

### Aménagement du territoire

## Grand Paris cherche nouveau modèle d'urbanisme

En lieu et place du modèle ZAC vertical et ultra-centralisé



par Jacques Secondi

Moment historique. La colonne vertébrale est tracée, il reste à y fixer les éléments qui la feront s'animer. Les "aménageurs" du Grand Paris – élus, urbanistes, architectes, promoteurs... – se préparent à mettre en musique le bouleversement engendré par le métro du Grand Paris, le Grand Paris Express (GPE) avec son tracé en rocade qui va créer de nouveaux liens sociaux et économiques entre des territoires périphériques qui ne se connaissaient pas jusque-là, en particulier, à l'est, le chapelet de communes qui s'étale de Bobigny à Champigny.

**"Le Grand Paris Express (GPE) avec son tracé en rocade va créer de nouveaux liens sociaux et économiques entre des territoires périphériques qui ne se connaissaient pas jusque-là"**

Face à une opération sans équivalent depuis Hausmann et Delouvrier, certains rêvent de rupture avec le passé pour répondre à l'aspiration d'un urbanisme plus démocratique de "maîtrise des usages", la capacité reconnue aux habitants d'un territoire (immeuble, rue, quartier, ville, agglomération...) de participer à sa conception et son aménagement.

### Le modèle top-down

Pour cela, ne faudrait-il pas s'émanciper du modèle d'urbanisme dit "à la française", ultra-centralisé, que l'enseignante et critique d'architecture Françoise Fromonot définit comme un "urbanisme de composition", où l'on construit sur table rase, guidé par une obsession de la maîtrise "top-down". Le projet de l'infrastructure fondatrice géante des 68 gares est d'ailleurs déjà lui-même dans la grande tradition de verticalisation à outrance. "L'enjeu est bien de sortir de ce schéma, confirme Daniel Béhar, professeur à l'Ecole d'urbanisme de Paris (EUP), qui travaille sur le sujet au sein de la toute récente chaire universitaire "Aménager le Grand Paris", et c'est ce que promettent les appels à projet qui entendent garantir la maîtrise des usages en partant de là où le foncier est lui-même maîtrisé."

**"Ne faudrait-il pas s'émanciper du modèle d'urbanisme dit "à la française", ultra-centralisé, où l'on construit sur table rase, guidé par une obsession de la maîtrise "top-down"?"**

Problème d'ores et déjà identifié : cette maîtrise supposée ne concerne en général qu'une petite partie des opérations. À Vitry, par exemple, la future gare des Ardoines promet un changement spectaculaire dans ce quartier aujourd'hui peu dense. Mais ce sont les 300 hectares à défricher à proximité qui vont véritablement modeler le futur visage du quartier, là où le foncier n'est pas sous contrôle public.

### Le règne de la ZAC

Il faut aussi tenir compte d'un phénomène d'inertie. On change difficilement un dispositif de production urbaine rassurant pour les élus et autres décideurs, où l'attelage habituel entre promoteurs et constructeurs accompagnés de leurs architectes, urbanistes et paysagistes, a démontré depuis des décennies qu'il sait construire de la ville à des conditions rentables. Le règne de la ZAC (Zone d'aménagement concerté), avec un projet plus ou moins parachuté indiquant la répartition bureau-logement, le tracé des îlots et un objectif de mixité, comme le montrent les opérations centralisées par Grand Paris Aménagement, a encore de beaux jours en perspective.

**"Le règne de la ZAC a encore de beaux jours en perspective. Dans ce type d'approche, l'innovation promise n'a souvent lieu qu'à la marge"**

Dans ce type d'approche, l'innovation promise n'a souvent lieu qu'à la marge, sur des contraintes environnementales, le recueil des eaux de pluies dans des noues et des jardins sur la ZAC Chantereine à Alfortville par exemple. "Le schéma est reproduit partout presque à l'identique, en diversifiant tout juste les architectes pour créer l'impression de la diversité, juge Françoise Fromonot. Pour en sortir, il faudrait justement ne plus penser l'urbanisme comme un modèle."

## Avec le Grand Paris Express, on entre dans l'inédit

Dépasser l'approche un peu rigide par modèle reproductible serait d'autant plus rationnel qu'avec le Grand Paris Express, on entre dans l'inédit. En clair, on ne dispose pas, pour aménager la boucle des 68 gares, de références extérieures valables. Le GPE se déploie en grande partie en rocade, sur un tissu urbain déjà constitué, "du coup les effets de transformation sont générés par les interconnexions nouvelles, plutôt que par la mise en accessibilité de territoires qui ne l'étaient pas jusque-là" explique Daniel Béhar, et cela représente une singularité du cas parisien. Ailleurs, on est plutôt dans des systèmes radiaux, qui donc convergent vers un centre, et dont l'objectif est d'améliorer l'accessibilité du centre à des territoires de faible densité, à l'image du Cross rail, outre-Manche, qui a pour principale mission de traverser Londres d'est en ouest. "Les études disponibles, par exemple aux États-Unis, identifient les principaux changements autour des gares, fondés sur une mise en balance des facteurs de nuisance et d'attractivité."

**"On ne dispose pas, pour aménager la boucle des 68 gares, de références extérieures valables"**

Le scénario va être différent en région parisienne. "Les évolutions vont être à la fois le résultat d'effets billard de quartiers en contact avec les gares, autant que les quartiers de gare eux-mêmes." L'observation sur le terrain va d'ores et déjà dans ce sens : la valorisation foncière et immobilière se produit, souvent bien loin des gares, dans des quartiers résidentiels, comme à Champs-sur-Marne (Val-de-Marne). La chronologie francilienne aussi est particulière : les études mettent en général en évidence un faible niveau d'anticipation, or c'est le contraire qui se produit dans le Grand Paris : le mouvement y est au contraire très sensible, ce qui s'expliquerait par le fait que les gares nouvelles s'implantent dans un tissu urbain déjà dense et constitué, produisant des effets de mutation que chacun estime pouvoir anticiper. Paris se distinguerait enfin par une spécificité dans l'ordonnement des séquences de valorisation. "Généralement, la hausse commence par le bureau et se poursuit avec le logement, mais nos hypothèses sont à l'inverse", note Daniel Béhar. Toujours sous pression d'une offre raréfiée, le marché résidentiel réagit fortement, alors que le secteur des bureaux est plus attentiste.

## Le rééquilibrage est-ouest

Pour finir, les aménageurs devront garder en tête la spécificité du schéma des gares du Grand Paris Express, dont les deux tiers correspondent en réalité à des interconnexions avec des gares déjà existantes. Celles-ci sont rapprochées au point de produire un effet de maillage, particulièrement à l'est où l'actuelle configuration radiale des transports va être radicalement modifiée. Aussi, le rééquilibrage est-ouest attendu, fondé sur une desserte à peu près équitable des territoires d'un bout à l'autre de l'Ile-de-France, devrait se produire.

**"Le rééquilibrage est-ouest attendu, fondé sur une desserte à peu près équitable des territoires d'un bout à l'autre de l'Ile-de-France, devrait se produire"**

Mais, estime le chercheur, il faudra aussi s'attendre à des différenciations territoriales accentuées à une échelle plus réduite. "Des micro-fractures, par quartier, comme ce que l'on observe déjà dans des communes comme Pantin ou Montreuil, devraient se développer, et ce modèle des 'marqueteries territoriales plus fines' qui créent des îlots de gentrification, devrait se diffuser plus loin dans l'Est parisien."

## La chaire "Aménager le Grand Paris"

La révolution des esprits, si elle a lieu, se jouera donc au niveau des appels à projets. "C'est la matière première de notre réflexion" rappelle Daniel Béhar à l'École d'Urbanisme de Paris (EUP). Cette émanation de l'Université Paris-Est Créteil (UPEC) et de Paris-Est Marne-la-Vallée (UPEM), abrite la chaire "Aménager le Grand Paris" avec, autour du pupitre, des organismes publics impliqués dans le projet, comme la Caisse des dépôts, Grand Paris Aménagement et l'Établissement public foncier (EPF) d'Ile-de-France. "L'idée est de favoriser un rapprochement entre universitaires et praticiens, qui acceptent de mettre leurs pratiques en partage et sous la loupe des chercheurs." L'objectif final consistera à concocter un répertoire de bonnes pratiques à disposition des aménageurs de la transformation urbaine contenue dans le Grand Paris Express.

### A lire également

**Le déclin des centres-villes, grande cause nationale**  
**Paris continue de se réinventer en sous-sol**  
**Quartiers d'affaires de région parisienne, en attendant le Grand Paris**

Publié le 12/10/2017

Rubriques : Collectivités | Gouvernance | Sociétal | Jacques Secondi