “commercial urban planning with a human face” could be an important landmark for new Paris, and I would be happy if it were to see the light of day in an under-equipped district of North East Paris, between Paris and Roissy. After spoiling so many landscapes, so many entrances to cities, commercial and industrial urban planning must also be revolutionised and we must encourage this.

In a more modest way, it is important for urban signage to be attractive and for it to identify Grand Paris. This ranges from the design of the Abribus shelters to the appearance of high-rise buildings. You will understand that we need shared signs of belonging to the same metropolis and the same history, as well as needing to protect and encourage what makes each place unique and gives it its own identity. A “human-sized” district enables each person to feel good there and to live in harmony with their neighbours. However, if this district is too locked in, if its identity is too exclusive, it could feed a “small-town mentality”, and one day we find ourselves with “gangs” that create wars between “estates”. So, we also need to encourage the feeling of belonging to the same capital, in the same way as we can be proud to be French, while being European and a “citizen of the world”. Identity feeds on proximity, but is enriched by mixture and exchange with the remote.

AA: You wanted “the reflection of the architects and urban planners to be the starting point of the Grand Paris project”. Yet, you also asked the Secretary of State responsible for the Development of the Paris region to propose a public transport network linking economic and scientific centres to the large airports of Paris. Some have queried this “double consultation”, which, moreover, came in addition to the Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) (Master Plan for the Region). What response can you give them?

N.S.: When you have limited time to carry out a complex project, there is nothing to forbid you from launching several approaches at the same time, or from mobilizing several teams on the same subjects. This is why I mobilized 10 teams of architects and urban planners instead of just one, calling on French ones as well as teams from abroad. As for the Secretary of State responsible for the development of the Paris region, he has carried out an in-depth study of the economic questions on the subject of transport. There is no contradiction in these approaches. If there are sometimes points of nuance and divergence, there are even greater points of convergence. For example, the concept of the rapid automatic metro was born from the work of Christian Blanc as well as Jean-Marie Duthilleul. Other debates will take place, and we will make sure that this new system of public transport, which will be decided on in 2011, combines the best of all proposals. On the economic issues, Christian de Portzamparc also highlighted development processes which concur with the observations of the Secretary of State. Finally, the SDRIF has not been dismissed outright. On the contrary, we must keep the best from it, integrating it into the process of this new approach. Passive planning practices, defining regulations and prohibitions, must now give way to a collective project approach, mobilizing resources to carry out and coordinate actions. With the implementation of the Atelier International du Grand Paris (International Grand Paris Workshop), we will have, with the local authorities, an instrument that will allow us to give concrete expression not to a master plan, but to a shared policy, to help establish projects and not regulations, and at the same time respecting the principle of subsidiarity. We must be firm on structural choices, and flexible and pragmatic for the rest.

« La loi sur le Grand Paris en cours de discussion au Parlement n'épuise pas la question du Grand Paris! »

AA : La multiplication des visions et des projets, témoins du dynamisme, et de l'attractivité de la région parisienne, porte aussi le risque que les projets se concurrencent. Le député Gilles Carrez, dans un rapport que vous lui aviez commandé, est confiant dans la capacité de la Région aux grands investissements, mais insiste sur leur répartition dans le temps. La vente du foncier et de droits à construire serait insuffisante : comment envisagez-vous de financer durablement ces défis majeurs ?

AA : Vous aviez souhaité la fin du « fonctionnalisme », qui sépare et désunit les villes. À la lecture du projet de loi sur le Grand Paris en cours de discussion, de très nombreuses voix ont donné l'alerte sur le fait que le schéma envisagé, articulé autour d'une infrastructure de transport et de pôles économiques, risquait de renforcer la spécialisation des territoires. Pourriez-vous les rassurer ?

N.S. : Je suis convaincu que c'est de l'attractivité de la métropole que naîtra la compétitivité. En attirant les talents et les capitaux grâce à la qualité des équipements et des services, on créera les richesses qui viendront ensuite rembourser les investissements. Il faut amorcer une dynamique vertueuse. La France ne souffre pas d'un excès de projets mais d'un manque d'ambition et de projets. Au XIX^e siècle, Malthus conseillait de réduire la natalité parce qu'il avait peur qu'une population trop nombreuse épuise la terre et conduise à la famine. Il oubliait que c'est l'homme qui crée la richesse ! Les civilisations qui prospèrent sont celles qui n'ont pas peur de se développer. La France a retrouvé une natalité vigoureuse, signe de sa confiance dans l'avenir. Il faut que les dirigeants, qu'ils soient politiques ou économiques, fassent preuve du même dynamisme et du même volontarisme. L'austérité n'est pas une vertu. Le repli sur soi, ce n'est pas une politique réaliste, c'est une attitude défaitiste.

Ensuite il faut tenir compte de tous les coûts, et pas seulement des coûts directs. Il faut prendre en considération ceux des pollutions et des gaspillages pharaoniques constitués par les milliers de kilomètres d'embouteillages annuels et par les dysfonctionnements continuels constatés aujourd'hui dans les transports publics. Ces gaspillages et ces surcoûts s'élèvent à plusieurs milliards d'euros par an. Il faut aussi faire les choix techniques les moins dispendieux. S'agissant du métro automatique rapide, on fera en sorte de construire les voies et les gares à l'air libre partout où ce sera possible, pour réduire les dépenses, et aussi pour que voyager soit un plaisir.

N.S. : La loi sur le grand Paris en cours de discussion au Parlement n'épuise pas la question du Grand Paris ! Elle fournit des outils permettant de traiter rapidement les problèmes les plus urgents, ceux des transports en particulier. Cette loi ne fige aucun schéma, bien au contraire. Elle donne compétence à l'Atelier du Grand Paris pour que le schéma de transport soit cohérent avec les choix en matière d'habitat, par exemple. La loi fournit aussi des instruments juridiques qui permettront de mieux contractualiser avec les collectivités locales sur les questions d'aménagement urbain.

Il faut être clair : au XXI^e siècle, l'État ne peut plus faire de ville nouvelle, l'État ne peut plus créer des pôles de croissance, l'État ne peut plus décréter là où les gens vont habiter. L'État pas plus que les autres collectivités. Les pouvoirs publics doivent en revanche accompagner des mouvements et encourager des dynamiques qui sont largement spontanées ; ils doivent résoudre les problèmes et éviter les impasses de toute nature, qu'elles soient économiques, sociales, culturelles ou écologiques. Entre le dirigisme et le « laisser-faire », nous devons exercer une action régulatrice et correctrice, avec une planification flexible et évolutive, plutôt qu'avec des grands schémas rigides.

Personne ne peut contester le fait que le développement du Grand Paris doit concerner l'ensemble des populations et des territoires. Et la richesse du territoire parisien, ce n'est pas son hyper-spécialisation, c'est au contraire la diversité de ses entreprises, de ses industries et de sa culture. Les travaux de Christian Blanc et des architectes ont bien montré qu'il y a des pôles plus denses et plus dynamiques que d'autres, mais leur renforcement n'affaiblira pas les autres territoires, bien au contraire il y aura un effet d'entraînement.

Pour qu'il y ait cet effet d'entraînement et de stimulation, il faut un schéma des mobilités qui couvre l'ensemble du territoire, avec un maillage qui ne laisse personne au bord du chemin. En construisant une armature « primaire » permettant une circulation très rapide d'un bout à l'autre du Grand Paris, complétée par des dessertes de proximité très capillaires, chacun pourra vivre où il souhaite et travailler où il trouve un emploi, sans passer sa vie dans les transports. En renforçant la mixité des territoires, on permettra aussi plus facilement aux gens d'habiter à proximité de leur lieu de travail.

“The bill on Grand Paris currently being debated in Parliament does not exhaust the question of Grand Paris!”

AA: The increasing number of projects is proof of the vitality and attractiveness of the Paris region. With this also comes the risk of competing projects. The report from Mr. Gilles Carrez, deputy, stated that he was confident in the capacity of the region to carry out large investments but he insisted that these be spread over time. The sale of property and surface area rights would be largely insufficient. How do you foresee financing these major challenges in the long term?

AA: You wished to see the end of the “functionalism” separating and dividing cities. On reading the bill on Grand Paris currently being debated, a large number of voices have warned that the plan envisaged, focussing on a transport infrastructure and economic centres, would risk reinforcing the specialization of areas. Could you put their minds at ease?

N.S.: I am convinced that the attractiveness of the metropolis will create competitiveness. By attracting talent and capital, thanks to the quality of the amenities and services, we will be creating wealth, which will then repay our investments. We must initiate a positive dynamic. France does not suffer from an excess of projects, but a lack of ambition and projects. In the 19th century Malthus advised that the birth rate be reduced, because he was frightened that over-population would exhaust the land and lead to famine. He forgot that it is man who creates wealth! The civilizations that prosper are those that are not frightened of developing. France has reverted to a vigorous birth rate, which is a sign of its confidence in the future. French leaders, whether political or economic, must show the same vitality and voluntarism. Austerity is not a virtue. Pulling back, is not a realistic form of politics, it is a defeatist attitude.

We must take all costs into account and not just immediate costs. We must take into consideration the costs of pollution and the monstrous waste created by the millions of kilometres of traffic jams every year, and by the continual dysfunctions today observed in our public transport. This waste and additional expenditure amounts to several thousand million Euros per year. We must also make the least costly technical choices. In the case of the rapid automatic metro, we will see to it that the tracks and stations are built in the open air, everywhere possible, to reduce costs and also to make travelling a pleasure.

N.S.: The bill on Grand Paris currently being debated in Parliament does not exhaust the question of Grand Paris! It is a bill that provides the tools allowing us to deal with the most urgent problems quickly and those in relation to transport in particular. This law does not lay down any plan, quite the reverse. It gives the Atelier du Grand Paris authority, in order to maintain the coherence of the transport plan with, for example, choices in terms of habitat. The bill also provides the legal instruments that will enable them to formalize better the questions of urban development with the local authorities.

We must be clear. In the 21st century the State cannot create a new city, nor can it create centres of growth, nor can it decree where people are going to live. This is just as true for other authorities as it is for the State. On the other hand, public authorities must give support to movements and encourage dynamics that are largely spontaneous. They must also solve problems and avoid any form of impasse, whether economic, social, cultural or ecological. Between interventionism and “laissez-faire”, we must carry out regulatory and corrective action, with flexible and adaptable planning, rather than through large rigid plans.

No one can contest the fact that the development of Grand Paris must concern all the populations and territories. The wealth of the Paris region is not in its hyper specialization, it is, on the contrary, in the diversity of its businesses, industries and culture. The work of Christian Blanc and architects has correctly identified that there are centres that are more dense and dynamic than others, but that in reinforcing them, this will not weaken the other areas, quite the reverse, it will have a knock-on effect.

For this knock-on effect and “stimulation” to be possible, we need a mobility plan covering the whole of the territory, with a network that leaves no one standing by the wayside. By building a “primary” armature allowing very rapid circulation from one end of Grand Paris to the other, completed by highly capillary local services, everyone may live where they want and work or find a job without spending their lives travelling via public transport. By reinforcing the mixture of areas, we make it easier for people to live closer to their workplace.

« L'Atelier international du Grand Paris est voué à jouer un rôle fondamental dans la conception et dans la mise en œuvre d'un nouveau projet urbain. »

AA : La réduction des inégalités territoriales a été évoquée au long de cette consultation. La construction massive de logements aussi. Le chiffre de 70.000 logements par an a été acté comme un objectif pendant vingt-cinq ou trente ans. Cette année encore, les objectifs ne seront pas atteints. La vie de nombreuses familles en dépend, mais la loi sur le Grand Paris est silencieuse sur le sujet. Quels moyens mobiliser pour amener les élus locaux à cet objectif ?

AA : L'Atelier international du Grand Paris, que vous allez inaugurer au Palais de Tokyo, sera composé de représentants du gouvernement, d'élus siégeant au conseil d'administration, des dix équipes formant le conseil scientifique. Il doit rédiger une charte du Grand Paris présentée comme une « anticharte d'Athènes », proposer puis mettre en œuvre un projet urbain global. Pouvez-vous nous expliquer plus précisément son rôle ?

AA : Vous avez affirmé qu'il fallait définir un projet collectif avant d'envisager la gouvernance. Le projet de loi du Grand Paris, qui définit les compétences de la Société du Grand Paris pour construire le réseau de transport et négocier les contrats de développement territorial avec les communes, ne dessine-t-il pas une forme de gouvernance nouvelle, que l'on pourrait qualifier de type « industriel » ? Pourrait-elle durer ?

N.S. : C'est en effet un objectif ambitieux mais nous n'avons pas le choix. Les territoires existent pour accueillir ces logements supplémentaires dans l'enceinte du Grand Paris, et nous devons créer de l'attractivité dans l'ensemble de ces territoires.

Au niveau national, nous avons déjà réorienté l'effort de l'État pour construire davantage, en privilégiant les zones denses, et celles où la demande est la plus importante. Le soutien à l'investissement privé locatif a aussi été recentré. Le parc social fait également l'objet de tous les soins : au plan national, 120.000 logements sociaux ont été financés en 2009, trois fois plus qu'en l'an 2000, et nous allons y consacrer près de cinq milliards d'euros en 2010 avec un ciblage particulier sur le Grand Paris. Un programme d'achat de logements vacants sera aussi mis en œuvre prochainement en Île-de-France, en partenariat avec les organismes de logement social.

Nous devons aller encore plus loin et libérer la construction immobilière, à travers un urbanisme qui parte des projets et qui n'hésite pas à déroger aux normes, pour créer de la surface constructible et pour faire baisser les prix du foncier. Le plan « ville durable » et le Grenelle de l'environnement fournissent les outils nécessaires. S'il le faut, nous les compléterons en fonction des préconisations de l'Atelier du Grand Paris. Nous devons libérer la création, nous devons libérer la construction. Nous devons « dézoner », nous devons « délégiférer ».

Pour réussir le pari du logement, nous devons enfin mobiliser l'ensemble des acteurs : les maires, les intercommunalités, les constructeurs, les organismes de logement social, les aménageurs, les établissements publics, la Caisse des dépôts et consignations...

Nous devons – et donc nous allons – tenir cet engagement de construire 70.000 logements par an.

N.S. : L'Atelier international du Grand Paris est voué à jouer un rôle fondamental dans la conception et dans la mise en œuvre d'un nouveau projet urbain. Comme il s'agit d'un projet collectif, qui implique plusieurs centaines de maires, il faut que chacun partage le même constat, la même ambition et la même philosophie d'action. Je crois que certains architectes ont émis l'idée de faire une « charte » pour rappeler les principes fondateurs que nous envisageons tous : un grand Paris à visage humain, dense, écologique, mixte, créatif.

Mais l'essentiel n'est pas de faire des textes, c'est d'agir. L'Atelier permettra aux dix équipes d'architectes urbanistes de confronter leurs travaux, de préciser leurs propositions et de coordonner les actions. On pourrait même parler des « Ateliers », au pluriel, car il faudra constituer plusieurs groupes de travail pour traiter des différents thèmes et territoires. Ces Ateliers proposeront aux décideurs politiques des concepts, des projets et des actions. Ils permettront de concevoir un « label Grand Paris », qui pourra être octroyé à tous les projets qui répondent aux critères du Grand Paris, quels que soient leurs initiateurs : une ville, une association, l'État, un opérateur.

Avec cette instance de conception et de coordination, et grâce à cette méthode pragmatique, nous devrions parvenir à gérer, ensemble, un projet rendu complexe par le très grand nombre de décideurs, de sujets, de territoires, et par l'interaction constante de chaque composante et de chaque décision sur tous les autres. C'est le propre de tout système et la métropole est un système ; en plus c'est un système vivant !

N.S. : La loi du Grand Paris fournit des outils techniques et juridiques qui permettent d'avancer rapidement dans la réalisation de chantiers prioritaires, tout particulièrement pour traiter l'urgence des transports publics. Ce sera en effet le tout premier rôle de la Société du Grand Paris.

L'Atelier interviendra dans un cadre différent, avec une gouvernance beaucoup plus ouverte et partagée, pour travailler à l'ensemble des questions urbaines, la structure de la métropole, le logement, la mobilité, l'activité, l'écologie, la culture, les sports...

L'État ne peut pas se désintéresser de territoires qui produisent près d'un tiers des richesses nationales. Même si les collectivités locales en sont naturellement les gestionnaires, elles ne disposent pas pour l'instant des instances de coordination nécessaires. L'objectif de l'Atelier est donc de faire converger les efforts de tous, avec les recommandations des meilleurs experts, pour éclairer les choix et les décisions qui reviennent au pouvoir politique.

De plus en plus de maires rejoignent Paris Métropole et je m'en réjouis. Paris Métropole pourrait préfigurer une future assemblée métropolitaine. Car il faudra bien à terme aboutir à une entité métropolitaine, comme c'est le cas du Grand Londres ou de New York. Il peut y avoir un

“The Atelier International du Grand Paris, is destined to play a fundamental role in the design and implementation of a new urban project.”

AA: The reduction of territorial disparities has been suggested on many occasions all through this consultation, not to mention the massive construction of housing. The figure of 70,000 dwellings per year has been given official endorsement as an objective to be achieved in the next 25 or 30 years. Once again this year, the objective will not be reached. The living conditions of many families depend on this, however the bill on Grand Paris is silent in relation to this subject. What resources do you intend mobilizing to direct the local elected representatives towards achieving this objective?

AA: The Atelier International du Grand Paris, that you will inaugurate at the Palais de Tokyo, will be composed of government representatives and elected representatives on the board of directors, as well as the ten teams forming the scientific council. It must draft a charter for Grand Paris presented as an “anti-Athens Charter”, other propose and implement a general urban project. Could you please explain its role precisely?

AA: You have said that we must first define a collective project before dealing with the governance. The bill on Grand Paris gives the authority of the Société du Grand Paris for the building of the public transport network and negotiate territorial development contracts with municipalities. Is this not a new form of governance, which could be described as being of an “industrial” type? Could it be long term?

N.S.: It is an ambitious objective, but we do not have the choice. Territories exist within the dense Grand Paris in which to locate these additional housing units, and we must make all these areas attractive.

On a national scope, we have already redirected the State effort to encourage more construction, favouring dense zones and those where the requirements are the greatest. We have also redefined the backing of private rental investment. The low-cost housing stock is also the subject of much attention. On a national level, 120,000 low-cost housing units were financed in 2009; three times more than that in the year 2000, and we are going to devote nearly 5 thousand million Euros in 2010, targeting, in particular, Grand Paris. A programme for the purchase of vacant dwellings will also be implemented shortly in Ile-de-France, in partnership with low-cost housing organizations.

We must go further and free building construction of its fetters, through an urban planning that begins with projects and does not hesitate to depart from standards, to create surface areas that can be built upon and thereby bring down the prices of property. The “sustainable city” plan and the Grenelle Environment Round Table provide the necessary tools. If we must we can complete this in accordance with the recommendations of the Atelier du Grand Paris (Grand Paris Workshop). We must free creation, and construction. We must “dezone” and we must “delegislate”.

To win the housing wager, finally, we must mobilize all the players: mayors, intermunicipal organizations, builders, low-cost housing organizations, city planners, public corporations, Deposit and Consignment Office, etc.

We must – and therefore we shall – fulfil our commitment to build 70,000 housing units per year.

N.S.: The Atelier International du Grand Paris (International Grand Paris Workshop), is destined to play a fundamental role in the design and implementation of a new urban project. Since it is a collective project, that involves several hundreds of mayors, each must share the same observations, ambitions and philosophy of action. I believe that certain architects have put forward the idea of creating a “Charter” to recall the founding principles of Grand Paris, which we all envisage: a human, dense, ecological, mixed, creative Grand Paris, etc.

However, the essential point is not to create texts, but to take action. The Atelier du Grand Paris, will enable the ten teams of architects and urban planners to confront their work, to specify their proposals and to coordinate their actions. We could even speak of “Ateliers”, in the plural, since we will need to form several work groups to deal with the different themes and territories. These *Ateliers* will propose concepts, projects and actions to the political decision-makers. Through them a “Grand Paris” seal of approval could be created, which could be granted to all the projects that meet the Grand Paris criteria, from wherever they originate: town, association, State, operator, etc.

With this design and coordination authority, and thanks to this pragmatic method, we should be able to manage, together, a project made complex through the very large number of decision-makers, subjects, territories concerned and through the constant interaction of each component and each decision with all the others. This is specific to all systems and the metropolis is a system; in addition, it is a living system!

N.S.: The Grand Paris bill provides the technical and legal tools enabling us to make fast progress in the completion of the constructions taking priority, and, in particular, in dealing with the urgent need in the domain of public transport. This will be the main role of the Société du Grand Paris (Grand Paris Company).

The Atelier du Grand Paris (Grand Paris Workshop) will intervene in a different framework, with a more open and shared form of governance, to handle all the urban questions on the structure of the metropolis: housing, mobility, business, ecology, culture, sport, etc.

The State cannot alienate itself from the territories that produce nearly a third of our national wealth. Even if local authorities are, of course, the administrative organizations, for the moment, they do not have the necessary coordinating bodies. Therefore, the aim of the Atelier du Grand Paris (Grand Paris Workshop) is to focus all their efforts, with recommendations from the best experts, to shed light on the choices and decisions that belong to the government.

« Il faudra bien à terme aboutir à une entité métropolitaine, comme c'est le cas du Grand Londres ou de New York. »

débat sur la séquence, et l'équipe de Richard Rogers propose plutôt de résoudre la question de la gouvernance en même temps que les autres chantiers. Il est vrai qu'il est toujours plus facile de courir un 100 mètres plat qu'un 100 mètres haies. Mais la France est la France. Il vaut mieux prendre le temps de faire mûrir le consensus autour d'une vision partagée, rendre visible et compréhensible le projet de la métropole parisienne, avant de révolutionner les institutions. Pour cela, je sais compter sur la force de conviction des architectes urbanistes, je sais compter sur la conviction des millions de citoyens du Grand Paris, et je sais compter sur la maturité politique des décideurs locaux. Cette gouvernance est nécessairement provisoire; à mon sens, elle ne devra pas dépasser dix ans. Nous devons ensuite trouver un nouvel équilibre entre l'État et les collectivités locales.

AA : De quelle manière concevez-vous la participation des habitants aux projets du Grand Paris ?

N.S. : De la façon la plus simple, la plus large, la plus constante, la plus efficace. 210.000 personnes sont venues à la Cité de l'architecture découvrir l'exposition consacrée au Grand Paris. Je souhaite que le public soit plus nombreux encore à participer aux travaux de l'Atelier, qui organisera régulièrement des colloques et des expositions, sur tout le territoire. Je souhaite aussi que les différents Ateliers puissent examiner les projets qui remonteront du terrain, qu'ils viennent des élus locaux, des associations, ou directement des citoyens. Les projets les plus intéressants pourraient recevoir un label du Grand Paris, ainsi que des financements. Ce sera donc un Atelier international mais aussi un Atelier interactif, qui fera très largement participer la société civile. D'ailleurs, nous aurons pleinement atteint notre objectif si cette dynamique déborde largement des cadres institutionnels. Planter un arbre, rehausser son habitation d'un étage ou d'une couverture végétale, renoncer à un transport polluant, créer une entreprise ou une association dans un quartier difficile, c'est ça aussi, la construction du Grand Paris. Le Grand Paris sera l'œuvre de tous et l'œuvre de chacun.

AA : Dans quelle mesure ce vaste chantier du Grand Paris est-il pour vous l'occasion de reformuler l'équation démocratique de l'Île-de-France ?

N.S. : Les principes de notre démocratie – liberté, égalité, fraternité – doivent s'appliquer dans le Grand Paris autant qu'ailleurs. À l'évidence, il faut inventer des conditions permettant plus de liberté : liberté de construire plus et mieux; liberté de circuler plus vite et plus écologique; liberté de créer plus facilement des projets et des entreprises. Il faut également plus d'égalité et plus d'équité : autant il faut oublier les clivages droite/gauche pour construire le Grand Paris, autant il faut remédier à de nombreux déséquilibres économiques et géographiques, entre l'Est et l'Ouest, entre le centre et les périphéries... Nous pouvons aussi imaginer un Grand Paris plus fraternel, si nous parvenons à rendre à chaque habitant sa fierté d'appartenir à la fois à un quartier où il fait bon vivre, et à une grande métropole mondiale. Ce sera naturellement aux citoyens du Grand Paris de permettre la réalisation de cette « équation démocratique », et de valider les choix qui devront être faits tout au long de cette construction collective. Nous allons réussir car nous devons réussir. Ensemble.

“A metropolitan entity must result from this, as is the case in Greater London or New York.”

An increasing number of mayors are joining Metropolitan Paris and I am delighted by this. Metropolitan Paris could prefigure a future metropolitan assembly, since, in the long term, a metropolitan entity must result from this, as is the case in Greater London or New York. There can be some debate on the sequence of events, and Richard Rogers' team suggests that the question of governance should be answered at the same time as the other major projects. It is true that it is always easier to run one hundred metres on the flat than one hundred metres hurdles. However, France is France. It would be advisable to allow the time for the consensus focussing on a shared vision to mature, to make the Metropolitan Paris project visible and comprehensible, before revolutionizing the institutions.

To achieve this, I can count on the architects and urban planners' strength of conviction, and that of the millions of Grand Paris citizens, as well as that of the political maturity of the local decision-makers. This governance will necessarily be temporary. To my mind, it should not last longer than ten years. We must then find a new balance between the State and the local authorities.

AA: How do you see the inhabitants' participation in the projects relating to Grand Paris?

N.S.: In the simplest, broadest, most continuous and efficient way possible. 210,000 people came to the Cité de l'Architecture to discover the exhibition dedicated to Grand Paris. I would like the public to participate in even greater numbers in the work of the Atelier du Grand Paris, which will organize conferences and exhibitions regularly all across the territory. I would also like the different Ateliers to examine the projects which come from real life situations, whether from local elected representatives, associations, or directly from citizens. The most interesting projects could be granted the official Grand Paris seal of approval, as well as financing.

It will, therefore, be an international Atelier, but also an “interactive” Atelier, which will encourage a wide civilian participation. Furthermore, we will have fully achieved our objective if this dynamic extends widely beyond the institutional environment. Planting a tree, enhancing one's dwelling by adding a floor or a green roof, abandoning polluting forms of transport, creating a business or an association in a difficult district; this is also how we will build Grand Paris. Grand Paris will be the work of each and every one of us.

AA: To what extent is this vast Grand Paris project an opportunity for you to reinstate the democratic equation of Île-de-France?

N.S.: The principles of our democracy – liberty, equality, fraternity – must be applied to Grand Paris as much as they are elsewhere. It is obvious that we must create conditions enabling greater liberty: the freedom to build more and better, the freedom to circulate faster and more ecologically, the freedom to create projects and companies with greater ease. We also need greater equality and equity. We must forget the “left-right” splits to build Grand Paris, in the same way as we must find a remedy for the many economic and geographic imbalances between East and West, between the Centre and the Outskirts, etc. We can also imagine a more fraternal Grand Paris, if we succeed in giving each Grand Paris inhabitant back his pride in belonging both to a district where life is good and a large metropolis of international importance. Naturally, it will be through the citizens of Grand Paris that this “democratic equation” will be achieved, and it will be up to them to approve the choices that will be made throughout this collective construction process. We are going to succeed, because we must succeed, together.

Entretien réalisé par Frédéric Gilli et Cyrille Poy, en février 2010, pour AA 376
[Interview by Frédéric Gilli and Cyrille Poy, February 2010, AA 376](#)

'A' A'

L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI

ARCHIPRESS ET ASSOCIÉS

43, avenue Hoche

75008 Paris

France

Tél. : +33 (0)1 58 05 17 50

Fax : +33 (0)1 58 05 16 98

www.larchitecturedaujourdhui.fr

DIRECTION

Directeurs de la publication : Alexandre Allard,

François Fontès

Editeur : Alban Sauvanet

Comité de rédaction : Shigeru Ban, Patrick Bouchain,

Nicolas Bourriaud, Renaud Donnedieu de Vabres,

Frank Gehry, Patrice Goulet, Anne Lacaton,

Winy Maas, Francis Rambert, Rudy Ricciotti,

Philippe Starck, Benedetta Tagliabue, French Touch

(représenté par Aldric Beckmann et Olivier Fassio),

Jean-Philippe Vassal.

RÉDACTION

43, avenue Hoche

75008 Paris

France

Tél. : +33 (0)1 58 05 17 50

Fax : +33 (0)1 58 05 16 98

redaction@larchitecturedaujourdhui.fr

Conseiller de la rédaction : Jean Nouvel

Rédacteur en chef : Cyrille Poy

cpoy@larchitecturedaujourdhui.fr

Rédacteur en chef invité : Frédéric Gilli

Coordinatrice éditoriale et iconographique :

Fanny Léglise

fleglise@larchitecturedaujourdhui.fr

Assistant de la rédaction : Florent Croquelois

Direction Artistique : Serge Barto

Maquette : Dorothee Beauvais, Ulysse Badorc

Secrétaires de rédaction : Mirabelle Carré,

Julie Hauwuy et Laurence De Morgon

Traductions : 4T, Patricia Mauduit Macaigne,

assistée par Barbara Banks, David Charnley

Maureen Sims et Art4u

MARKETING ET COMMUNICATION

43, avenue Hoche

75008 Paris

France

Tél. : +33 (0)1 58 05 17 51

Fax : +33 (0)1 58 05 16 98

Coordinatrice marketing et communication :

Laure Paugam

lpaugam@larchitecturedaujourdhui.fr

Chargé de communication - Relations Ecoles :

Félix Motosso

fmotosso@larchitecturedaujourdhui.fr

ABONNEMENTS

L'Architecture d'Aujourd'hui

18-24, quai de la Marne

75164 Paris Cedex 19

Tél. : +33 (0)1 44 84 80 74

Fax : +33 (0)1 42 00 56 92

larchitecturedaujourdhui@dipinfo.fr

PUBLICITÉ

Rive Media

2, rue du Roule

75001 Paris

Tél. : +33 (0)1 42 21 88 02

Fax : +33 (0)1 42 21 88 44

Directrice de clientèle : Carine Reininger

c.reininger@rive-media.fr

Chef de publicité : Mathilde Saintilan

m.saintilan@rive-media.fr

Publicités luxe et hors-captif

JG Media

8, avenue Duval le Camus

92210 Saint-Cloud

Tél. : +33 (0)1 47 14 14 66

Fax : +33 (0)1 70 64 68 84

Contact : Jack Guédé

jack.guede@jgmedia.fr

PRESSE

43, avenue Hoche

75008 Paris

France

Tél. : +33 (0)1 58 05 17 50 /51

Fax : +33 (0)1 58 05 16 98

presse@larchitecturedaujourdhui.fr

DISTRIBUTION Librairies spécialisées

Dif'pop'

21 ter, rue Voltaire

75011 PARIS

Tél. : +33 (0)1 40 24 21 31

Fax : +33 (0)1 40 24 15 88

infos@difpop.com

DISTRIBUTION Réseau presse

(marchands de journaux et kiosques)

IPress

5, rue du Colonel Fabien

95390 SAINT PRIX

Tél. : +33 (0)1 39 59 76 42

dom.bellevrat@orange.fr

DISTRIBUTION USA /Canada

Express Mag Canada, 8155 rue Larrey,

Montréal (Québec) H1J 2L5

Express Mag USA, P.O. Box 2769,

Plattsburgh, NY, USA, 12901-0239

Tél. : (514) 355-3333 (en français)

ou (514) 355-3334 (in english)

Sans frais – free of charge: 1 800 363-1310 (Canada)

ou 1 877 363-1310 (USA)

Fax : (514) 355-3332

expsmag@expressmag.com

www.expressmag.com

FABRICATION

Impression : Edipro, Levallois-Perret

Imprimé en Union Européenne – Printed in the

European Union

Société editrice : ARCHIPRESS ET ASSOCIÉS

Siret Montpellier B 508 561 875 00016

Siège social : 23 rue Ernest Michel, 34000

Montpellier, France

SAS au capital de 37 000 €

N°ISSN : 0003-8695

N° de Commission paritaire : Attribution en cours –

Attribution underway

N°ISBN : 978-2-918832-02-7

EAN : 9782918832027

© L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI, 2010