

Un nouveau complexe près de la future gare des Ardoines

Un nouveau programme immobilier va naître près de la future gare Les Ardoines à Vitry-sur-Seine, sur la ligne 15 sud du Grand Paris Express. Il sera composé d'une tour de 60 mètres de haut, qui accueillera une résidence étudiante de 227 studios, et d'un hôtel situé dans un bâtiment-pont en surplomb de la station. Les deux structures cumuleront au total 10 000 m². Le projet s'inscrit dans une opération plus vaste à dominante tertiaire de 180 000 m², lauréate de l'appel à projets Ré-inventons la Métropole. Dévoilé par la Société du Grand Paris et Linkcity à l'occasion du Salon de l'immobilier d'entreprise début décembre, le projet est conçu par l'agence Gaëtan Le Penhuel & Associés. L'agence a prévu une mise en scène cinématique sur les façades donnant sur les voies, sur 80 mètres de long, ainsi qu'un jardin sur le toit de l'hôtel. Il s'agit du neuvième projet attribué par la Société du Grand Paris, qui se veut ici un signal à l'échelle de la Métropole pour marquer le tracé du Grand Paris Express.

Crédit photo : ©Linkcity

Le plaidoyer de Sarkozy pour le Grand Paris

L'ancien président Nicolas Sarkozy a vanté les mérites du projet d'aménagement du Grand Paris dans un entretien au quotidien L'Opinion. Il a profité de cette prise de parole pour exprimer ses inquiétudes sur d'éventuels retards que pourrait prendre le chantier du Grand Paris Express, projet lancé lors de son quinquennat il y a dix ans et censé selon lui conférer à Paris le rôle de capitale des villes-monde. Il s'oppose ainsi à Bercy qui souhaiterait revoir à la baisse le projet de supermétro : « Quand vous créez un TGV, une ligne de bus, une ligne de métro, un tramway, vous créez de la richesse », justifie Nicolas Sarkozy. Sur la gouvernance de la Métropole, il ne voit que l'État pour faire avancer le Grand Paris et l'invite à agir comme une locomotive, qualifiant de vaines les disputes entre collectivités sur les compétences : « Se battre pour savoir qui va gérer le Grand Paris n'a aucun sens alors que le Grand Paris n'est pas achevé, et même est si peu commencé. » Pour l'ancien président, le fait métropolitain serait inévitable et s'imposerait partout.

Crédit photo : © commons.wikimedia.org - Aleph

Une cathédrale bientôt sous le CNIT

Les travaux de la future gare du RER E ont démarré à La Défense. Situé 35 mètres en dessous du CNIT, ce chantier nécessite une haute technicité. Il s'agit de construire une « cathédrale » souterraine sur les fondations de l'emblématique bâtiment, plus précisément des immeubles situés sous sa voûte. Les 119 piliers des fondations qui supportent la charge totale du CNIT (70 000 tonnes) vont chacun subir un transfert de charge, opération complexe qui se fait par étape 24 heures sur 24. Ainsi, le sol du dernier niveau du parking sera le toit de la gare, une dalle de béton sera coulée et reposera sur 61 gros piliers qui seront ceux de la cathédrale. Un trou géant de 100 mètres de long sur 15 mètres de large, que l'on appelle une « faille », va également être construit. Il servira à approvisionner le chantier et à évacuer la terre issue du terrassement. Ce projet, qui se développe sur le site le plus construit du Grand Paris, emploie 200 ouvriers, à l'oeuvre chaque jour. Les travaux devraient durer jusqu'en 2022.

Crédit photo : © ISTOCKPHOTO - Razvan

Une route solaire en test à La défense

Une route solaire est actuellement en phase de test à La Défense. Située rue de Strasbourg à Courbevoie, en haut du parc Diderot, elle a pour objectif d'expérimenter la mise en sécurité lumineuse d'une zone semi-piétonne. L'énergie qu'elle produit doit ainsi permettre d'éclairer une partie de la chaussée une fois la nuit tombée. L'expérience est développée par Wattway, une filiale de Colas du groupe Bouygues. La route, longue d'une vingtaine de mètres sur trois de large, contient des centaines de cellules photovoltaïques qui la recouvrent et produisent de l'énergie. Habituellement placées sur les toits des immeubles, les dalles d'à peine sept millimètres d'épaisseur captent la lumière pour la transformer en électricité, tout en permettant le passage des véhicules grâce à un revêtement antidérapant. Defacto, l'établissement public de gestion de La Défense qui deviendra « Paris La Défense » le 1er janvier prochain, teste le dispositif depuis le 11 octobre dernier.

Crédit photo : © DR

Les Sea Bubbles débouleront bien à Paris en

2018

Les Sea Bubbles, ces taxis nouvelle génération, voleront bien au-dessus de la Seine, et ce dès 2018. Un groupe de travail organisé à l'initiative de la ministre en charge des Transports, Élisabeth Borne, a validé la décision de passer de 12 km/h à 30 km/h la vitesse de ces taxis-volants. Les Sea Bubbles doivent en effet atteindre une vitesse minimum de 18 km/h pour pouvoir s'élever au dessus de l'eau, mais la vitesse de navigation sur le fleuve est limitée à 12 km/h. Outre le cabinet de la ministre, étaient présents pour cette concertation les représentants de Voies navigables de France, Haropa port de Paris, la maire de Paris et Alain Thébault, le cofondateur et vice-président de Sea Bubbles. L'assemblée a décidé d'adapter la limitation de vitesse le temps d'une expérimentation. L'obstacle technique avait agacé l'entrepreneur, qui avait menacé de quitter la France. Il a d'ailleurs décidé d'organiser la première expérimentation avec des utilisateurs réguliers sur les berges du lac Léman à Genève, début avril 2018. Les essais parisiens devraient quant à eux se dérouler durant l'été 2018.

Crédit illustration : © Jacques Rougerie

Marcoucis s'offre la plus grande ferme solaire d'Île-de-France

La ville de Marcoucis (Essonne) s'apprête à accueillir à l'horizon 2020 la plus grande ferme solaire d'Île-de-France. 63 000 panneaux photovoltaïques seront installés sur la friche des Arrachis, espace bordé par les autoroutes A10 et A86 ainsi que par les voies du TGV. Sur les 40 hectares de ce terrain abandonné, 14 seront mobilisés pour la centrale, qui pourra alimenter jusqu'à 11 400 habitants, soit plus que la population de la commune qui abrite quelque 8000 âmes. La production des panneaux atteindra une puissance de 17 à 24 MW, qui seront injectés sur le réseau électrique et permettront de diminuer la dépendance énergétique de la région. Le Syndicat intercommunal pour le gaz et l'électricité en Île-de-France est partenaire public de référence sur ce projet estimé à 20 millions d'euros. Un investissement certes onéreux, mais qui pour-rait rapporter une rente à la commune grâce à la location du terrain à la Compagnie du vent et aux dividendes de la société en charge du projet, dont Marcoussic est actionnaire.

Crédit photo : © DR

Stationnement à Paris : les fraudeurs dans le viseur

Paris prépare son Big Bang du stationnement dès le 1er janvier prochain. La Ville a en effet assermenté des centaines d'agents pour rechercher les fraudeurs d'horodateur et réaliser au moins 75 000 contrôles quotidiens sur l'ensemble de la capitale. Embauchés par deux entreprises privées, ces nouveaux agents vont s'appuyer sur des véhicules capables de flasher les plaques d'immatriculation des fraudeurs. La loi MAPTAM, signée en 2014, a permis à la Ville de Paris de récupérer dans ses compétences le contrôle du stationnement payant, ce qui lui permet de fixer le montant des tarifs et des amendes. Ces dernières s'élèvent désormais à 50€, contre 17€ précédemment, un montant minoré si le règlement intervient dans les 96 heures. Le tarif du stationnement, lui, sera de 4 euros par heure dans le centre de Paris (2,4 euros/heure dans les arrondissements périphériques), mais les heures supplémentaires seront majorées : la troisième heure à 8 euros, la quatrième à 10 euros et la sixième à 12 euros. La municipalité veut ainsi faire évoluer le taux de respect : 90% des automobilistes à Paris ne paient pas le parc-mètre lorsqu'ils stationnent leur véhicule et la probabilité d'être verbalisé n'est que de 10%. Une opération gagnante pour la Ville qui récupèrera un manque à gagner de 300 millions d'euros par an, dont 10 seront versés chaque année à ses deux prestataires pour leurs frais de fonctionnement.

Crédit photo : © ISTOCKPHOTO - JaysonPhotography

Le Grand Paris sera-t-il durable ?

Alors que Paris vient d'accueillir le sommet sur le climat voulu par Emmanuel Macron, comment la métropole, avec ses 131 communes, ses 12 territoires et ses plus de 300 000 habitants, réussira-t-elle à s'inscrire durablement dans le vert ?

Par : **Magali Sennane**

Impossible, à l'ère post-COP21, de rater le virage de la lutte contre le réchauffement climatique. Objectif national majeur, la transition éco-logique et énergétique concerne directement les territoires puisqu'ils prennent part à l'urbanisme, aux règlements de l'habitat ou encore aux transports. Sur le territoire francilien, l'enjeu est de taille : l'Île-de-France présente le niveau de

consommation énergétique le plus élevé des régions françaises. Chef d'orchestre du Grand Paris, la Métropole du Grand Paris (MGP) a des compétences définies par la loi, et donc limitées. En matière environnementale, les textes prévoient directement trois domaines majeurs d'intervention. La MGP a ainsi la charge d'établir le schéma directeur des réseaux de distribution d'électricité, de gaz, de chaleur et de froid. C'est aussi elle qui a la charge d'établir le plan climat-air-énergie, feuille de route arrêtée le 8 décembre dernier en termes de lutte contre la pollution de l'air, contre les nuisances sonores et de soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie. Enfin, c'est la MGP qui a la gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations.

Un panel d'initiatives pour la mobilité douce



En un an d'existence, dans le cadre de ces prérogatives, la Métropole a déjà mis en place quelques initiatives. Le 25 octobre dernier, Patrick Ollier, président de la MGP, enfourchait fièrement l'un des nouveaux Velib' marquant l'annonce officielle du lancement de ce nouvel équipement. À partir de janvier 2018, ceux-ci seront étendus à l'aire métropolitaine, dont 38 nouvelles communes. « *La Métropole a financé 400 stations hors Paris, à hauteur de 10 000 euros par station et par an. Sans la Métropole, ça n'aurait pas pu fonctionner* », se félicitait alors Patrick Ollier. Autre mesure dernièrement mise en place : le plan « *Métropole roule propre* ». Soit une aide financière aux particuliers de 5 000 euros pour l'achat d'un véhicule, neuf ou d'occasion, électrique, hybride rechargeable ou hydrogène. Mais le Grand Paris, c'est aussi de nombreux projets pour les années à

venir. À commencer par celui du nouveau métro, le Grand Paris Express. Future ossature du réseau de transports publics, il sera une alternative de taille aux transports individuels polluants.

Pas suffisant, diront les plus sceptiques. Toutefois, depuis plusieurs mois, les acteurs des mobilités, publics et privés, ainsi que la société civile et les habitants se concertent autour du thème « mobilité 2030 ». Piloté par le Forum métropolitain du Grand Paris, l'Association des maires d'Île-de-France, la Métropole du Grand Paris et la Ville de Paris, ce projet a pour ambition d'émettre une série de propositions, regroupées dans un livre blanc en janvier 2018, qui offriront d'autres alternatives pour une mobilité durable et efficiente sur le territoire francilien.

Promouvoir l'économie circulaire



Tout l'enjeu sera également de réussir à allier développement économique et développement durable. L'une des réponses pourrait résider dans l'économie circulaire. Lancés en mars, les États généraux de l'économie circulaire du Grand Paris ont débouché sur un livre blanc fort de 65 propositions. Celui-ci énonçait alors : « *La MGP est ainsi en capacité, grâce à son pouvoir de planification et ses compétences opérationnelles, de promouvoir l'économie circulaire à grande échelle [...].* » Favoriser les clauses environnementales dans les marchés publics ou encore augmenter la part des produits éco-conçus dans les achats publics, voilà des idées qui pourraient faire mouche. En juin 2017, l'Ademe allait quant à elle encore plus loin dans son livre blanc, préconisant d'intégrer l'économie circulaire dans les différents outils de planification territoriale, comme les plans climat-air-énergie. Rénover le parc bâti existant pour réduire la consommation d'énergie, développer la production d'énergie locale, maintenir la nature en ville, repenser l'aménagement urbain... Les pistes de travail sont déjà lancées.

« Ce genre de concours fait fonctionner les neurones »

Notre reporter s'est rendue au vernissage de l'exposition « Inventons la Métropole du Grand Paris » qui se tient au pavillon de l' Arsenal jusqu'au 4 mars. Entre engouement, scepticisme et curiosité, panel de réactions des principaux acteurs de cet appel à projets.

Par : **Sonia Desprez**

Au vernissage de l'exposition des projets lauréats de ce grand concours lancé par la Métropole du Grand Paris se pressaient des centaines, voire des milliers de professionnels : promoteurs immobiliers, élus, architectes, startuppers... dans un esprit globalement enthousiaste, et très innovant. Outre les discours de Patrick Ollier et Anne Hidalgo, voici ce qu'on a pu y entendre...

« Nous sommes venus voir les projets, où ils vont se faire et s'ils sont en adéquation avec les vrais besoins. On espère qu'il n'y aura pas que du vert partout... Les programmes avec du végétal, c'est un effet de mode, mais on n'est pas convaincu par leur durée de vie. Par exemple, le projet Mille arbres, on a des doutes ! C'est tellement sur du long terme... » Une ancienne de la préfiguration de la Métropole du Grand Paris et un membre du conseil de l'Atelier international du Grand Paris.

« Je suis curieux de voir les contre-projets, mais être ici, ça permet de voir les amis ou les concurrents. Pour moi, ce projet montre deux choses : l'échec des collectivités territoriales à imaginer par elles-mêmes, et l'aveu qu'il faut faire confiance au privé. Le contrat public-privé est la seule issue. » Un entrepreneur culturel lauréat de deux projets.

« Voir ce qu'ont proposé les autres va nous aider à communiquer sur les projets. Une exposition comme celle-ci permet au public de se rendre compte que Paris et la Métropole bougent vraiment, que les projets se soucient des utilisateurs (beaucoup plus qu'avant) et qu'ils sont innovants. » Directeur général de Woodeum, lauréat de deux projets (porte de Brancion et porte de Vanves).

« On vient chercher les médailles, on est contents ! Nous avons été en chambre longtemps, six mois, à travailler sur les projets, sans parler avec les autres, donc on est intéressés de voir qui d'autres a gagné, et qui a perdu aussi. Ce concours, c'est une méthode d'appel

d'offres qui pousse des groupements hétéroclites à se constituer, ce qui permet une innovation fantastique. Jamais on n'aurait travaillé de cette manière avec des gens qui font des fresques sur les toits, par exemple. Il y a une tendance de ces concours qui cassent les silos, tout le monde travaille en ingénierie simultanée. C'est bien, car on a plus de chances de réussir quand on est plus nombreux, avec des angles de vue opposés. » Un promoteur, colauréat de trois projets.

« Je viens pour m'informer et faire du lobbying, car le monde de l'immobilier est là ce soir. J'ai voulu candidater sur le site d'Arcueil, et j'ai été impressionnée par le projet de la Compagnie Phalsbourg, très avant-gardiste, ambitieux, écolo. » La directrice adjointe d'un cabinet d'architecture international (17 agences dans le monde).

« On en a bavé. Pas moi, mais les équipes. La Métropole existe depuis vingt mois. En janvier 2016, Anne Hidalgo m'a offert son petit livre rouge « Réinventer Paris », d'où l'idée d' « Inventer la Métropole du Grand Paris » (pas la réinventer, car elle n'existait pas). La Métropole, c'est 131 villes, 7 millions d'habitants, et c'est l'interlocuteur unique pour les architectes, les promoteurs, etc. On a visité 112 sites en un mois et demi, on en a retenu 57 pour le concours qu'on a lancé en octobre 2016 et pour lequel on a rendu les résultats en 2017. Il y a eu 200 heures de délibération du jury, et on a 7,2 milliards d'euros de projets financés par des aménageurs. Au prochain Mipim de Cannes, on lancera l'an 2 du projet !» Patrick Ollier, président de la Métropole du Grand Paris, extrait du discours de vernissage.



« Le meetup organisé par la Société du Grand Paris était remarquable en matière de mise en relation entre promoteurs et innovateurs. Ca m'a donné l'occasion d'entrer en relation avec des maîtres d'oeuvre. L'intérêt de ce concours, c'est la tentative de mixer innovation et architecture d'excellence, qui d'habitude ne se marient pas très bien, et même d'autres acteurs, comme les Grands Voisins. La Société du Grand Paris est une organisation encore jeune qui a trois ans d'expérience de relation avec les entreprises d'innovation et Datacity (un programme de référence en urbanisme). Elle a beaucoup à apprendre de Paris. Les challenges annoncés ce matin à Data-city, sur la gestion des déchets, sur l'éclairage public par exemple, montrent que ça prend une ampleur intéressante. » Le président d'une start-up de logiciels pour bâtiments autosuffisants.

« Je travaille au service du patrimoine architectural. On a suivi et accompagné des projets sur les questions de préservation de patrimoine sur des sites remarquables. Ce concours donne un avenir très intéressant à des sites dont les villes ne savaient parfois plus trop quoi faire, avec des partenaires multiples et une vraie dynamique.» Une fonctionnaire du département de Seine-Saint-Denis.

« Ce qu'a dit Ollier est vrai : ce concours a donné une certaine existence à la Métropole, avec beaucoup de projets audacieux. Est-ce que ça verra le jour ? On verra. Mais si les équipes ont travaillé avec les élus, en allant loin, c'est qu'il y a une vraie dynamique. Il en restera forcément quelque chose. Il y a une tendance de la nature dans la ville, pas une tour sans végétal, et on peut s'interroger. Il y a beaucoup d'innovation. Je ne sais pas si c'est réaliste, mais les images interpellent. » Un élu d'une ville concernée par un projet.

« L'an dernier, je pensais que ce concours était un artifice d'Ollier pour faire exister la Métropole, mais je suis bluffé par le résultat. L'état d'esprit est bien meilleur que pour Réinventer Paris. Là, il y a une rémunération de base pour les projets. Elle ne couvre pas tout, mais c'est mieux. Et puis, il y a plus de maturité, les différentes équipes ont pris l'habitude de collaborer avec des gens qui ne se connaissaient pas forcément. C'est une dynamique assez nouvelle, tout le monde est content. C'est valorisant pour les élus des villes retenues d'être dans un concours dont on parle dans toute l'Île-de-France et au-delà. Il faut continuer, le refaire tous les deux ou trois ans, car il y a beaucoup de terrains. Sur le plan juridique, ce sont des montages complexes, donc c'est du travail pour nous. » Un avocat dont le cabinet représente des architectes, des promoteurs, des groupements de locataires...

« Ce genre de concours fait vraiment fonctionner les neurones. On essaye d'être innovant dans les programmes, notamment sur le partage des locaux entre résidents et professionnels. C'est d'ailleurs la tendance qui ressort : des logements à partager, des espaces de coworking, des espaces mixtes privés-publics. Beaucoup de lieux publics deviennent des lieux privés partagés, les immeubles ne sont plus réservés aux seuls usagers, mais sont ouverts au grand public aussi. Majoritairement, nous pensons que les projets se feront, même si pour certains, l'innovation n'est qu'un vernis et leur projet est en fait un retour en arrière. » Deux promoteurs avec des projets lauréats.

