



Jeudi 18 Octobre 2007

## En couverture Ma ville demain

### PARIS

## Travaux : Un peu de Shanghai à Paname

**L'opération Paris Rive Gauche prouve qu'il est encore possible de "faire de la ville" dans la capitale. Même si les critiques n'ont pas manqué de fuser.**

Source : The New York Times (New York) Si l'on se promène le long de la Seine dans le Sud-Est parisien, à environ 1,5 km à l'est de Notre-Dame, on verra se bousculer immeubles de bureaux en forme de cubes de verre et d'acier, appartements futuristes, structures industrielles astucieusement reconverties. Et, au milieu de cette riche collection architecturale, des bétonnières, des chariots élévateurs et des grues. On se trouve, au dire de certains, au cœur du Paris de demain : une énorme zone de promotion immobilière créée sur d'anciens terrains industriels et des dépôts ferroviaires, qui donnerait un coup de jeune bien nécessaire à un centre urbain vieillissant.

Le projet Paris Rive Gauche [zone où se situent les bureaux de Courrier international] a été lancé en 1990 et représente l'une des dernières grandes zones de construction dans une ville à l'étroit à l'intérieur de frontières fondamentalement inchangées depuis le XIXe siècle. Près de cent immeubles de bureaux, d'installations universitaires et de complexes d'appartements - dont environ la moitié sont achevés - s'y entassent sur 1,3 km<sup>2</sup>. Avec ses nouveaux édifices en verre et l'ambiance frénétique d'un état de construction permanent, le site ressemble davantage à Shanghai qu'à la Ville lumière.

L'objectif est notamment d'assurer la diversité architecturale. A la différence d'une grande partie de Paris, où les bâtiments d'une même rue s'imitent les uns les autres, ici les styles se mélangent à l'infini. Même

si tous doivent se conformer à des règles d'urbanisme extrêmement strictes (hauteur limitée notamment), les impératifs architecturaux restent relativement peu nombreux, et huit architectes se sont partagé le plan de masse afin d'assurer cette variété. Il s'agit notamment de Christian de Portzamparc, qui a conçu le quartier Masséna ; de Paul Andreu, qui a planifié la construction sur l'avenue de France, l'un des principaux axes commerciaux du site ; et de Bruno Fortier, qui a pensé la rue du Chevaleret, autre artère majeure. Comme il est extrêmement difficile de remporter un concours d'architecture à Paris, avec son centre historique dense, le projet est une occasion exceptionnelle, et la plupart des grands architectes français (et étrangers) ont bataillé ferme pour y travailler ou pour signer des accords avec des promoteurs immobiliers.

Divisé en trois zones - Austerlitz à l'ouest, Tolbiac au centre et Masséna à l'est -, le site s'étend de la gare d'Austerlitz au boulevard périphérique. Les travaux devraient s'achever dans une dizaine d'années. Jean-Louis Cohen, un architecte français qui enseigne l'histoire de l'architecture à l'université de New York, est impressionné par le mélange des genres sur le site et par l'alliance de la diversité architecturale et de la continuité urbaine, un objectif qui, aux yeux de nombreux observateurs, a été escamoté dans de nombreux projets réalisés par de grands noms, comme le plan pour Ground Zero à New York, à l'endroit où s'élevaient les tours jumelles du World Trade

Center avant le 11 septembre 2001. Pour Cohen, son esthétique contemporaine "montre qu'il est possible de moderniser Paris".

A l'inverse, Axel Sowa, rédacteur en chef de la revue L'Architecture d'aujourd'hui, craint que le projet n'ait négligé l'ancien quartier au profit d'un urbanisme "solennel, glacial et pas très convivial". Tous ces travaux ont attiré du monde et braqué les projecteurs sur un quartier que d'aucuns avaient jugé moribond quand Dominique Perrault y avait achevé la Bibliothèque nationale de France, en 1995. Dominique Alba, directeur du Pavillon de l'Arsenal, le musée d'architecture contemporaine de la ville, trouve que le site est enfin devenu "un vrai endroit à Paris". Pour Françoise N'Thépé, associée chez Beckmann-N'Thépé, l'un des cabinets d'architectes qui travaillent sur le site, il représente une "fort bonne réponse" à la situation de la capitale. "L'intérieur de Paris est désormais paralysé, aussi est-il très utile d'imaginer de nouveaux moyens de le régénérer", estime-t-elle. Néanmoins, l'ensemble n'est "pas très visionnaire". Gilles de Mont-Marin, directeur délégué de la Semapa, le maître d'œuvre de l'opération, prédit que le quartier rivalisera avec la Défense pour attirer les entreprises. Au final, le nouveau site l'emportera parce qu'il se trouve dans Paris intra muros et propose à la fois des logements et des espaces de bureaux, permettant ainsi aux Parisiens de vivre là où ils travaillent.

Les deux quartiers pourraient se révéler vitaux pour cette ville qui manque de bureaux, alors que, pour

séduire les entreprises, elle est en concurrence avec d'autres capitales européennes engagées elles aussi dans la course à la modernisation et à la croissance. D'après les prévisions de la Semapa, jusqu'à 30 000 étudiants, 60 000 salariés et 5 000 habitants travailleront et vivront à Paris Rive Gauche. Mais nombreux sont ceux pour qui ce projet défigure à grands frais l'élégant noyau urbain de la ville. Ils évoquent, par exemple, les édifices de bureaux dépourvus d'imagination et tournés vers le profit qui cernent la très critiquée avenue de France et ses abords.

Les louanges les plus enthousiastes, elles, sont généralement réservées

aux logements sociaux et aux universités à financement public, dont les marchés, conformément à la loi, ont été attribués sur concours. D'autres regrettent, comme à la Défense, l'absence de vie des rues et des trottoirs qui fait tout le charme de Paris. Pour l'heure, cafés, restaurants ou petites boutiques sont rares. "C'est beau sur le papier, mais dans la pratique on en vient toujours à la même chose : bien fait jusque dans les détails, mais glacial", déplore Brendan MacFarlane, du cabinet Jakob & MacFarlane, qui construit un institut de mode à l'intérieur d'un ancien entrepôt. "Nous avons besoin de quelque chose d'urbanistiquement

plus riche."

Pour Jean-Louis Cohen, le projet, s'il n'est "pas une réussite totale", contribue à combler le manque d'installations modernes à Paris tout en perpétuant une tradition de densité et d'urbanisation. "Il y a de très beaux immeubles, reconnaît-il. Il y a aussi des cubes en verre idiots. Mais, dans l'ensemble, le niveau de professionnalisme et de souci du détail est bon." Et d'ajouter d'un air songeur : "Je pourrais peut-être y vivre."

**Sam Lubell**

Tous droits réservés : Courrier International  
C37A25077EB0680010430AA3330281729EA7666D012E35C8DA60FDC

Diff. 202 881 ex. (source OJD 2005)

## En couverture Ma ville demain

### AVENIR

## Petit Paris deviendra-t-il grand ?

Source : The Independent (Londres)  
Ma famille et moi-même vivons à l'ombre de l'Arc de triomphe, à Paris, depuis plus de dix ans et jamais il ne nous était venu à l'idée d'en gravir les 288 marches. Finalement, nous nous en sommes donné la peine par un après-midi lumineux de décembre. Du haut du monument, la vue sur Paris est spectaculaire. Mais les neuf dixièmes de ce que l'on peut admirer n'ont rien à voir avec Paris. Les banlieues\* parisiennes forment l'essentiel de ce splendide panorama - ces fameuses banlieues qui commencent de l'autre côté du périphérique meurtrier. La ville de Paris est minuscule. Imaginez Londres réduit à l'espace délimité par la Circle Line, cette ligne de métro circulaire qui englobe le centre historique de la capitale britannique, et ajoutez-y un peu de South Bank, la rive sud de la Tamise. Paris occupe 105 km<sup>2</sup>, contre 1 570 km<sup>2</sup> pour le Grand Londres. Immédiatement après le périphérique parisien se dessine un patchwork de 80 villes indépendantes, certaines prospères et

ternes, la plupart formant un écheveau d'usines, de bureaux, d'autoroutes, d'hypermarchés, de pavillons et de cités cosmopolites. Il n'existe pas de Grand Paris comme il existe un Grand Londres. Il existe une région Ile-de-France, mais son territoire est trop vaste et ses limites trop confuses pour offrir à ses 11 millions d'habitants une identité propre. Les barrières physiques et psychologiques qui séparent la capitale de sa banlieue expliquent en grande partie les problèmes raciaux et sociaux que rencontre Paris.

La ville historique, superbe mais comme figée dans le passé, souffre aussi. Le "vieux" Paris s'est coupé de la vitalité et de la créativité de sa "jeune" banlieue. Les politiciens, tant locaux que nationaux, se penchent sur le problème depuis des années. Rien n'a été fait. C'est aujourd'hui seulement que l'on s'attèle sérieusement à créer un Grand Paris. Des plans sont en cours qui visent à créer aux portes de Paris d'énormes surfaces de bureaux, y compris un gratte-ciel à la Défense qui promet

d'être aussi haut que la tour Eiffel ou, si l'on veut, l'Empire State Building, à New York. En 2012, de plus en plus de Parisiens travailleront en banlieue plutôt que l'inverse. Beaucoup pensent que le temps est venu de mettre de côté quarante années de querelles politiques égoïstes pour enfin créer un Grand Paris. Car, si les limites de Paris ont explosé depuis l'époque romaine, elles sont restées quasi inchangées depuis 1860. En 1964, l'ancien département de la Seine, qui couvrait Paris et sa proche banlieue, a même été divisé en quatre départements, dont Paris. Certains veulent redonner à Paris ses limites d'avant 1964. La population de la capitale passerait ainsi de 2 à 6 millions d'habitants... Mais, la France étant la France, il n'est jamais garanti que les choses se règlent rapidement. John Lichfield,

\* En français dans le texte

Tous droits réservés : Courrier International  
517605937C40840003A09A38E0081249E07AB62513D3EB1EC1A14D

Diff. 202 881 ex. (source OJD 2005)

## Editorial Ma ville demain

### Métropoles en mouvement

Source : Courrier international Deux ou trois choses qui sont en train de changer sur le front urbain. D'abord, nous sommes de plus en plus nombreux à vivre en ville : on estime que 80 % des Européens sont citadins et 50 % métropolitains. Ensuite, nous savons que les enjeux de demain, notamment écologiques, se situent surtout dans les grandes agglomérations. Enfin, bonne nouvelle, comme le montre l'exemple de New York ces dernières années, grande ville n'est pas toujours synonyme d'insécurité et de mauvaise santé...

Et Paris ? Comme le souligne The Independent, les vingt arrondissements parisiens, face à Londres ou à Madrid, sont ridicules avec leurs 2,1 millions d'habitants cloîtrés dans l'enceinte du périphérique. Il faudrait au moins intégrer une couronne de communes de banlieue, soit un ensemble de 6 millions d'habitants, pour créer un

Grand Paris à la hauteur des défis qui s'annoncent.

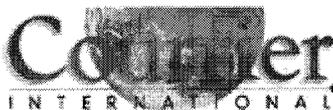
Car nos vies quotidiennes se construisent (ou se brisent) à ce niveau, dans la grande ville. Qu'il s'agisse des transports, de l'emploi, des loisirs, des espaces verts, des aménagements fluviaux, de l'équilibre entre créativité et respect du patrimoine, les décisions des municipalités sont primordiales - plus encore que les lois votées par les Parlements nationaux ou européen.

En Europe et ailleurs, les responsables tentent de penser cet avenir complexe où la bonne échelle n'est plus la ville avec son centre et ses banlieues, mais la mégapole ou mégapole. En attendant les futures Assises européennes des citoyens et résidents des grandes métropoles, qui se dérouleront à Paris au printemps, la Maison de l'Europe de Paris et la Ville de Paris proposent un cycle de débats et d'événements artistiques ouverts à tous, d'octobre 2007 à

février 2008\*. Il n'est pas trop tard pour prendre conscience des difficultés et des opportunités de ces ensembles flous appelés villes.

Notre dossier, qui parcourt plusieurs continents en proposant des exemples précis, se veut d'abord une invitation à la réflexion.

\* Le programme détaillé est à consulter sur [www.paris-europe.eu](http://www.paris-europe.eu) et [www.paris.fr](http://www.paris.fr), rubrique Coopération Paris Banlieue. La première rencontre du cycle "Entre villes et métropoles, comparaisons européennes" aura lieu le 22 octobre 2007 à la Maison de l'Europe de Paris et aura pour thème : "Ecole, transport : intégration ? ségrégations ?"



Jeudi 18 Octobre 2007

## En couverture Ma ville demain

### LONDRES

## **Building : Arrêtez les gratte-ciel !**

**La capitale britannique multiplie les projets, toujours plus ambitieux. Mais est-ce une bonne idée de changer aussi radicalement le visage d'une telle ville ?**

Source : The Guardian (Londres) Les Londoniens n'ont pas la moindre idée de ce qui les attend. On ne leur a rien montré. On ne leur a rien dit. Aujourd'hui, debout sur Waterloo Bridge, le regard tourné vers l'est, ils voient une ville familière. Demain, ils verront un paysage totalement différent - grâce à leur maire, Ken Livingstone.

Selon mes informations, il est prévu ou envisagé de construire 20 tours de plus de 90 mètres de haut dans le centre de Londres, à moins d'un kilomètre de la Tamise, ainsi que 20 tours éparpillées dans un périmètre plus large. Des gratte-ciel seront visibles depuis tous les espaces dégagés et de toutes les rues de la capitale. L'horizon linéaire sera entrecoupé d'ensembles de tours organisés autour de piazzas, rétrécissant ce qui a toujours été un paysage urbain intime, construit autour de la rue. En aval de Waterloo Bridge, la vue sera dominée par un immeuble résidentiel de 43 étages. Cette construction située juste derrière le Théâtre national, à South Bank, a été approuvée cet été. Dépassant les 134 mètres de la grande roue du London Eye, on la verra depuis tout Londres, de l'Embankment et des ponts de la Tamise jusqu'à Trafalgar Square et St James's Park. Je n'ai rencontré personne qui soit au courant de ce projet. L'édifice n'a d'ailleurs aucun intérêt architectural. Il n'hébergera pas d'administration publique. Il ne servira pas non plus de lieu de culte. Ce n'est qu'un immeuble résidentiel. Et, derrière cet immeuble, un rempart de gratte-ciel de verre se dressera le

long de la rive sud de la Tamise : deux tours à Blackfriars, une autre derrière la Tate Modern, la tour King's Reach surélevée [de 4 étages] près de London Bridge et, à Bermondsey, le Glass Shard ["tesson de verre" - la plupart des tours construites ces dernières années à Londres sont désignées par un surnom qui évoque leur forme] de plus de 300 mètres, plus haut que le plus grand édifice du quartier d'affaires de Canary Wharf. Derrière ce rempart, la nouvelle City de Londres s'élèvera au niveau du coude de la Tamise. Les cubes bâtis dans les années 1980 s'effaceront derrière une forêt de silhouettes imitant le Gherkin ["cornichon", surnom de la tour Swiss Re] de Norman Foster et conçues par des architectes désireux d'impressionner les urbanistes de la City ouverts à tout.

Il y aura le Helter Skelter ["toboggan"], de plus de 300 mètres de haut, le Cheese Grater ["râpe à fromage"], le Pinnacle et le Walkie-Talkie. Il n'existe pas la moindre politique concernant la manière dont l'ancien et le neuf doivent cohabiter dans la ville. Ces projets individuels verront le jour tout simplement parce qu'aucune autorité n'a le courage de les replacer dans un contexte plus large.

La vue en amont de Waterloo Bridge n'en sera pas moins spectaculaire. A Vauxhall, en face de la Tate Britain, les 50 étages de la tour Vauxhall accueilleront des appartements luxueux. Ce ne sont pas des quartiers à visage humain qui vont être construits, mais des forteresses urbaines pires que tout ce qui a pu

être infligé à Londres dans les années 1960-1970. D'autres immeubles verront le jour de l'autre côté du fleuve, chacun dominant les environs sans égard pour l'horizon ni la conservation des sites. Deux tours surgiront au-dessus de la gare de Waterloo, une autre au-dessus d'Elephant and Castle. Deux tours - de 50 étages, dit-on - s'élèveront par ailleurs au-dessus de la gare Victoria, écrasant Belgravia et Pimlico, et bouchant la vue sur le palais de Westminster depuis Waterloo Bridge. Un géant de 43 étages doit également être érigé à Paddington Basin, au mépris de la politique de développement de cette zone restée relativement peu élevée. Des tours sont également envisagées dans le port de Chelsea, sur Warwick Road (la tour Tesco) et à Islington. Les rives de la Tamise vont se métamorphoser en un mur de verre. L'architecte Richard Rogers, conseiller partial de Ken Livingstone, déclare vouloir construire un collier de perles le long de l'eau. Des enclaves en bord de fleuve comme Hays Wharf, Borough Market et le Globe Theater formeront alors de petites oasis qui ne seront plus à leur place, d'autant plus faciles à éliminer pour les générations futures. Rien de tout cela n'est planifié ; c'est l'anarchie totale. Paris, Rome, Amsterdam et même New York, temple du capitalisme, ont développé des politiques de contrôle des grands édifices, avec des interdictions, des limitations de hauteur et des réglementations en fonction des sites. Les tours sont bannies de Greenwich Village, de SoHo [deux quartiers de

Manhattan] et des quartiers historiques des autres métropoles européennes. Les plus proches exemples de ce qui est en train d'arriver à Londres : Shanghai et diverses républiques bananières.

En France

Source : Courrier international

A Paris, où la hauteur des immeubles est limitée à 37 mètres, l'idée d'élever de nouvelles tours divise la majorité municipale. En juin 2006, les élus écologistes ont rejeté le plan local d'urbanisme défendu par le maire socialiste Bertrand Delanoë, qui

prévoyait la construction d'immeubles de bureaux dans quelques zones très localisées du pourtour de la capitale.

**Simon Jenkins**

Tous droits réservés : Courrier International  
C37CE52875D0620EA0D20DC3F307A1089287EA62A1003324E16A6E0

Diff. 202 881 ex. (source OJD 2005)

## En couverture Ma ville demain

### HAMBOURG

## Friche : Quand le port se fait cité

**Avec Hafencity, Hambourg se lance dans le projet de développement urbain le plus important d'Europe.**

Source : Frankfurter Allgemeine Zeitung (Francfort) Hambourg est une ville en plein essor. C'est du moins l'impression qui s'impose de plus en plus aux visiteurs. Cela tient probablement d'abord au fait que le nombre de touristes est en croissance permanente. Par ailleurs, des projets de construction et d'investissement - par exemple le nouveau quartier de Hafencity [Cité du port], en face de la Speicherstadt [les entrepôts historiques], témoignent du retour d'une belle assurance. Deux nouvelles sont venues conforter celle-ci à la fin du mois de septembre : Ole von Beust, le maire de la ville, a posé la première pierre de l'Überseequartier [Quartier outre-mer], qui, selon ses propres termes, n'est rien de moins que "le cœur de Hafencity". Le tourisme y est devenu, ces dernières années, "l'un des moteurs essentiels de la croissance économique à Hambourg".

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : entre 2001 et 2006, la ville a enregistré une croissance de 50 % des nuitées. Avec 105 millions de nuitées par an, elle atteint des records. La branche, qui emploie 105 000 personnes à temps complet, est ainsi devenue une véritable "machine à jobs". Le chiffre d'affaires dans le secteur avoisine les 5,8 milliards d'euros et recèle encore un potentiel de croissance. Les investissements auxquels il a été procédé pour l'aéroport, l'extension du parc des expositions, l'agrandissement du centre de congrès, les salles de concert et à présent le développement de Hafencity dont l'Überseequartier

sera le premier élément, comptent parmi les principaux facteurs de cette santé insolente du tourisme.

Sur près de 8 hectares, une aire située entre l'Elbe et le port de Magdebourg, 400 logements, bureaux, magasins et restaurants verront le jour d'ici 2011. Directement sur les rives de l'Elbe sera construit un nouveau port destiné aux navires de croisière, qui viendra encore renforcer le tourisme. Un centre de recherches scientifiques et un aquarium sont également au programme. Le consortium d'investisseurs Gross & Partner, ING Real Estate et SNS Property Finance investit au total 800 millions d'euros sur ce site. Le trio a remporté le concours en 2005 avec son idée de grand boulevard central descendant jusqu'à l'Elbe.

Au fil du temps, seize bâtiments représentant 280 000 mètres carrés de superficie y verront le jour, une aire quinze fois plus grande que le chantier de la Potsdamer Platz à Berlin. C'est un quartier totalement nouveau qui va croître sur d'anciens sites portuaires désaffectés, 155 hectares de superficie sur seulement 800 mètres de distance à vol d'oiseau à partir de l'hôtel de ville de Hambourg. Il doit être achevé en 2020. Ensuite, si les plans des urbanistes se réalisent comme prévu, plus de 12 000 personnes vivront ici et quelque 40 000 y auront un emploi. La première partie, Am Standortkai, est déjà terminée. La deuxième, Dalmannkai, est déjà en cours de construction. Les premiers bâtiments sont déjà occupés. D'ici à 2008, le quartier devrait être achevé.

Pendant ce temps, on déblaye les terrains pour les constructions prévues des quartiers Am Sandtorpark et Brooktorkai. La majeure partie des concours d'architecture sont déjà clos, et les investisseurs connus. Dans ces cinq quartiers, y compris l'Überseequartier, 1 300 logements seront affectés au marché libre et 40 à 50 % d'entre eux seront voués à la location.

Le développement de bureaux est lui aussi très avancé : après le pionnier de Hafencity, l'éditeur de logiciels SAP, venu s'installer dès 2003, l'entreprise de logistique Kühne + Nagel a installé son siège allemand ici en automne 2006. En plus des experts en bâtiment, d'autres groupes tels Germanische Lloyd, le groupe Neumann, le groupe de médias Spiegel et Unilever ont décidé d'élire domicile en ce lieu.

En France

Source : Courrier international

A Paris, où la hauteur des immeubles est limitée à 37 mètres, l'idée d'élever de nouvelles tours divise la majorité municipale. En juin 2006, les élus écologistes ont rejeté le plan local d'urbanisme défendu par le maire socialiste Bertrand Delanoë, qui prévoyait la construction d'immeubles de bureaux dans quelques zones très localisées du pourtour de la capitale.

**Carsten Knop & Petra Schlitt**