

[20 et 21 mars 2014 : 5ème édition des journées Grand Paris](#)

L'École d'Urbanisme de Paris, issue du rapprochement de l'Institut Français d'Urbanisme et de l'Institut d'Urbanisme de Paris, organise les 5èmes journées Grand Paris :

Paris, Lyon, Marseille : entre gouvernance et projet métropolitain

Au programme, mené par les chercheurs, praticiens et élus participants:

- Mise en perspective des processus de transformation institutionnelle à Paris, Lyon et Marseille, afin de mieux spécifier les convergences et les singularités des modèles de gouvernance en cours d'installation,
- Analyse critique du rôle structurant attribué aux infrastructures de transport, à l'interface de la gouvernance et du projet métropolitain,
- Analyse comparative de la place donnée aux acteurs économiques dans la fabrique du projet métropolitain,
- Ouverture sur les enjeux de coopération inter-métropolitaine entre Paris, Lyon et Marseille.

Lieu: Cité Descartes à Champs sur Marne

[Entretien avec Valérie Pécresse](#)



Quelle est votre vision du Grand Paris ?

C'est l'avenir de l'Île-de-France, un projet qui conjugue beaucoup d'ambitions en matière d'emploi, de croissance, de qualité de vie et de développement des territoires. Grâce à un réseau de transport desservant tous les grands pôles de petite et grande couronne, on va offrir aux communes la perspective de créer du logement et de l'emploi près de chez elles, d'améliorer la vie des habitants et de désenclaver des territoires délaissés. C'est un projet gagnant sur tous les plans. Et pourtant j'ai été bien seule à le défendre lors des élections régionales de 2010.

En tant que député des Yvelines, êtes-vous favorable à un métro léger pour Saclay ?

Je n'ai aucun problème avec ce choix d'un métro léger. Ce dont je ne voulais pas, c'est d'un tramway. Pour relier Versailles à Orly et desservir [le plateau de Saclay](#), nous n'aurions absolument pas été à la bonne vitesse. Le sujet pour Saclay, c'est la liaison avec Paris et avec les aéroports. Pour un site qui a vocation à porter la fine fleur de l'innovation française, il nous faut une liaison rapide de moins d'une demi-heure avec la capitale et Orly.

Retrouvez la suite de l'entretien dans le dernier numéro du Magazine Grand Paris, disponible en kiosque ou par [abonnement](#).

[le gouvernement met en place la circulation alternée à Paris et en petite couronne](#)

Pour tenter de limiter l'ampleur de la pollution qui touche actuellement l'Île-de-France, le gouvernement a décidé de mettre en place à Paris et dans les 22 communes de la petite couronne (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) un dispositif de circulation alternée à partir de ce lundi 17 mars 2014 à 5 heures 30.

Lundi 17 mars étant un jour impair, seuls les véhicules légers à pots catalysés (voitures, scooters et motos) dont le premier bloc de chiffre se termine par un chiffre impair seront autorisés à circuler dans le périmètre réglementé. Le détail des véhicules interdits (poids-lourds et véhicules légers à pot non catalysé) à la circulation et de ceux bénéficiant d'une dérogation (véhicules légers non polluants, véhicules utilitaires, véhicules utilisés par 3 personnes au moins, véhicules assurant une mission de service public, véhicules en charge de l'approvisionnement, véhicules indispensables à une activité professionnelle, véhicules conduits ou transportant des handicapés,...) se trouve sur le site de la [préfecture](#) de Paris.

[Beaugrenelle](#)

7 000 m² de végétation plantés sur le toit du centre commercial Beaugrenelle

Entièrement rénové et repensé aux [normes HQE](#) (Haute qualité environnementale), le centre commercial Beaugrenelle baigne dans la verdure : arbres sur la chaussée, plantes sur les façades et sur la terrasse, au final un vaste jardin suspendu à trente mètres au-dessus de la Seine, conçu pour préserver les espèces présentes dans le quartier. Une démarche environnementale qui s'inscrit dans la réglementation du Plan local d'urbanisme de Paris (PLU), préconisé par la mairie depuis 2005 où architectes et entrepreneurs doivent intégrer dans leurs projets de construction ou de réhabilitation un coefficient de végétalisation ou de biotope, variable en fonction du déficit végétal de la zone à bâtir. Une politique qui a permis la création entre 2005 et 2010 de plus de 4 ha de toitures-terrasses végétalisées. Une nécessité dans une ville aussi dense que Paris où il a été prouvé que la présence de plantes et d'arbres pouvait faire baisser la température ambiante.

La formule du toit idéal

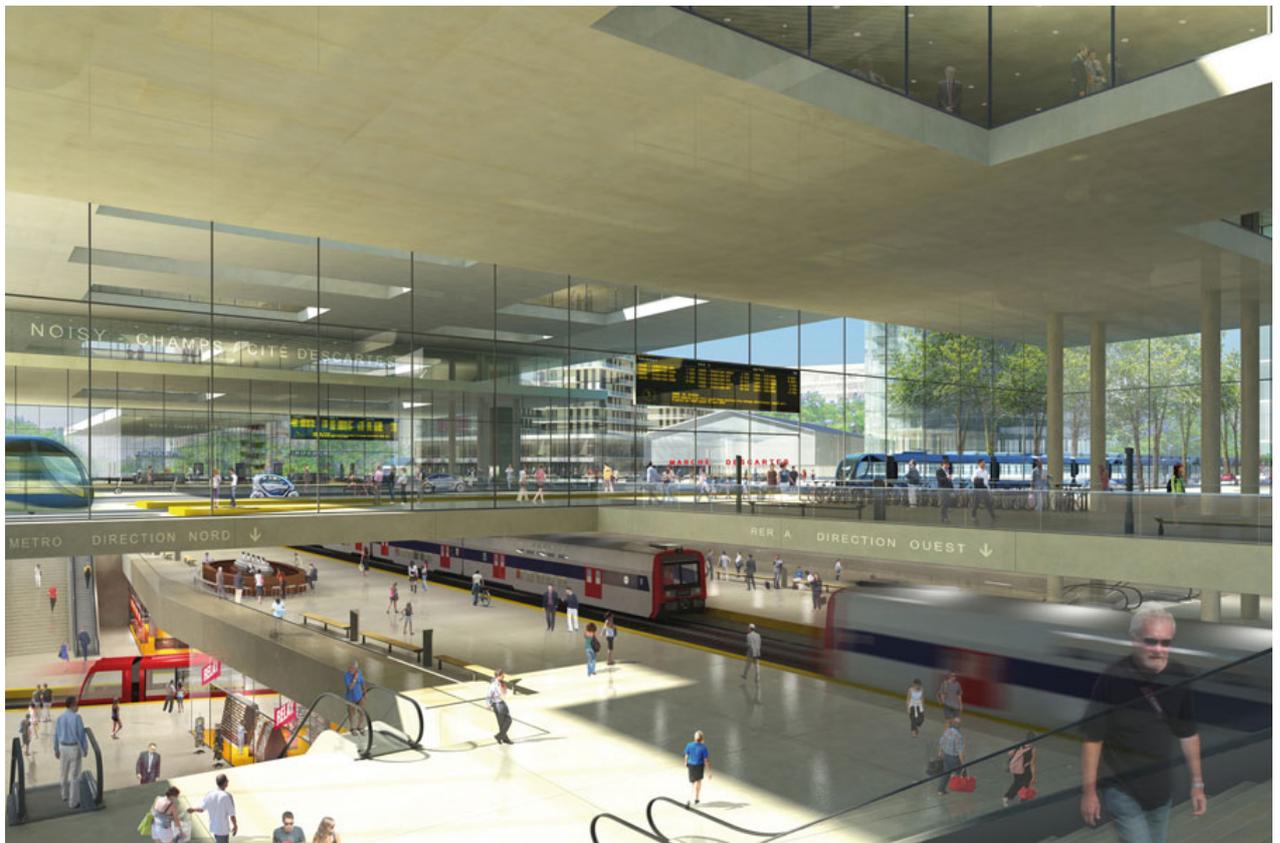
Au cours du mois d'août 2011, une expérience a en effet été menée dans le cadre du projet EPICEA ([Étude pluridisciplinaire des impacts du changement climatique à l'échelle de l'agglomération parisienne](#)). Elle a permis de noter une différence de 4 degrés entre le site de la gare de l'Est, où

une faible proportion végétale entraîne une température plus importante, et le parc des Buttes-Chaumont.

L'espace au sol étant limité, repenser l'enveloppe du bâti avec des façades et des toits arborés semble donc être une solution pour faire face aux effets du changement climatique en milieu urbain. « C'est vraiment une question de santé et de qualité de vie » explique Marc Barra, écologue au sein de l'[agence Naturparif](#). « Mais à condition que ce soit bien fait, précise-t-il. Il faut pouvoir reproduire sur le toit un écosystème fonctionnel en utilisant de la terre locale enrichie avec du compost, des briques concassées, puis planter des espèces adaptées au milieu environnant pour créer un espace vert sensé et cohérent. Et non pas mettre juste un coup de peinture verte comme le modèle sedums/pouzzolane (plantes grasses plantées sur un sol de pierre volcanique de 3 ou 4 cm) qui présente peu d'intérêt environnemental. Le toit idéal, insiste-t-il, doit avoir un substrat entre 20 et 50 cm où l'on retrouve les caractéristiques proches d'un sol naturel. On peut varier les formes, les strates végétales (herbes, arbustes,...) et les milieux». Plus le substrat est intense et varié et plus la toiture offrira des avantages écologiques.



[Grand Paris express](#)



Les impératifs de développement durable et la perspective du Grand Paris ont impacté l'urbanisme. Les erreurs du passé aussi. La tendance est aux « morceaux de ville », concept dans lequel s'inscrit désormais l'immobilier d'entreprise appelé à se diversifier et à s'internationaliser.

Pour Renaud Roger, économiste et urbaniste à [l'IAU](#), « ce sont les infrastructures, comme le Grand Paris express, qui polarisent l'emploi et renforcent l'attractivité globale d'un territoire ». Le critère incontournable d'accessibilité est partagé à la fois par les entreprises et leurs employés. Mais ces derniers recherchent en plus une ambiance urbaine de qualité, avec des espaces verts, des commerces, bref un cadre de vie agréable. Renaud Roger note à ce propos une désaffection générale de la verticalité - des tours et de leurs charges locatives élevées - au profit du campus, espace horizontal très à la mode, tout en doutant du bien-fondé de ces « villes dans la ville qui ne sont pas des morceaux de ville ».

Retrouvez la suite de l'entretien dans le dernier numéro du Magazine Grand Paris, disponible en kiosque ou par [abonnement](#).

[Entrepôt MacDonal](#)

Le point de vue de Jean-Jacques Treuttel, architecte urbaniste et paysagiste ([TGT et associés](#))

Entre les boulevards des Maréchaux et le périphérique, dans le 19^e arrondissement, l'ancien entrepôt Macdonald est en cours de reconversion dans le cadre du projet de renouvellement urbain Paris Nord-Est mis en œuvre par la mairie. Jean-Jacques Treuttel décrypte la mutation de ce géant de 617 mètres.

Avec l'œil d'un architecte étranger au projet, Jean-Jacques Treuttel commente la métamorphose en cours des anciens entrepôts Macdonald, à Paris 19^e, conçus en 1970 pour l'entreprise de fret SNTR Calberson. « La première photo met bien en valeur le caractère d'entrepôt du bâtiment, qui est plutôt de bonne facture pour un entrepôt construit dans les années 1960. Il est extrêmement étiré et relativement haut. Ce qui est intéressant, c'est la répétition de modules qui marque son horizontalité » observe l'architecte. Le projet de reconversion, réalisé par l'agence néerlandaise OMA, a d'ailleurs conservé l'échelle hors normes de ce vaisseau de 617 mètres, presque aussi long que l'île Saint-Louis, grand témoin de l'activité semi-industrielle de ce nord-est parisien.

« Dans l'entre-deux, entre le bâtiment et le boulevard, on distingue un espace de déchargement et de stationnement » poursuit Jean-Jacques Treuttel. « Le temps est triste et gris ; il vient probablement de pleuvoir et l'on ne voit que des voitures et des camions. En revanche, sur la vue d'architecte, tout change ! Il fait beau, il y a du monde sur les coursives et le trottoir. Le bâtiment a été épuré, rendu plus lisse, comme nettoyé, voire aseptisé. On est passé d'un béton un peu rugueux à un métal bleuté et de grandes baies vitrées ».

« Une impression de lévitation »

L'attention de l'architecte urbaniste se porte inévitablement sur la transformation de l'entrepôt : « Il a été surélevé de 4 niveaux, avec un étage en retrait. Néanmoins, cette surélévation n'écrase pas le bâtiment initial. Au contraire, elle donne une impression de légèreté, et même de lévitation par rapport à la partie basse. Sur cette dernière, le porte-à-faux a disparu pour abriter des magasins ou peut-être des bureaux. Toutefois, ça ne donne pas l'impression qu'on ait voulu casser l'étirement du bâtiment » remarque-t-il.

Avant même la conception du bâtiment industriel, la ville de Paris lui avait d'ailleurs prévu une seconde vie. « [...] La construction actuelle, étant donnée sa grande longueur, devait être étudiée pour apparaître en quelque sorte comme le socle, le soubassement des constructions futures, expliquait alors Marcel Forest, l'architecte retenu. On n'engage ainsi en rien leur définition : construction unique ou constructions multiples, de destinations très différentes pouvant aller du simple entrepôt aux constructions scolaires ou aux salles de sport. [...] Son esthétique suffit pourtant à ce qu'il demeure un édifice complet d'apparence, dans l'attente, qui sera peut-être longue, des programmes futurs ».

[Axe Seine](#)

Depuis 20 ans, les échanges internationaux maritimes croissent de 10% par an. 80% des marchandises dans le monde sont transportées par la mer. Et ce sont les ports qui organisent ce

commerce. Aujourd'hui, les plus grands ports sont asiatiques, chinois pour la plupart : Shanghai, numéro 1 mondial, Tianjin, le port de Pékin, Singapour, Hong-Kong. Les classements sont très variables. Mais ce dont on est sûr c'est que Rotterdam est le plus grand port européen et qu'il rivalise avec les ports asiatiques. On sait aussi qu'Anvers et Hambourg s'en sortent bien et Le Havre plutôt mal. Le plus grand port français sur le trafic de conteneur est 53ème dans le monde, 10ème en Europe .

LE HAVRE

Un comble, comme le dit [Jacques Attali](#), « pour un pays qui possède la 2ème surface maritime au monde. » Autre chiffre : le rapport entre l'importance du port (en termes de conteneurs) et la taille de la ville. Shanghai : N°1, 23 millions d'habitants ; Hong Kong : 3ème, 7 millions ; Dubai : 9ème, 1,6 million; Rotterdam : 10ème, 600 000 ; Anvers : 14ème, 500 000 ; Le Havre : 53ème, 180 000. La réalité est cruelle pour le port normand : sa ville est petite, trop petite. Pour se développer, il doit s'adosser à une grande agglomération. Paris, pour ne pas la nommer.

[Entretien avec Jacques Attali](#)

Depuis plusieurs années déjà, Jacques Attali défend le principe d'un Grand Paris tourné vers son fleuve et doté d'une façade maritime. Il en a d'ailleurs fait un livre, « Paris et la mer », en 2010. Pour lui, ce n'est plus une ambition, mais la dernière chance d'éviter le déclin.

++ WEB

[« Paris et la mer, La Seine est capitale »](#) de Jacques Attali

[Du 11 au 14 Mars : LE MIPIM - Le Marché International des Professionnels de l'Immobilier](#)

[Le MIPIM](#) réunit les acteurs les plus influents de tous les secteurs de l'immobilier professionnel - bureaux, résidentiel, commerces, santé, sport, logistique - offrant un accès inégalé aux plus grands projets de développement immobiliers et aux sources de capitaux à l'international.

