

Des chantiers pour le Grand Paris

Pour sauver une capitale proche du collapsus et imaginer un futur à l'agglomération, l'équipe de Bertrand Delanoë multiplie les accords avec les villes de la couronne. Les blocages sont encore nombreux. Mais le maire de Paris mise sur l'organisation des JO de 2012 pour booster ses projets.

Coopérations intercommunales, accords bilatéraux, convergences Paris-banlieue... Les élus des quatre cents communes de l'agglomération parisienne se seraient-ils réveillés avec l'envie soudaine de communier dans un seul et même élan pour le bien-être de leurs administrés ? Ne rêvons pas. Si aujourd'hui pas un seul colloque ni une seule publication officielle ne font l'impasse sur la nécessité

d'œuvrer ensemble, c'est tout simplement que la métropole parisienne est près du collapsus. Que la ville centre craque dans des habits trop étroits et assiste impuissante à l'hémorragie de ses emplois et de ses familles. Que la petite couronne défaille, souffrant d'hypertension des transports et d'anémie du logement. Et que les habitants de la métropole, qu'ils soient chefs d'entreprise ou employés, trouvent la situation intenable et se sentent ir-



Patrick Berger, architecte assisté de Jean-Christophe Quinton, architecte. Perspective avec la collaboration de Julien Abrial

ENTRETIEN AVEC GUY BURGEL, géographe urbaniste

PATATE URBAINE



Christel Saasco pour ParisObs

ParisObs.- En quoi Paris se différencie-t-elle des autres métropoles ?

Guy Burgel.- L'organisation matérielle de Paris (logement, transports, équipement) est très dense. Sur une patate urbaine de 50 kilomètres de diamètre, vous avez une métropole de 9 millions d'habitants et 4,5 millions d'emplois. Cas unique en Europe, et au monde. Les autres capitales sont plus étendues, avec plusieurs centres distincts. Le paradoxe, c'est que cette organisation physique ne coïncide pas avec la dimension administrative et politique. C'est une contradiction majeure : une agglomération centrale dense et une extraordinaire dispersion des pouvoirs.

Comment sortir de cette contradiction ? - Il est trop tard pour changer de géométrie politique. On a raté le coche avec Paul Delouvrier. On ne peut plus imposer un « Grösse Paris ». Les citoyens ne l'admettraient pas. Par contre, tout projet porte en lui son propre territoire institutionnel et politique. C'est le cas, par exemple, du projet Nord-Est et des canaux parisiens. Il suffit de réunir les entités politiques concernées et de se mettre au boulot.

Et ça fonctionne ? - Si les élus le veulent, oui. Mais on reste sur un urbanisme de projet territorial. On est enfermé dans le dessin, le schéma. L'articulation entre les projets de différente nature ne se fait pas si, antérieurement au dessin, il n'y a pas un grand dessein. Le politique doit primer sur le technique.

■ Recueilli par G. M.

résistiblement attirés par l'appel des régions. Responsable numéro un ? Le pouvoir politique, coupable d'avoir embaumé Paris dans 105 km² alors que le Grand Londres prend ses aises sur 1579 km², Rome sur 1500, Berlin sur 889 km², Madrid sur 605. Recroquevillé dans ses limites de 1840, lorsque les fortifications le protégeaient encore des invasions barbares, Paris s'est trompé de siècle. En supprimant le département de la Seine, Paul Delouvrier, grand préfet gaulliste aménageur de villes nouvelles, a figé la capitale dans un périmètre où elle étouffe et dont elle ne sait plus comment sortir. Car ses voisins se méfient de cette ville qui, tout en perdant emplois et habitants, exerce toujours un fort pouvoir d'attraction sur les Franciliens. Symbole de ce divorce ? Jusqu'à il y a peu, Paris et les communes proches ne disposaient même pas d'une cartographie à la même échelle. L'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) planche sur une nouvelle carte numérisée de l'agglomération pour réparer cette incongruité. Pourtant, à droite comme à gauche, tous sont convaincus que les problèmes qui se posent à Paris et à sa proche banlieue (emplois, logements, transports urbains) ne trouvent pas leur solution dans le périmètre actuel. Qu'il faut changer d'échelle.

Vision du Paris des JO de 2012 englobant la banlieue nord-est (par l'architecte Patrick Berger).

Et cette échelle, malgré la conviction de Jean-Paul Huchon, ne peut être celle de la Région. Les problèmes urbains que pose une conurbation de 9 millions d'habitants et 4,5 millions d'emplois n'ont pas grand-chose à voir avec les difficultés des villages ruraux de Seine-et-Marne ou du Val-d'Oise. « Il ne faut pas oublier qu'à 50 kilomètres de Paris on fabrique des fromages », ironise Jean-Baptiste Vacquin, responsable de l'Apur. Surreprésentés à l'Assemblée régionale, les ruraux ne sont pas les mieux placés pour juger des besoins d'une agglomération vorace en crédits. Alors qui ? Le maire de Paris a fait un choix : ne pas soulever le problème institutionnel, multiplier les accords bilatéraux avec ses voisins autour de projets concrets. Quand il a en face de lui un interlocuteur de poids, tel Patrick Braouezec, maire de Saint-Denis et patron de la communauté d'agglomération Plaine Commune, les choses avancent bon train (lire p.10-11). Mais lorsque l'intérêt commun se dilue dans les égoïsmes locaux, la démarche est complexe. Exemple en proche couronne : il aura fallu deux ans de négociations pour finaliser la tra-

versée de l'île Saint-Denis par le tramway. Et le prolongement du T1 entre Noisy-le-Sec et Romainville est bloqué par le nouveau maire de Noisy, élu sur un programme antitram. Multipliez ce genre d'incidents par quatre cents communes... « Le véritable aménageur de la région parisienne, c'est le transporteur », constate Bernard Landau, membre de l'équipe de Pierre Mansat, adjoint au maire de Paris chargé des relations avec les collectivités territoriales. « Et si les politiques ne s'entendent pas, ce sont les technos qui prennent le pouvoir », s'enchérit Guy Burgel (lire l'entretien ci-contre). Heureusement, malgré ce noir constat, les choses bougent sous l'impulsion d'une nouvelle génération d'élus. « Les rêves de Philippe Laurent, maire UDF de Sceaux, ne sont pas très éloignés de ceux de Pierre Mansat, explique un membre de l'équipe Delanoë. Pour eux, la coopération autour d'un projet commun de territoire va de soi. » Du coup, Mansat caresse le projet d'une conférence métropolitaine où les maires et présidents d'agglomération et de conseils généraux décideraient ensemble des grands choix d'aménagement. Il a même imaginé un lieu symbolique pour l'accueillir : le futur quartier des Halles. N'est-ce pas là que la banlieue vient à la rencontre de Paris ? ■ Gérard Muteaud

Effacer la frontière

Autour du boulevard des Maréchaux, des canaux Saint-Denis et de l'Ourcq, se construit un nouveau monde à cheval sur les landes chaotiques séparant Paris et les villes nordistes.

Si Paris est un complexe haussmannien, la porte de la Chapelle en est l'entrée de service. Un banal et sinistre sas. Jusqu'au parc de la Villette, ce ne sont qu'immenses étendues de terrains plus ou moins à l'abandon, où les rails de chemin de fer jouxtent les voies rapides et les entrepôts industriels. C'est sur cette « frange » en contact direct avec les communes limitrophes de Saint-Denis et d'Aubervilliers que Bertrand Delanoë a décidé de frapper un grand coup. Pour marquer les esprits. Avec son adjoint Pierre Mansat, il multiplie les négociations. Essaie de trouver des ententes. Pour en finir avec cette frontière de macadam, de béton et de fer, qui renvoie dos à dos la capitale et la première couronne.

Le périmètre du projet Paris Nord-Est, c'est 200 hectares – trois fois la surface de la Défense – qui concernent les 19^e et 18^e arrondissements mitoyens des communes dionysiennes. Et, au premier chef, la communauté d'agglomération Plaine Commune de Seine-Saint-Denis créée en 2000 et pilotée par Patrick Braouezec, le maire de Saint-Denis. Lauréat du projet d'aménagement, l'agence d'architecture et d'urbanisme Dusapin-Leclercq, associée aux paysagistes de l'agence TER, est partie du constat suivant : cet enchevêtrement entre Paris et sa banlieue nord-est est laminé jusqu'à saturation par les voies ferrées partant des gares du Nord et de l'Est, très proches. Il faut « faire avec » ces saignées, constatent les urbanistes. La stratégie consiste donc à s'appuyer sur cet entrelacement du boulevard périphérique, du boulevard des Maréchaux, des canaux (Ourcq et Saint-Denis) et des voies



Derrière l'entrepôt Ney (18^e) requalifié en hôtel d'entreprises, un parc-promenade se superpose aux emprises de la SNCF (projet de l'agence Dusapin-Leclercq).



ferrées. A jouer sur les micro-espaces, à franchir les tranchées, à délier les nœuds...

Les talus le long du périphérique seront d'abord élargis pour créer une forêt dense et l'isoler. Les nuisances seront ainsi atténuées et les abords devraient devenir accessibles aux habitants. Le boulevard des Maréchaux, requalifié par les travaux du tramway en nouveau « grand boulevard », sera doté de services et d'une promenade. Le trottoir au nord accueillera le futur tram et, de l'autre côté, sera élargi par un large parvis le long des entrepôts reconvertis. Recyclé, l'entrepôt du boulevard

Macdonald devrait accueillir la Cité de la mode et du design ainsi qu'une grande serre. L'autre entrepôt, le Ney, conservera sa gigantesque rampe sculpturale qui desservira un ensemble de locaux d'activités.

Bureaux, commerces et loisirs viendront enfin équiper le secteur, autour des logements existants porte d'Aubervilliers. Le projet inquiète l'opposition mais aussi les alliés Verts de Delanoë, adversaires jurés des tours. Il séduit en revanche quand il propose de doter ce glacis aujourd'hui infranchissable de liaisons piétonnes entre Paris et la banlieue. Une pro-

menade entre la porte de la Chapelle et le parc de la Villette est d'ors et déjà programmée, en fonction de l'installation du fret ferroviaire. L'architecte François Leclercq se plaît à imaginer que « le paysage perçu aujourd'hui depuis le train tel un "entre-deux" pourra ainsi afficher non seulement une continuité urbaine mais un réel dynamisme ».

Le projet du Parc Canal, mené par l'architecte Serge Renaudie depuis 2001, le long du canal de Saint-Denis, s'inscrit dans une logique similaire. Là aussi, il s'agit d'accentuer l'axe naturel du canal entre le parc de la Villette et le

Stade de France en aménageant tout du long des quais des promenades piétonnières et des poches paysagées sur les parcelles libres, pour faire pénétrer ce parc d'un troisième type, tout en longueur mais doté de tentacules, dans la ville d'Aubervilliers. Le succès des festivités initiées par le maire de Saint-Denis autour du bassin de la Maltournée, à l'occasion de la coupe du monde d'Athlétisme en juillet dernier, a révélé l'importance du canal comme lieu de vie et d'animation. A terme, la jonction entre les promenades autour des canaux de Saint-Denis et de l'Ouercq et de la porte de la Cha-

De la porte de la Chapelle au canal Saint-Denis: un seul et même quartier.

pelle fera de cet immense quartier l'un des pôles d'attraction du Grand Paris. Les malins l'ont compris, qui achètent tout ce qu'ils trouvent de dents creuses ou d'antiques entrepôts industriels... En imaginant, comme dans le 10^e, une réplique du canal Saint-Martin taille XXL.

■ Carine Merlino

Et aussi ...

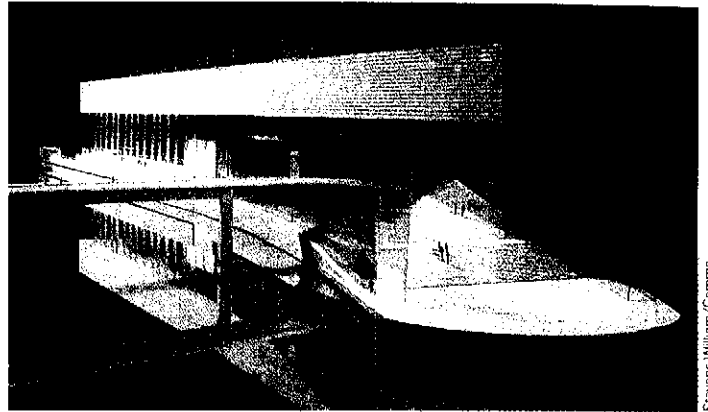
► Ile Seguin Un monument urbain pour l'Ouest parisien

L'aménagement de l'ancienne usine paquebot de Renault sera un « monument urbain » pour la Communauté d'agglomération du Val-de-Seine. Un tiers de la superficie de l'île accueillera la fondation d'art contemporain de François Pinault, dont le chantier devrait commencer fin 2004. Un nouveau pont reliant Billancourt

à l'île Seguin et une Zac d'aménagement, mise en place sur l'ensemble des terrains Renault, sont prévus. Parallèlement, la S.E.M. Val-de-Seine Aménagement a lancé un concours international afin de concevoir la « façade enveloppe » de l'île Seguin, en souvenir de l'ancienne usine.

► Les Batignolles Un village olympique au bord du périmètre

Le projet de réaménagement des emprises ferroviaires près de la porte de Clichy, qui doit accueillir le village olympique pour les JO de 2012, vient d'être remporté par l'architecte-urbaniste François Grether. C'est un principe de bâtiments de logements implantés autour de terrains de plein air qui est envisagé à long terme. L'axe de l'avenue Jean-Jaurès à Clichy sera prolongé côté Paris par une allée piétonne. C'est autour de cet axe que s'organisera le village olympique jusqu'au square des Batignolles. De plus, un aménagement piéton le long des voies ferrées venant de la gare Saint-Lazare viendrait compléter des relations de proximité avec les communes limitrophes.



Le bâtiment de la fondation Pinault (architecte : Tadeo Ando).

Stevens William/Gamma

► Seine Arche Le prolongement de l'axe Est-Ouest

Derrière la plus grande porte de Paris, la Grande Arche de la Défense, la mutation des 124 hectares réservés pour le prolongement de l'axe annonce un développement majeur pour la ville de Nanterre, le département des Hauts-de-Seine et la Région Ile-de-France. La proposition de l'équipe d'urbanistes Treuttel-Garcias-Treuttel, désignée pour transformer ce secteur, procède à l'élargissement de l'axe autour d'un espace public majeur : 17 terrasses dévaleront la pente depuis l'Arche de la Défense.



Côté ouest, une nouvelle perspective pour l'Arche.

F. G. T.

ENTRETIEN AVEC PIERRE MANSAT,

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

Plusieurs mairies, un seul territoire

ParisObs. – En quoi le projet Nord-Est est-il exemplaire ?

Pierre Mansat. – Les stratégies de Plaine commune et de Paris auraient pu être en confrontation. Il faut éviter que les communautés d'agglomération s'autoprotègent. Nous avons montré qu'il est possible de travailler ensemble à l'échelle d'un territoire pertinent sans se li-

miter à nos frontières communales respectives.

L'amélioration des quartiers délabrés du glacis nord-est, c'est possible ? – L'avenir du développement de la capitale se joue aujourd'hui en grande partie sur la couronne, et particulièrement les quartiers bordant le périmètre. Le tramway sur les Maréchaux est prévu pour redonner de la va-

leur à ce boulevard quasi mitoyen. Les secteurs du GPRU (grand projet de renouvellement urbain) que nous avons défini, dont Paris nord-est, mais aussi les portes Pouchet, de Clignancourt, Montreuil, Vincennes et Vanves sont aussi situés sur la couronne. Par ailleurs, afin de mettre en concordance nos projets respectifs, un travail de car-



Corsan Olivier/Le Parisien/Photo PCF

tophique partagée, entre Paris et ses voisins, est engagé par l'Atelier parisien d'urbanisme. Impensable il y a dix ans !

■ Recueilli par C. M. et G. M.

Un Amsterdam parisien

130 kilomètres d'eau vive pour créer de nouveaux quartiers et des espaces verts entre la Vilette (19^e) et la campagne picarde. Des aménagements qui mobilisent 43 communes.

C'est l'aménagement dont rêvent tous les Parisiens. Sur-tout les adeptes des balades à bicyclette depuis Paris et de la navigation fluviale. 130 kilomètres de canaux qui s'étirent du bassin de la Vilette jusqu'à Mareuil-sur-Ourcq, dans la campagne picarde. Deux régions, cinq départements et 43 communes traversés. Le canal de l'Ourcq est une formidable colonne vertébrale pour combiner réhabilitation urbaine, activités économiques et environnement. Un défi capable de réconcilier les verts et le PS, la droite et la gauche, les maires des communes rurales et la grande métropole, la capitale et sa région.

Propriété de la Ville de Paris sur les 660 hectares – dont 200 hectares de plan d'eau – de son emprise, le canal se partage pour deux tiers en une zone rurale puis pavillonnaire et pour un tiers en un tronçon fortement urbanisé et post-industriel. Sur ces 40 kilomètres de canal à « grand gabarit », de nombreuses friches, mais aussi des centrales à béton en activité et un trafic portuaire en perte de vitesse. Depuis le début du XIX^e siècle, où les canaux de la Ville de Paris servaient à l'alimentation en eau et à l'approvisionnement de la



Le canal, près de Bobigny.

Henry Guayard / Magnum Photos

capitale en bois, blé, pierre et charbon, les usages se sont diversifiés, avec une montée des loisirs.

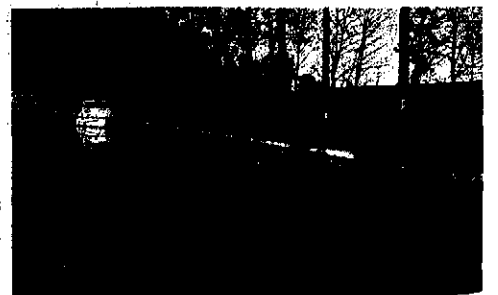
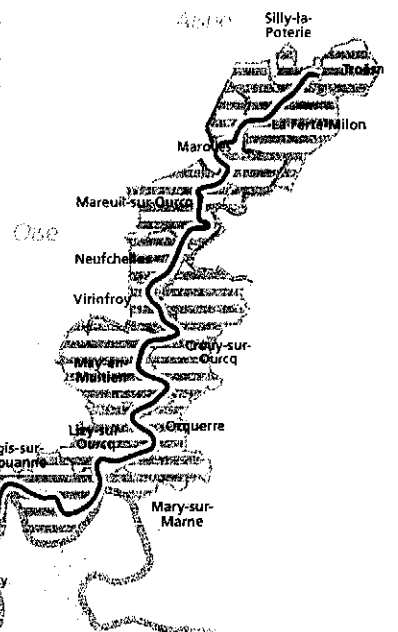
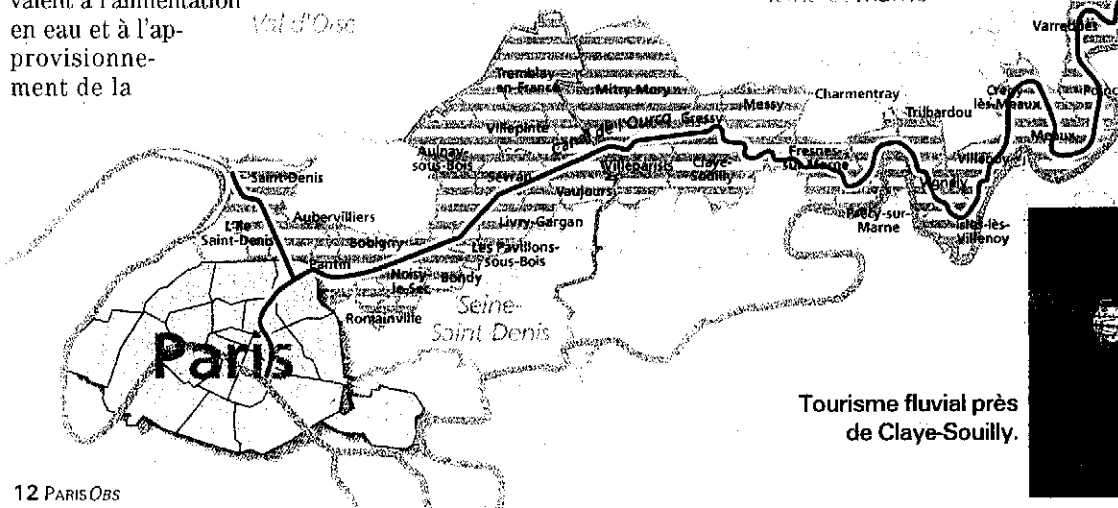
L'idée de Pierre Mansat et de l'équipe de l'Apur est de faire cohabiter ces différentes activités en renforçant le trafic fluvial – notamment pour l'évacuation des déchets ménagers par la création d'un port au niveau de Bobigny, en face des ateliers de l'Ourcq, en jonction avec la voie ferrée. Le transport de passagers, entre la Vilette et le

Stade de France par le canal Saint-Denis, mais aussi entre le métro Corentin-Cariou et le Parc de la Vilette, entre la Vilette et Pantin (le canal est libre d'écluse jusqu'à Pavillons-sous-Bois), sera également encouragé. Enfin, les communes, qui jusqu'alors avaient tourné le dos à ce territoire « ennemi », sont invitées à le reconquérir. Tourisme fluvial, promenade aménagée pour les piétons et les cyclistes, parcs de loisirs le long du canal (la base de Romainville) en feront un poumon vert du Nord-Est parisien et un objectif de sortie pour les courts séjours. Le potentiel existe à condition de développer des circuits alternatifs et l'offre d'hébergement, de restauration, quasi inexistante. Il faut pédaler longtemps avant d'apercevoir un bistro au bord de l'eau.

Bernard Birsinger, jeune maire communiste de Bobigny, est un partisan enthousiaste de cette reconquête. « Dès 1998, nous avons engagé une réflexion sur le développement de la commune et, très vite, il est devenu évident que le canal était une opportunité fantastique. Aujourd'hui,

la voie ferrée coupe le Parc de la Bergère de l'eau. Mais il existe entre la Nationale 3 et le canal toute une bande de terrain pour imaginer une nouvelle façade à la ville. Quant au port, c'est une idée tout à fait cohérente dans un contexte de développement durable. De même qu'une navette fluviale met la Vilette à une demi-heure de Bobigny. » Priorité pour Bernard Birsinger : inscrire le chantier en bonne place dans le prochain contrat de plan Etat-Région. Après les élections régionales...

■ Gérard Muteaud



Tourisme fluvial près de Claye-Souilly.

Rêve américain à Bièvre Valley

Ils sont 4 000 chercheurs tout au long de la ligne de Sceaux et de la vallée de la Bièvre. Ils ont décidé de se connecter pour faire masse. Un network scientifique est né.

Une fois n'est pas coutume, l'initiative de ce regroupement de communes revient à des universitaires. Initialement, quelques écoles d'enseignement supérieur décentralisées bon gré mal gré dans la banlieue sud se regroupent en club pour se tenir chaud. Autour de l'École normale supérieure de Cachan, le directeur d'alors, M. Decomps, réunit l'École centrale de Paris, posée à Châtenay-Malabry, quelques écoles d'ingénieurs voisines et des laboratoires de recherches : celui de l'armée à Arcueil, d'EDF à Clamart, de l'Institut Gustave-Roussy et du CNRS à Villejuif, l'INRETS (transports), etc. L'idée est de booster le blason de ces établissements, coincés entre les grandes écoles parisiennes et le pôle scientifique prestigieux de Saclay.

En 1995, naît le projet d'un réseau à haut débit qui relierait ces écoles et labos de recherche entre eux. Nom de code, RN20. La Scientific Valley de l'Est américain ne s'appelle-t-elle pas RN128 ? Premiers contacts avec le préfet de Région et quelques communes pour obtenir des subsides. C'est en 1997, avec l'intervention du Comité de Développement du Val-de-Marne, animé par Dominique Giry, que l'affaire prend un tour efficace. Car il en fallait du savoir-faire pour constituer cette « vallée scientifique de la Bièvre », avec des communes de toutes couleurs politiques, à cheval sur deux départements (les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne), deux conseils généraux, plusieurs communautés de communes. En décembre 1998, Dominique Giry organise les Assises de la Bièvre et ils sont tous là, universitaires mais aussi élus et responsables territoriaux. « On a nous-mêmes découvert les particularités de ce territoire, raconte Jean-Yves Le Bouillonnet, maire PS de Cachan. Nous n'avions pas

conscience que 4 000 chercheurs, 250 centres de recherche s'étaient installés le long de cet axe historique de la ligne de Sceaux. »

Les premières conventions avec l'État et la Région sont passées en 2002 et une « conférence territoriale » composée d'élus constituée en 2003. Cette fois, on parle équipement et développement économique : « Ce sont des territoires fracturés par des infrastructures au service de Paris : bretelles d'autoroute, ligne TGV, A86, raconte Le Bouillonnet, qui préside



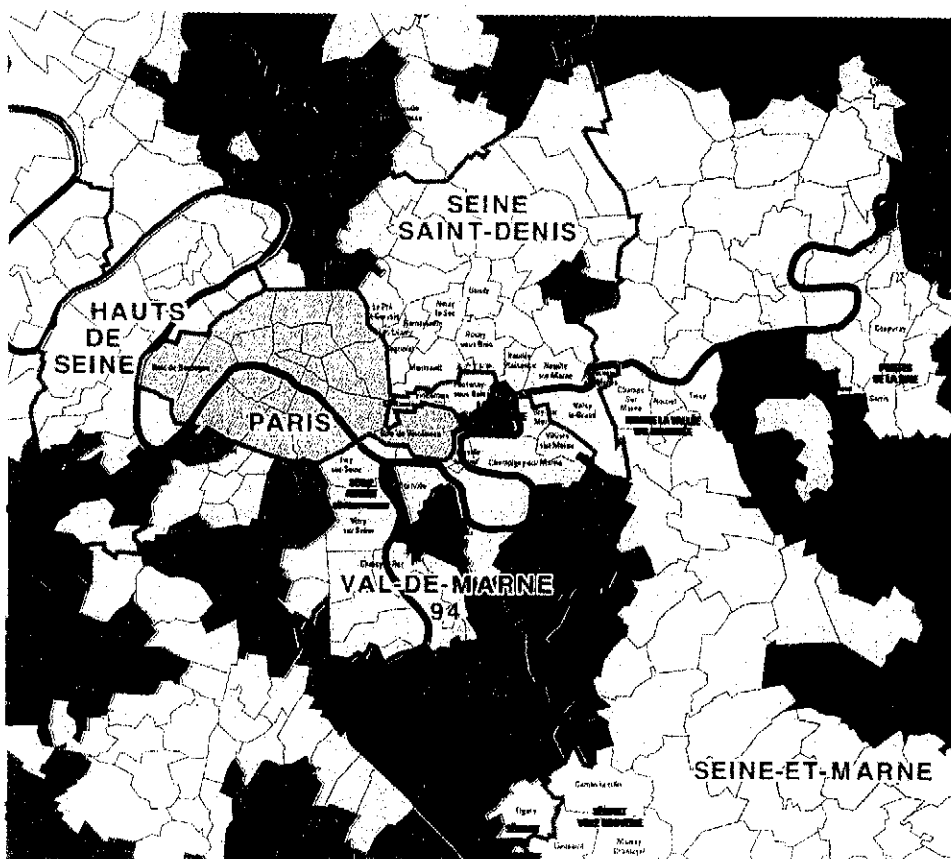
Recherche sur le cancer à l'IGR.

Arnaud Cheron, Institut Gustave-Roussy

la conférence territoriale. Pendant des années, nous en avons subi les nuisances de bruit, de pollution, sans aucune contrepartie. Ensemble, on va peut-être réussir à obtenir enfin la couverture de ces bretelles. » Tous restent très attachés à la dimension informelle de leur regroupement : « Ce n'est pas une intercommunalité. Nous ne mettons pas en commun le pouvoir décisionnel. Nous travaillons en réseau. » Un hommage aux fondateurs en quelque sorte.

■ Catherine Erhel

LA MONTÉE EN PUISSANCE DE L'INTERCOMMUNALITÉ



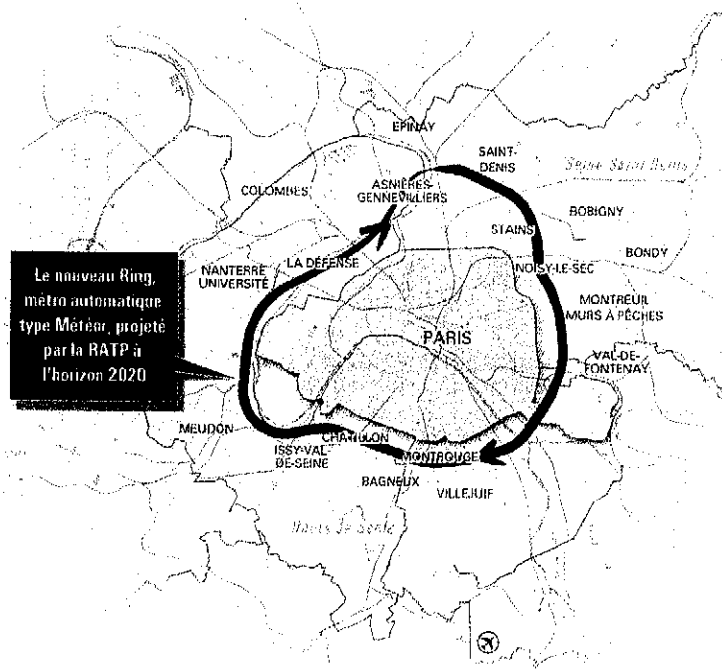
Sources 2008. Infographie : Méhdy/Novel Observateur

Un super-Météor en rocade

Après une décennie d'assouplissement, les transports collectifs pourraient bien dessiner les contours du futur Grand Paris. Avec un métro automatique au large du périphérique.

Le projet est dans les cartons de la RATP. Une rocade géante, à 3-4 kilomètres du périmètre, fait le tour de Paris, contourne le bois de Boulogne le long de la Seine, grimpe au nord jusque vers Saint-Denis, flirte avec la frontière parisienne au niveau de Montreuil pour s'en éloigner à nouveau légèrement au niveau d'Ivry, Montrouge et Châtillon. Si tout se passe bien, si la prochaine Assemblée régionale l'adopte, si les financements sont votés, si la programmation est inscrite au prochain contrat de plan Etat-Région 2006, les premiers tronçons de ce métro automatique type Météor pourrait voir le jour en... 2017. L'anneau complet, s'achever dans 25-30 ans. Et façonner le visage d'un nouveau Grand Paris.

« L'époque où la RATP proposait des tuyaux pour transporter le plus de passagers possible de la périphérie vers le centre est terminée. » Pascal Auzannet, directeur du Développement et de l'Ac-



tion territoriale à la RATP, est un passionné. Qui ne se noie pas dans la technique et revendique la dimension urbaine de son métier. « Depuis des décennies, le budget temps d'un Francilien ne bouge pas. Il est de 88 minutes par jour. En 20 ans, d'énormes investissements ont été réalisés pour gagner en efficacité. Mais les usagers ont troqué leur gain de temps contre plus de confort, ils sont partis habiter plus loin, dans des logements plus grands. On sait aujourd'hui que l'économie qu'ils ont réalisée sur le foncier ou la location a vite été grignotée par l'explosion du budget transports. C'est un peu comme si une main invisible lisait tous les efforts déployés et qu'on en revenait toujours à ces fameuses 88 minutes. »

Météor/Nouve Observateur

Tous les spécialistes de l'aménagement savent aujourd'hui qu'étaler la ville à l'infini a un coût, que la distance est gourmande en énergie. Au contraire, là où la ville est dense, la consommation en carburant est plus faible et les équipements de transports collectifs plus facilement rentabilisés. Quand on lui fait observer que depuis Météor les transports en commun ont pris un sérieux retard dans l'agglomération, Pascal Auzannet hoche la tête. « Eole et Météor ont absorbé 60% des crédits transports des 10^e et 11^e plans. Quand est arrivé le plan suivant, il n'y avait aucun projet dans les cartons. La leçon du 12^e contrat de plan, c'est qu'il faut lancer les études très en amont. Aujourd'hui, les investissements consacrés par l'agglomération parisienne aux transports en commun (0,12% du PIB régional) sont deux fois moins importants que dans les autres capitales européennes. »

MÉGA-PÉRIF : LA ROUTE DES CATHÉDRALES

● Aller de Reims à Chartres sans traverser l'Île-de-France, un rêve d'aménageur ? L'idée n'est plus tout à fait une vue de l'esprit. Dans quelques années, il sera possible de faire le tour complet du Bassin parisien. Cette grande rocade aura « deux fonctions », explique Bernard Robert, secrétaire général de la mission Bassin parisien, relier les villes et permettre au transit de ne plus passer par l'Île-de-France ». Conséquences : la région parisienne serait en partie désengorgée et la francilienne retrouverait ses fonctions de super-périphérie.

L'autoroute A26 assure déjà la jonction entre Troyes, Châlons-en-Champagne, Reims et Saint-Quentin. La liaison Saint-Quentin-Amiens-Rouen (A29) est, elle, en cours de travaux. Son dernier tronçon, entre Amiens et Rouen, devrait être achevé en 2008-2009.

Suite de la route des cathédrales : Rouen-Evreux-Chartres-Orléans. La RN 154 (2 X 2 voies) est d'ores et déjà avancée. « Il reste le contournement de Dreux, qui est urgent », souligne Charles Blanpain, directeur de l'Association des villes du grand bassin parisien. Prévue par le contrat de plan Etat-Région, cette déviation est attendue pour 2007-2008.

La boucle sera bouclée vers 2008-2009 avec la liaison entre Artenay, au nord d'Orléans, et Courtenay, qui prolongera le tronçon Sens-Troyes (A19). Le Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire (Ciadt) a donné son feu vert à ce projet qui coûtera quelque 600 millions d'euros, versés par le concessionnaire, l'Etat et les collectivités locales. Seul bémol pour les automobilistes : les autoroutes seront à péage. ■ Mikael Guedj

PARIS-IVRY

Belvédère au bout de l'avenue de France

Dans le prolongement de la bibliothèque François-Mitterrand, Yves Lion planche sur la jonction entre le 13^e et Ivry. Avec ou sans tours.



De part et d'autre du périmètre, les friches qui accueilleront 400 000 m² de bureaux et de logements.

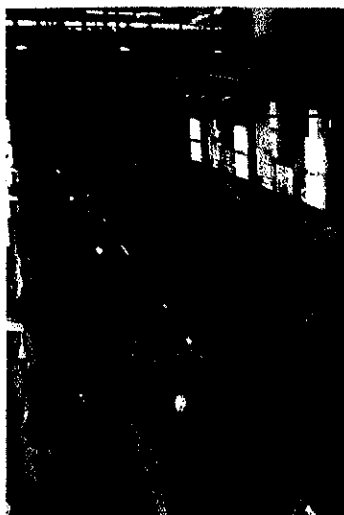
La Ville de Paris a enfin décidé de s'atteler au problème du débouché de l'avenue de France, qui court désormais au-dessus des voies de chemin de fer de la gare d'Austerlitz. Comment pouvait-elle finir sa course sur le boulevard des Maréchaux et développer des liens avec Ivry ? L'architecte-urbaniste Yves Lion propose, pour la dernière extension de la Zac Rive gauche, un carrefour en patte d'oie avant le boulevard des Maréchaux pour rejoindre d'un côté les quais de Seine, de l'autre les cotéaux d'Ivry. En se faisant discret sur ses propositions d'immeubles de grande hauteur qui ont déjà suscité un tir de barrage des Verts, de l'opposition municipale et des associations.

L'avenue se terminerait alors par une place majeure, en belvédère sur les voies de chemin de fer avec un point de vue imprenable sur la banlieue sud-est. Aucun arc de triomphe ne se dressera sur cette porte, mais cette place publique laisse la possibilité de venir combler dans un deuxième temps l'espace vide laissé entre les deux boulevards, pour accueillir un grand équipement régional. Yves Lion suggère une salle philharmonique, le belvédère se transformant en parvis de l'édifice sur le boulevard Masséna. Un scénario à long terme mais qui séduit aussi bien le 13^e arrondissement que la commune d'Ivry.

Présentée lors du choix du projet, Ivry, accompagnée de la

Mission Seine Amont, apprécie l'option « continuité urbaine », qui prévoit aussi un nombre important d'espaces verts, et se dit favorable à créer des rues de son côté. Ce nouveau quartier à cheval sur les derniers boulevards parisiens accueillera environ 400 000 m² d'espaces construits, dont la moitié seront attribués à des logements. Il faut imaginer pouvoir bientôt emprunter « l'allée Paris-Ivry » depuis l'université Paris-VII, passer sous les boulevards (Maréchaux et périphérique), apercevoir les pieds des nouvelles bretelles inscrites dans un parc, et redescendre vers les quais de la Seine pour une partie de beach volley...

■ Carine Merlino










F. Dugiv/BEP/Le Parisien/VaxPPP

Le succès de Météor plaide en faveur de ce mode de transport en petite couronne.

Pourtant, la demande explose, surtout dans la petite couronne pour des déplacements de banlieue à banlieue. La prévision de trafic du T2, le tramway entre Issy et la Défense, était de 25 000 voyageurs/jour. Il en transporte 65 000. Même chose pour Météor qui explose avec 300 000 voyageurs/jour sur le tronçon Grande Bibliothèque-Saint-Lazare. Si le bouclage des grands tramways (70 kilomètres de T1 et T2) et la prolongation de Météor jusqu'à la porte de Clichy et des lignes de métro 4, 8, 12 et 13 sont d'ores et déjà inscrits au programme (*lire, page 12, l'article de Maël Thierry dans le n° 2048 du 5 au 11 février*), la RATP mise beaucoup sur sa super-rocade de métro automatique. Mais en attendant le résultat des élections régionales, pas question de laisser filtrer des informations sur le tracé exact de cette rocade. Le sujet est trop sensible et les intérêts trop divers. Seule certitude : les stations seront conçues comme des pôles d'activités pour requalifier les quartiers traversés. « *Les transports en commun doivent participer à un autre type d'organisation urbaine. Et répondre au type de ville que les politiques ont choisi. C'est un projet global.* »

■ Gérard Muteaud

 90 x 90 x 85	 90 x 90 x 85	 80, rue Claude Bernard 75005 Paris ☎ 01 45 35 08 69		 155 x 85 x 86	 74 x 80 x 80	 76 x 90 x 78
--	---	--	--	--	---	---