

Gennevilliers - mini métropole

Gennevilliers est une ville atypique. Elle ne ressemble pas à la plupart de ses voisines. Métissée, jeune, populaire, elle n'affiche pas de « vrai » centre-ville, mais peut se vanter d'héberger la première plateforme portuaire d'Ile-de-France... Et si elle possède une des plus importantes réserves foncières des Hauts-de-Seine, son urbanisme laisse rêveur : des barres d'immeubles côtoient de petits pavillons, des friches industrielles jouxtent des bâtiments ultra-modernes, des chantiers hérissés de grues surplombent les échangeurs routiers... À l'Hôtel de ville, abrité dans un bâtiment imposant, haut de 19 étages, le maire de Gennevilliers, Jacques Bourgoïn se souvient du passé industriel de sa ville, de son intégration à la banlieue parisienne à partir des années 1960 puis de la disparition des grandes entreprises comme Chausson qui fût, après guerre, le premier constructeur français de cars et de véhicules lourds.

« Tous les habitants se souviennent du traumatisme causé par la casse industrielle, explique l' élu communiste et professeur (toujours en exercice) de mathématiques au lycée Galilée. C'est pour cela que l'on ne cesse de se battre contre le chômage ». Aujourd'hui, seuls 25% des emplois viennent de l'industrie et la [SNECMA](#), créée après guerre avec la nationalisation de la société Gnome et Rhône, installée à Gennevilliers depuis le début du 20ème siècle, reste le dernier employeur industriel important. Réseau d'élus. Si l'on demande à Jacques Bourgoïn ce qu'évoque pour lui le projet du **Grand Paris**, il répond d'emblée « Réseau ». « Un réseau d'élus qui travaillent ensemble, explique-t-il, et qui possèdent un projet commun ». Selon lui, grâce au projet du Grand Paris, le [Syndicat Mixte Paris Métropole](#), qui rassemble désormais 188 communes d'Ile-de-France, les départements et le Conseil régional, prend désormais tout son sens.

La Cité de la Défense à Balard

Surnommé très vite Pentagone à la française, le projet de Cité de la Défense à Balard doit rassembler à l'horizon 2015 les états majors des trois armées et les services centraux du ministère de la Défense, soit plus de 9 000 personnes sur un seul site. Le projet aura certainement du retard puisqu'il est devenu une affaire de justice après les révélations du Canard enchaîné à propos d'irrégularités sur le marché d'attribution. Hors ces considérations, voyons avec l'architecte Mattias Piani ce que nous disent les images avant et après sa construction. « C'est un bâtiment que je qualifierais d'introverti. Il est fermé sur l'extérieur mais ouvert sur lui-même, avec beaucoup de vues sur les patios à l'intérieur. Cela semble cohérent étant donné sa fonction, et il a même un côté militaire dans son apparence : on dirait un tank de dernière génération ».

Certains ont pu aussi y voir une tortue, en tout cas quelque chose qui offre à la vue une carapace monumentale, plus choquante encore lorsqu'on la compare aux bâtiments plats et morphologiquement très variés qui la précédaient. Mattias Piani modère cependant cette impression : « Tous ces patios sont tout de même intéressants car ils laissent imaginer une lumière naturelle bien traitée. Et si l'on y regarde de plus près, on découvre que l'épaisseur des bâtiments est en fait assez fine, plus fine même que ceux qui l'entourent. De plus, je pense que de la rue on va le sentir

différemment. Il sera dans l'alignement de la rue et des autres bâtiments, avec son aspect vitré tout du long... »

[Charles-de-Gaulle Express](#)

La liaison directe entre Paris et Roissy Charles de Gaulle cherche toujours les bons rails

Guillaume Pepy, Pierre Mongin et Hubert du Mesnil, respectivement présidents de la SNCF, de la RATP et de RFF, se sont rencontrés ce printemps pour relancer le projet CDG Express, en partenariat avec Aéroports de Paris (ADP). C'est ce que révélait le site challenges.fr le 15 mai dernier. Dans le contexte d'une vieille idée que l'on croit parfois morte, parfois ressuscitée, cela pourrait tenir lieu d'exclusivité. En fait, CDG Express n'a jamais été enterré, et les quatre entreprises précédemment citées sont depuis le début acteurs du projet.

Tout commence en 1995. Une liaison ferroviaire directe entre Paris et Roissy est imaginée dans le dossier de candidature picard pour l'accueil d'un troisième aéroport francilien. Les responsables du dossier cherchent-ils alors à amadouer Aéroports de Paris, qui craint que la gestion de ce futur aéroport ne lui échappe ? Toujours est-il qu'ADP est séduit par cette idée au moment où Londres construit déjà son Heathrow Express. Dès 2000, le gestionnaire constitue un groupement d'intérêt économique (GIE) avec la SNCF et RFF pour en étudier la faisabilité. Entre-temps, un autre projet a vu le jour. Porté par la Chambre de commerce et d'industrie de Paris, soutenu par la RATP, Roissy Express serait une autoroute urbaine et souterraine réservée aux taxis et aux bus de la RATP et d'Air France.

[Cancer campus - Gustave Roussy s'agrandit](#)

« Le rayonnement de Cancer campus doit le conduire à devenir un pôle d'excellence de dimension internationale à l'image du Génopôle d'Evry ou du Biocitech de Romainville »
Arnoul Charoy | Chef de projet

C'est un des projets les plus ambitieux du Grand Paris. Et une réalisation de première importance pour la recherche contre le cancer. A Villejuif, Cancer Campus veut devenir un cluster » de pointe en biotechnologies, oncologie et santé. Autrement dit un site dédié aux soins et à la recherche médicale qui intègre aussi des entreprises. Arnoul Charoy, chef de projet depuis son

lancement en 2006, annonce la couleur : « Le rayonnement de Cancer campus doit s'étendre bien au-delà de Villejuif et du Val de Bièvre et le conduire à devenir un pôle d'excellence de dimension internationale à l'image du Génopôle d'Evry ou du Biocitech de Romainville ». À l'origine, l'idée de Cancer Campus naît au sein de l'Institut Gustave Roussy (IGR), sous l'impulsion de son directeur général d'alors, Thomas Tursz. Puis les partenariats se multiplient avec l'AP-HP, le CEA, l'Inserm. Aujourd'hui, l'IGR se retrouve au coeur de la « Vallée des biotechnologies » en construction dans le sud parisien, territoire retenu dans le Grand Paris.

Maillon fort Cap est donc mis sur l'arrivée de la « superstation » de métro IGR/ Cancer Campus qui connectera les lignes bleu et rouge du Grand Paris Express. On en connaît désormais l'emplacement exact « au plus près de l'IGR », devant l'entrée du centre de lutte contre le cancer. Situé à proximité de Paris et d'Orly, le cluster de Villejuif veut se placer en concurrence avec les plus grands centres de recherche sur le cancer comme ceux de Boston ou Singapour. « Cancer Campus sera également un maillon fort du pôle de compétitivité Médicen, souligne Arnoul Charoy de l'Association Cancer Campus. Il n'y a pas de projet comparable en cancérologie à l'échelle nationale ». Créée en 2007, l'Association Cancer Campus joue le rôle d'« ensemble ». C'est la cheville ouvrière du projet qui met en relation partenaires institutionnels et chercheurs. Elle fait aussi collaborer les chercheurs entre eux, malgré la forte compétition
