

[Interview, Thierry Lajoie](#)

[Retrouver également un extrait de l'article ici.](#)

[Marc Mimram : un pont, c'est tout !](#)

Il a été désigné pour réaliser l'extension de Roland-Garros. Mais c'est surtout pour ses ouvrages de franchissement ponts, passerelles... que Marc Mimram est réputé dans le monde entier. Ce diplômé de philosophie est également un intellectuel : sa pratique de l'architecture se fonde sur des convictions âprement défendues. Rencontre.

Tristan Quinault-Maupoil

Il est l'un de ces hommes qui dessinent le paysage de l'Île-de-France. Marc Mimram, 62 ans, n'est pas un habitué des revues de papier glacé. Pourtant, son palmarès est éloquent. En 2013, ce diplômé de Berkeley et de l'École nationale des ponts et chaussées a remporté le très prestigieux et convoité prix de l'Aga Khan pour la réalisation du pont Hassan II, à Rabat, au Maroc. Quand il reçoit dans son cabinet du 11^e arrondissement de Paris, il n'en parle que très modestement... « Je suis fier que ce prix reconnaisse les ouvrages d'art comme étant capables de construire des architectures sensibles, attentives et généreuses. » Pour la « séquence émotion », on repassera.

Cet ingénieur, également titulaire d'un DEA de philosophie, préfère installer son interlocuteur face à un PowerPoint et dérouler ses derniers travaux. On voit alors la passion animer le visage de cet homme d'apparence un peu revêché dont on s'aperçoit vite qu'il vaut mieux éviter d'interrompre l'exposé par une question, aussi banale soit-elle. « Combien de ponts avez-vous construit ? », demande-t-on pourtant. « Oui, oui, j'y viens dans un instant », s'agace-t-il, renvoyant son interlocuteur dans la peau d'un étudiant de l'École d'architecture de Marne-la-Vallée, où il enseigne, après avoir donné des cours aux Ponts et Chaussées, à l'École polytechnique fédérale de Lausanne et à l'université de Princeton (New Jersey)...

L'ingénieur semble cohabiter aisément avec le philosophe. « Cette double formation me permet de regarder la question architecturale au-delà de la question technique. J'ai une relation plus grande au monde », confie-t-il.

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

BRUXELLES, métropole bloquée

Encerclée par la Flandre, la capitale de la Belgique (et de l'Union européenne), ville majoritairement francophone, apparaît corsetée dans son développement métropolitain. En cause, les tiraillements communautaires du Plat Pays qui aboutissent à un éparpillement des compétences. Alors que Bruxelles s'appauvrit et connaît d'inquiétants problèmes de mobilité, de nombreux projets d'aménagement sont au point mort... même si d'autres parviennent tout de même à sortir de terre.

Julien Descalles

A l'ombre de l'Atomium, la métropole bruxelloise cache plusieurs réalités territoriales. D'abord, celle d'une commune, la Ville de Bruxelles, capitale de la Belgique depuis 1830. Ensuite, celle de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC), l'une des cinq entités fédérées du pays depuis la loi spéciale de 1989, constituée de 19 communes (1). Enfin, celle de l'agglomération bruxelloise, bassin fonctionnel qui déborde des limites institutionnelles, jusque dans la Flandre voisine. Et qui inclut jusqu'à 135 communes. « Au minimum, le développement métropolitain concerne plus de 2 millions de personnes, dont seulement 1,2 million résident en RBC. D'un côté, plus de 350.000 "navetteurs" vivant en périphérie viennent ainsi travailler dans le centre et, de l'autre, plusieurs pôles se sont développés à l'extérieur de la Région, par exemple autour de Louvain-la-Neuve ou de la zone aéroportuaire de Zaventem », détaille Gilles Van Hamme, géographe de l'Université libre de Bruxelles (ULB).

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

Jacques Glowinski Le chercheur, le cerveau et le Grand Paris

Jacques Glowinski est un pionnier de la neuropharmacologie. Professeur au Collège de France dont il fut aussi l'un des administrateurs, il a, parallèlement à son œuvre scientifique, piloté une profonde rénovation de la vénérable institution. À 80 ans, ce passionné d'architecture, artisan de la concertation sur le cluster de Saclay, développe une approche stimulante et inédite : et si l'on construisait un Grand Paris décroisé, en s'inspirant d'un modèle simplifié des réseaux du cerveau humain ?

Vincent Michelon

Il a l'enthousiasme du jeune chercheur, la créativité de l'architecte et la bonhomie du vieux sage. À 80 ans, Jacques Glowinski évoque avec un plaisir constant ses deux grandes passions : le cerveau et l'architecture. Dans le petit bureau où il nous reçoit, au Collège de France, le professeur griffonne sur un bout de papier, probablement pour la millième fois, son modèle de l'organisation cérébrale répartie en trois réseaux imbriqués « comme des poupées russes » : le réseau exécutif, le réseau régulateur et le réseau énergétique. Puis il sourit : « Vous voyez, c'est assez simple... Ce n'est pas une idée géniale, ce n'est pas de l'intelligence artificielle ! » Un modèle qui intéresse les chercheurs... mais aussi les passionnés d'urbanisme. Car ce pionnier de la neuropharmacologie depuis la fin des années 1960, administrateur honoraire du Collège de France, est l'un de ces grands scientifiques capables de dépasser les frontières de leur discipline. Son grand « truc », comme il le dit, consiste à proposer un parallèle entre l'organisation du cerveau et celle de la ville, et en déduire ainsi des applications pratiques. Loin d'être une simple marotte, cette formule, qu'il résume dans un ouvrage coécrit avec le journaliste François Cardinali - Le Collège de France dans le XXI^e siècle. Le Cerveau-Architecte (Éditions Michel de Maule, 288 pages, 38 €), est l'aboutissement d'une longue expérience.

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

[Un Mois de la photo taille XXL](#)

Pour la première fois, le rendez-vous annuel des amoureux du 8e art va se tenir en avril et réunir sous une seule bannière près de 90 expositions tant dans la capitale intra-

muros que dans sa périphérie. Avec la volonté de faire découvrir des centres d'art, des lieux de culture en banlieue mais aussi d'inciter à l'exploration de territoires en pleine mutation.

Marie-Anne Kleiber

Ce printemps, à Paris, le Mois de la photo de Paris va renaître et, de Mantes-la-Jolie à Clichy-sous-Bois, s'installer dans des recoins inattendus du Grand Paris. En avril, la manifestation culturelle lancée en 1980 par Henry Chapier et Jean-Luc Monterosso, l'actuel directeur de la Maison européenne de la photographie (4e), sortira pour la première fois de son histoire des limites de la capitale. Outre la MEP, les traditionnels sites parisiens, tels que le Jeu de Paume, le centre Pompidou, le BAL à La Défense ou la Fondation Cartier, participeront à la biennale comme auparavant. Mais des centres d'art, des théâtres et cinémas situés en banlieue accrocheront leurs wagons à ces locomotives pour offrir un nouveau public à des œuvres signées de grands noms de la photographie, comme Sebastião Salgado, Robert Doisneau, Yan Morvan, mais aussi de jeunes artistes étonnants, détonants...

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

Quand la métropole sera sous les eaux

La crue de 1910 demeure l'inondation la plus grave qu'a connue Paris au XXe siècle. Statistiquement, une telle catastrophe se reproduit une fois par siècle. S'il est impossible de prévoir quand surviendra la prochaine immersion, de nombreuses mesures ont été prises pour en limiter les potentiels dégâts.

Thibaut Sardier

Qu'a-t-on retenu de la célèbre crue de 1910 ? L'image du zouave du pont de l'Alma noyé, évidemment. On en a aussi gardé une hauteur de référence 8,62 m, bien au-dessus des 6,10 m atteints par la Seine en juin 2016 intégrée par tous les outils de mesure des risques hydrologiques. Ainsi, depuis cent sept ans, on sait ce que signifie une crue majeure du fleuve. On s'attend même à ce qu'elle se reproduise : pour les hydrologues, ce type de phénomène est dit centennal car, statistiquement, il survient une fois par siècle. Avec le temps cependant, les façons de se prémunir d'une telle catastrophe et de la surmonter ont disparu des mémoires. C'est donc toute une culture

du risque qu'il faut reconstruire.

Paris, bien plus vulnérable qu'en 1910

Le défi se présente alors que l'agglomération parisienne est bien plus vulnérable qu'en 1910 : plus étendue, plus peuplée. Elle concentre aussi davantage d'équipements stratégiques, notamment en sous-sol avec en particulier les réseaux de transport en commun et d'électricité. Il s'agit donc d'abord d'évaluer les pertes possibles, afin de s'en prémunir. « Par chance, l'agglomération n'est pas exposée à un risque de mortalité directe pour les populations car les inondations sont dites à cinétique lente, c'est-à-dire que l'eau monte lentement, à la différence de ce qui pourrait se passer à Londres en cas de marée de tempête », indique Magali Reghezza-Zitt, maître de conférences en géographie à l'École normale supérieure de Paris, auteure de *Paris coule-t-il ?* (Fayard, 2012).

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

[Le campus Condorcet se voit en « Petit Harvard »](#)

C'est à Aubervilliers et à Saint-Denis que vont bientôt s'ouvrir les premiers chantiers du futur campus Condorcet. Le site a vocation à devenir le plus grand pôle européen dédié aux sciences sociales. À l'image du modèle anglo-saxon, les bâtiments s'articuleront autour d'un grand parc ouvert sur la ville.(92).

Thibaut Sardier

Créer une vie de campus : l'objectif est souvent brandi par des universités françaises, jalouses de leurs rivales anglo-saxonnes. Ce faisant, elles oublient un détail : pour avoir une vie de campus, il faut... un campus ! Autrement dit, un périmètre assez vaste pour englober des équipements d'enseignement et de recherche, mais aussi des logements et des espaces festifs et sportifs où peuvent s'inscrire toutes les facettes de la vie universitaire. Pourtant il arrive parfois que le mot soit utilisé à bon escient en France. C'est le cas s'agissant du futur campus Condorcet déjà baptisé « Petit Harvard » par les plus enthousiastes dont les premiers coups de pioche seront donnés ce printemps en Seine-Saint-Denis.

Unis dans la diversité

Avec un site porte de la Chapelle, mais surtout 6,4 hectares à Aubervilliers, l'ensemble réunira une dizaine d'institutions (1) pour former l'un des plus grands pôles d'enseignement et de recherche en sciences humaines au monde. Et offrir à la recherche française une visibilité internationale

bienvenue, alors que cette dernière est à la traîne dans les classements internationaux.

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

FAUT-IL DIVISER PAR DEUX LA PLACE DE LA VOITURE À PARIS ?

La maire de Paris s'est fixé cet objectif, à la fois ambitieux et controversé. Après les polémiques suscitées par sa piétonnisation des voies sur berge de la rive droite, Anne Hidalgo a enfoncé le clou en janvier dernier : elle a annoncé de nouveaux aménagements impliquant des restrictions de circulation sur les quais hauts et sur la rue de Rivoli. Et la mise en place d'un tram-bus électrique reliant la gare de Lyon au parc de Saint-Cloud (92).

propos recueillis par **Sylvie Roman**

POUR / CHRISTOPHE NAJDOVSKI (EELV),

Maire adjoint de Paris, chargé des transports, des déplacements, de la voirie et de l'espace public

« DONNER DAVANTAGE DE PLACE AUX TRANSPORTS ALTERNATIFS »

Les opposants aux différents projets de piétonnisation dénoncent régulièrement le manque de concertation dans ce dossier. Que leur répondez-vous ?

Ça n'a pas de sens ! Toutes ces mesures découlent des engagements d'Anne Hidalgo pendant la campagne des municipales de 2014. Elles figurent également dans le plan vélo voté en juin 2015. Les élus de l'opposition, Jean-François Legaret compris, connaissaient parfaitement notre volonté de favoriser de nouveaux modes de déplacement et de donner davantage de place aux transports alternatifs. Ils le savent : sur des axes jugés primordiaux, nous voulons réduire la place de la voiture. Il s'agit juste de postures politiciennes de la part de l'opposition ! Par ailleurs, nous avons lancé un comité de pilotage en mairies d'arrondissement, permettant d'informer et d'ouvrir une concertation avec les usagers, les riverains. Ensuite, nous soumettrons le projet final pour avis. Et nous assumerons les désaccords, s'ilyena.

CONTRE / JEAN-FRANÇOIS LEGARET (LR) Maire du 1er arrondissement de Paris

Pourquoi êtes-vous si opposé au programme de piétonnisation souhaité par la maire de Paris ?

Ce n'est pas une posture. Ce sujet mobilise très fortement les habitants et ce, bien au-delà des limites de Paris. C'est un sujet régional, car Paris n'est pas coupé du reste de la Métropole, ni des villes qui l'entourent, pas plus que de la Seine-et-Marne ou des Hauts-de-Seine que de la Seine-Saint-Denis. Ensuite, posez la question de la piétonnisation aux habitants des quais hauts. Ils disent que, depuis la fermeture des voies sur berge, la situation est devenue épouvantable : du bruit, de la pollution, sans oublier les accidents. Mais ça, personne n'en parle ! Il y a une dégradation des conditions de sécurité, une montée de l'agressivité des automobilistes. On est bien loin des objectifs affichés par la municipalité d'une ville apaisée...

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

Interview : Bruno Cautrès, « MACRON PARLE D'ABORD AUX GRANDES MÉTROPOLIS »

Chercheur CNRS au Cevipof, le centre de recherches politiques de Sciences-Po, Bruno Cautrès explique pourquoi le Grand Paris occupe une place limitée dans la campagne présidentielle.

propos recueillis par **Julien Descalles**

Stop ou encore ? À l'aube des scrutins des 23 avril et 7 mai de la prochaine élection présidentielle, la Métropole du Grand Paris (MGP) joue sa survie. Les candidats favorables à sa suppression, de Marine Le Pen (FN) à Jean-Luc Mélenchon (La France insoumise), en passant par François Fillon (LR), ne manquent pas. Quant à ses défenseurs - Benoît Hamon (PS), et son soutien Yannick Jadot (EELV), Emmanuel Macron (En marche !), tous sont partisans d'en redéfinir les contours. L'intercommunalité métropolitaine ne devrait donc pas sortir indemne de l'échéance électorale.

Président en sursis, donc depuis janvier 2016, Patrick Ollier (LR) fait face aux coups de boutoir de son propre camp. Car la MGP fait figure d'enfant non désiré : dès son accession à la présidence du conseil régional d'Île-de-France, mi-décembre 2015, Valérie Pécresse (LR) avait fustigé un « contresens historique ». Le discours n'a, depuis, pas changé d'un iota : « La MGP reste une aberration administrative et économique, une strate administrative inutile dans un pays déjà champion du monde toute catégorie des niveaux de gouvernance. Une usine à gaz à laquelle il faut mettre un terme », tire à boulets rouges Didier Bariani (UDI), vice-président de la Région chargé du Grand Paris. Pendant la primaire de la droite, Valérie Pécresse a ainsi adressé un courrier aux candidats, leur demandant de s'engager sur la disparition de la Métropole. « Et tous en ont

approuvé le principe, dans le cadre d'une remise à plat territoriale de l'Île-de-France », assure le vice-président. À commencer par le vainqueur des urnes, François Fillon non soutenu, alors, par la présidente de Région, qui lui avait préféré Alain Juppé. Dans son projet présidentiel, le député de Paris propose ainsi « de supprimer cette Métropole du Grand Paris [...], considérant une redondance entre elle et la Région Île-de-France. »

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