

[Aurélien Bellanger](#)

Le Grand Paris a maintenant son roman. Il est signé Aurélien Bellanger (37 ans), phénomène littéraire depuis la parution de sa première fiction La Théorie de l'information. Dans son quatrième opus, à la fois érudit et lyrique, le romancier fait le portrait d'un jeune banlieusard du 92 qui se trouve propulsé conseiller en urbanisme de Nicolas Sarkozy, alias « le Prince ». À ce titre, il devient l'inspirateur du locataire de l'Élysée sur tous les sujets liés à la métropole, et même l'inventeur du Grand

Paris Express. Puis viendra la disgrâce... Féréu d'urbanisme, parfois comparé à Michel Houellebecq, l'écrivain évoque pour nous quelques-uns des grands thèmes de son livre : révolution du « supermétro », rupture de lien entre Paris et sa banlieue, place de la capitale dans le monde... Rencontre enthousiasmante.

Propos recueillis par **Bertrand Gréco** et **Gaspard Dhellemmes**

Le thème du Grand Paris peut paraître à priori technique, voire technocratique. Comment décide-t-on d'en faire un sujet de roman ? Pourquoi vous êtes vous pris de passion pour l'Île-de-France ?

AURÉLIEN BELLANGER Je garde le souvenir très précis du discours de Nicolas Sarkozy en 2007 à la Cité de l'architecture et du patrimoine. Je ne me rappelle pas précisément du contenu du texte, mais de la façon dont il a été relayé. Il y avait une sorte d'unanimisme de la presse, des architectes, etc. Une réception parfaite. Le Grand Londres était dans tous les esprits à l'époque, nous savions que la capitale britannique avait fait son intégration métropolitaine, et nous pas. L'autre raison est plus personnelle : j'ai passé pratiquement toute mon enfance dans l'Essonne, du côté d'Évry. J'ai donc vécu de l'intérieur l'échec des villes nouvelles. J'habitais une grande zone pavillonnaire qui ne ressemblait pas à une ville, dans un endroit qui ne donnait pas vraiment envie de s'installer. Déçus, mes parents sont partis habiter Nantes. J'ai donc gardé le souvenir de cet échec qui, jusqu'à présent, n'a été suivi par aucun autre grand projet d'urbanisme. Les paysages franciliens ont donc fait partie de mon imaginaire d'enfant. Pour écrire ce livre, je me suis acheté un vélo et j'ai sillonné la région en traversant le périphérique - un tabou absolu pour beaucoup de Parisiens.

En quoi est-ce un thème universel ? En quoi les lecteurs non franciliens peuvent-ils se sentir concernés ?

AB Paris est un sujet qui intéresse le monde entier ; il suffit de dire que le Grand Paris est Paris sous un autre nom. L'aspect strictement technocratique, je l'ai rapidement évacué, car il était difficile à raconter. Du coup, j'ai peu traité la partie institutionnelle pour insister davantage sur la partie infra, c'est-à-dire le Grand Paris Express. C'est LE grand projet, l'élément le plus visible, celui qui va d'abord marquer les esprits. L'autre angle d'accès était de dire que Paris est l'une des rares métropoles qui peut prétendre au statut de ville-monde. Pas simplement parce que s'y déroule la fashion week ou que l'Unesco y est implanté, mais aussi parce que c'est une ville dont la population est extrêmement multinationale. Et c'est encore plus vrai pour la Seine-Saint-Denis. Ce territoire est la preuve vivante qu'il existe une cohabitation possible entre des habitants d'origine multiple. Le Grand Paris Express est d'ailleurs décrit comme un système de forage directionnel d'exploitations pétrolières : on évoque des gisements d'emplois et de croissance, en l'occurrence à destination d'une population jeune et intégrée au monde.

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

Faut-il construire EuropaCity ?

Le projet pharaonique porté par Immochan, filiale du groupe Auchan, devrait voir le jour en 2024, sur le Triangle de Gonesse (95), le long de l'autoroute A1. Mariant commerces, culture, loisirs, restauration et hôtellerie, ce complexe géant s'étendrait sur 500.000 m². En dépit de la promesse de développement économique et l'annonce de nombreux emplois à venir (11.000 selon ses promoteurs), il cristallise toujours de nombreuses critiques, ses pourfendeurs dénonçant un projet démesuré et anti-écologique, quitte à brandir la menace d'un « Notre-Dame-des-Landes francilien ».

Propos recueillis par **Sylvie Roman**

POUR. Jean-Pierre Blazy, maire PS de Gonesse

Le projet EuropaCity est souvent dénoncé par ses opposants qui le juge démesuré, estimant qu'il mettrait en péril l'équilibre du territoire... Que répondez- vous ?

Qu'il s'inscrit dans le projet plus vaste d'aménagement du Triangle de Gonesse. EuropaCity ne représente qu'un tiers de l'opération qui porte essentiellement sur la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) et de quartiers tertiaires à haute valeur ajoutée. Nous comptons porter ce projet dans le cadre de la candidature de la France à l'Exposition universelle de 2025. Et l'arrivée de la ligne 17 du Grand Paris Express permettra de desservir l'ensemble de la ZAC. C'est un programme à l'échelle du Grand Paris de demain, car nous ne sommes qu'à 15 km à vol d'oiseau de la cathédrale Notre-Dame...

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

Nourrir le Grand Paris, le défi du siècle

L'importance de l'agriculture est souvent méconnue en Île-de-France. Pourtant, les terres agricoles représentent près de la moitié de la superficie de la région. Elles produisent surtout une part non négligeable de sa richesse. Pour autant, l'agriculture francilienne est confrontée à plusieurs défis majeurs : étalement urbain, appauvrissement des sols dû aux pratiques d'exploitations intensives, concurrence mondiale des productions à bas coût, nécessité de développer des circuits courts... Avec 12 millions de bouches à nourrir, le sujet est majeur.

Thibaut Sardier

C'est un concentré d'agriculture en plein Paris. Cinq hectares où l'on croise vaches, chèvres et lapins. Où l'on découvre l'existence d'une race de brebis baptisée « Île-de-France ». Où l'on est incité à fabriquer un poulailler pour alléger ses poubelles. Sous le soleil d'un dimanche après-midi, au bois de Vincennes (12e), la ferme pédagogique de la Ville de Paris montre aux enfants des animaux qu'ils n'ont jamais vus, sous l'œil amusé de parents qui ne semblent pas beaucoup plus informés. « Certains Parisiens n'ont jamais rencontré d'agriculteurs. La méconnaissance du monde agricole est totale », constate Damien Greffin, agriculteur à Étampes (77) et président de la FDSEA d'Île-de-France (1), pointant l'indifférence des urbains pour leur ruralité.

L'agriculture est pourtant aux portes de Paris : elle représente 47 % de la superficie de l'Île-de-France et produisait en 2013 une valeur ajoutée de 574 millions d'euros. La capitale doit même son développement à la richesse des terres limoneuses qui l'entourent. Elles l'ancrent dans une tradition de grande culture céréalière, aux terroirs emblématiques comme la Plaine de France ou la Beauce. Aux côtés des céréales, on trouvait une importante culture maraîchère, destinée à satisfaire une partie conséquente des besoins des citadins en produits frais : c'est la « ceinture verte » qui entourait la capitale jusqu'à une trentaine de kilomètres à partir du centre. Arbres fruitiers ou encore légumes cultivés sous cloche de verre faisaient partie du paysage des abords immédiats de Paris, marqués par certaines productions emblématiques, comme les pêches des murs de Montreuil, déjà réputées sous le règne de Louis XIV.

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

[Le Grand Genève](#)

La métropole qui borde les rives du lac Léman, de part et d'autre de la frontière, a été baptisée « Grand Genève » par référendum en novembre 2016. Elle regroupe près d'un million de citoyens helvétiques et français, s'étend sur un territoire de 2.000 km² et compte 212 communes réparties entre les cantons suisses de Genève et de Vaud, et une partie des départements français de la Haute-Savoie (le nord) et de l'Ain (l'est). Malgré l'opposition d'une extrême droite helvétique très hostile aux frontaliers, des outils de gouvernance existent déjà, essentiellement voués au développement des transports en commun. L'enjeu est de taille : les axes routiers vers Genève sont saturés en permanence et les risques de pollution de plus en plus préoccupants.

Vincent Dozol

« De toutes les villes du monde, de toutes les patries intimes qu'un homme cherche à mériter au cours de ses voyages, Genève me semble la plus propice au bonheur. » Se pourrait-il que cette phrase de Jorge Luis Borges ait été prise au sérieux ? Une phrase à méditer en tout cas lorsque l'on

se trouve bloqué dans sa voiture à 7 heures du matin, dans les embouteillages quotidiens d'un petit poste-frontière, en route vers son bureau genevois ! De fait, le petit canton suisse enclavé entre deux départements français attire toujours de plus en plus de travailleurs à la recherche d'un emploi qualifié, avec la garantie d'un haut salaire, dans l'une des régions les plus dynamiques d'Europe.

Ce territoire entre lac et montagnes fut un département français, celui du Léman, de 1798 à 1813, dont Genève était le chef-lieu. Puis au XIXe siècle, la cité de Calvin a bénéficié d'une grande zone de libre-échange du massif du Mont-Blanc à celui du Jura (Genevois, Chablais, Faucigny). Voulu par Napoléon III après l'annexion de la Savoie, ce système a perduré jusqu'à la Grande Guerre. Aujourd'hui encore, des zones franches issues du traité de Paris de 1815 continuent d'exister autour du canton de Genève et de Saint-Gingolph (Valais). Elles permettent par exemple à des produits alimentaires de Haute- Savoie et du pays de Gex de bénéficier de l'appellation « origine suisse ». La frontière est essentiellement une séparation administrative, le bassin de vie genevois fonctionnant sur l'échange international. Le premier comité régional franco- genevois est établi en 1973...

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

La métropole attend un nouvel Haussmann

L'urbanisme haussmannien, un exemple à suivre pour l'aménagement de l'agglomération parisienne ? L'exposition « Paris Haussmann, modèle de ville », au Pavillon de l'Arsenal, souligne les nombreux atouts de la cité imaginée par le baron visionnaire. Le maillage, le nombre record d'intersections, la « densité acceptable », les proportions, l'identité des façades, la réversibilité des immeubles... autant de points forts qui pourraient nourrir la réflexion des urbanistes d'aujourd'hui. Décryptage.

Julien Descalles

Les grands travaux d'Haussmann pourraient être une source d'inspiration pour édifier le Grand Paris. C'est en tout cas la thèse de l'exposition « Paris Haussmann, modèle de ville », une thèse selon laquelle certaines préconisations du préfet de la Seine (1853-1870) de Napoléon III restent d'une criante actualité. Car, comme le rappelle Umberto Napolitano, l'un des trois commissaires de l'exposition - avec Benoît Jallon et Franck Boutté -, « à l'heure où la durabilité est un enjeu majeur de la fabrique de la ville, le modèle haussmannien, encore viable cent cinquante ans plus tard,

semble avoir fait ses preuves. » Et l'architecte de l'agence LAN d'avancer un premier atout : « Depuis plus de vingt ans, l'enjeu fondamental est de faire de la densité. Pour lutter contre l'étalement urbain, préserver les terres agricoles, mieux partager les ressources. Or en la matière, rares sont les modèles à afficher la même efficacité que l'haussmannien. »

L'exposition rappelle ainsi qu'avec 20.000 habitants par km², Paris – dont 60 % du bâti date de la période 1850-1914 – est la ville la plus dense d'Europe, avec un niveau de concentration similaire à Shanghai. Dans le 11^e arrondissement, où il monte à 40.000 habitants par km², il flirte même avec celui de Manille et Dacca, les capitales philippine et bangladaise, les plus denses métropoles du monde...

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

Tony Estanguet, l'olympisme en héritage

Triple champion olympique de canoë slalom, le coprésident de Paris 2024 est l'un des maillons forts de la candidature parisienne. À quelques mois de la décision cruciale du CIO, cet avocat infatigable d'un olympisme dans lequel il a plongé dès l'enfance croit en la capacité des JO à faire « bouger les lignes » au-delà du sport. Rencontre.

Vincent Michelin

Un champion dans la dernière ligne droite. A 38 ans, Tony Estanguet, triple médaillé olympique, sait qu'à quatre mois de la décision finale, le doute n'a plus sa place. Le voici donc lancé à corps perdu pour défendre la candidature française aux JO 2024 face à son dernier grand concurrent, Los Angeles. Au côté de l'ancien patron de la Fédération internationale de rugby, Bernard Lapasset, et épaulé par plusieurs figures de l'olympisme français comme Guy Drut, Étienne Thobois, Jean-Philippe Gatien, Thierry Rey, et d'ambassadeurs de renom comme Teddy Riner, le coprésident de Paris 2024 en est convaincu : pour la France, c'est maintenant.

Arracher l'adhésion d'une majorité des 95 membres du Comité international olympique en septembre prochain n'est pas une mission facile. Pour y parvenir, le kayakiste reconverti en diplomate s'est imposé un emploi du temps de ministre. Début avril, c'était à Aarhus, au Danemark, pour un grand oral devant l'Association des fédérations internationales des sports olympiques d'été. En juillet, ce sera à Lausanne, pour

un dernier round devant le CIO. Tony Estanguet, lui-même membre du CIO depuis sa retraite sportive, connaît la mécanique de l'instance. Il sait qu'il faut occuper le terrain jusqu'au bout...

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

Philippe Gazeau, le périph' dans le viseur

Philippe Gazeau fourmille d'idées pour abolir la frontière autoroutière entre Paris et sa banlieue, son grand dessein. Ce chantre de « l'architecture de circonstance » n'entend ni la détruire ni la recouvrir, mais propose divers aménagements inventifs (étirement des parcs, nouveaux équipements...). Militant de la construction de tours dans la capitale, l'architecte a également dessiné deux gares du futur Grand Paris Express. Présentations.

Julien Descalles

« Tant qu'on n'abolira pas cette barrière physique et sociale entre Paris et sa banlieue, le Grand Paris ne sera qu'un vœu pieux. » Pour Philippe Gazeau, grand lecteur de Proust, l'évocation du boulevard périphérique ne déclenche aucune nostalgie comparable à celle de la madeleine dans la mémoire du narrateur Du côté de chez Swann ! Ce constat posé, l'architecte et urbaniste a donc fait un rêve. En 2030, l'axe autoroutier, reclassé en boulevard urbain, a laissé place à 75.000 logements et à une longue coulée verte circulaire de 35 km. Les bois de Boulogne et de Vincennes, les parcs de la Villette, de la Butte du Chapeau-Rouge ou de la Cité universitaire, eux, se sont étirés sur l'infrastructure. Soit 45 hectares de biodiversité supplémentaires au cœur de l'agglomération. Et porte de la Villette, les étals d'un marché ont pris place sur les deux niveaux d'un tronçon en viaduc...

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

L'esprit Médecis souffle à Clichy-Montfermeil

En 2018, ces deux villes de Seine-Saint-Denis vont accueillir la maison provisoire des Ateliers Médecis, un laboratoire culturel de soutien aux jeunes créateurs. En attendant de choisir un site définitif en 2024, aux abords de la future gare de la ligne 16 du Grand Paris Express.

Marianne Belly

La tour Utrillo marque une frontière invisible en Seine-Saint-Denis : celle qui sépare les villes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil, deux communes voisines de même taille (30.000 habitants chacune), confrontées aux mêmes enjeux socio-économiques. Deux cités siamoises donc, parmi les plus pauvres du département et que l'on relie ensemble en parlant d'une traite de « Clichy-Montfermeil », un périmètre tristement médiatisé par l'explosion des émeutes de 2005. Ce sombre immeuble de bureaux de 14 étages, qui n'a jamais réussi à attirer durablement les entreprises, est attaqué depuis quelques semaines par de petits engins qui le grignotent peu à peu, de la toiture aux fondations. La « tour noire », comme l'ont surnommée les

habitants, devrait avoir totalement disparu en novembre prochain. En parallèle à cette disparition orchestrée par la Société du Grand Paris, est en train de se construire, à 100 m de là, un bâtiment antinomique : de taille plus modeste, chaleureux car tout en sapin clair, nomade car entièrement démontable et déplaçable... C'est l'agence d'architecture Encore Heureux qui a dessiné cette maison provisoire des Ateliers Médecis et en assure la réalisation - pour un budget de 3 millions d'euros, financés par l'État, la Région, la Métropole du Grand Paris, le département du 93 et la Fondation Bettencourt-Schueller. « C'est comme une cabane de grande dimension, et cela lui donne un aspect joyeux au sein d'un univers très minéral, décrit Nicola Delon, cofondateur de l'agence avec Julien Choppin. De la terrasse, on pourra même voir le chantier de la gare et le futur site pérenne des Ateliers Médecis. » Car en 2024 (2023 si Paris obtient les JO), quand ouvrira la station de Clichy-Montfermeil, un autre bâtiment, la Villa Médecis du 93, devrait être construit aux alentours de.....

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

Danser au-delà du périph'

Durant ses dernières années, la scène nocturne parisienne a redoré son blason aux yeux de l'Europe, en partie grâce à un esprit pionnier né en banlieue, qui n'a de cesse de se développer. Jusqu'où ? Anatomie d'un phénomène.

Sonia Desprez

Depuis quelques années, les fêtards le savent : les soirées les plus folles, les plus originales, avec les artistes les plus pointus, dans les lieux les plus insolites se trouvent le plus souvent en banlieue, là où la nuit parisienne n'en finit pas de se réinventer. En témoignent quelques événements devenus incontournables, tel le Weather Paris Festival, dédié à la musique électronique. Avec son public de 50.000 fans, sa programmation pointue et respectée, il a sérieusement replacé la France sur la carte des pôles d'attraction électro européens. Dans la foulée, Surprise, l'agence organisatrice du Weather Paris Festival et des soirées Concrete, a lancé les fêtes Hors Série, dont la prochaine se tiendra le 4 juin au vélodrome de Saint-Quentin-en-Yvelines. Autre exemple de cette effervescence : les soirées Soukma-chines, éclectiques, chaleureuses,

engagées, suivies par des milliers d'amateurs et organisées par un collectif redonnent vie aux plus belles friches du patrimoine banlieusard, du 6b de Saint-Denis à la Halle Papin de Pantin. Sans oublier la Ferme du Bonheur, à Nanterre, où officient notamment les passionnés du collectif La Mamie's qui, associés à Cracki Records, un autre collectif, ont créé leur propre festival électro et groovy à Carrières-sur-Seine (le prochain aura lieu du 30 juin au 2 juillet). On a vu enfin naître des lieux ultraprisés par les Parisiens comme le club Le Chinois à Montreuil, récemment suivi par La Marbrerie...

« Les fêtes électro dans les hangars pullulent. »

observe Fabrice Desprez, directeur de Phunk Promotion, communicant pour une bonne partie des acteurs électro qui pèsent à Paris et au-delà. « Même les bureaux des étudiants d'écoles s'y sont mis, la moindre fête ressemble au Berghain [mythique club techno berlinois] avec son lieu tenu secret jusqu'au dernier moment, comme dans les raves des années 1990... » La presse française et internationale ne s'y est pas trompée, jusqu'au New York Times qui a relayé plusieurs fois le mouvement dans ses colonnes.

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