

4. L'environnement de l'homme, ses conditions de vie

4.3 Territoires

4.3.2 Urbanisme, aménagement et habitat

Une petite synthèse du grand pari(s) de l'agglomération parisienne

Résumé

En juin 2008, le ministère de la Culture et de la Communication lance une consultation sur le « grand pari de l'agglomération parisienne ». Elle trouve son origine dans un discours de Nicolas Sarkozy, prononcé le 17 septembre 2007, où il demande que « nous réfléchissions, au-delà des clivages des uns et des autres, à un nouveau projet d'aménagement global du "grand Paris" ».

Cette consultation internationale, de recherche et développement s'est déroulée en deux étapes, la métropole de « l'après-Kyoto » puis le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne. Focalisée sur les dimensions spatiales de l'agglomération parisienne, elle a mobilisée dix équipes pluridisciplinaires pilotées par un ou des architectes urbanistes, qui s'étaient associés l'expertise de laboratoires de recherche. Elle s'est déroulée sur une période de temps courte, de juin 2008 à février 2009.

En neuf mois, les équipes ont produit près de six mille pages de texte et ont livré un nombre incalculable d'illustrations. Dès février 2009, les images marquantes sont diffusées dans la presse, les idées foisonnent.

Afin d'enrichir les débats, l'APUR livre en mars 2009, une « petite synthèse du grand pari(s) de l'agglomération parisienne ». L'objectif de cette publication est d'offrir une lecture transversale des travaux des dix équipes. Ce travail a cherché les points communs aux travaux des dix pour donner à tout un chacun les premières clés pour entrer dans cette production foisonnante. Ce travail n'est donc pas une évaluation de la production des dix équipes.

Les lignes ci-dessous reprennent quelques idées saillantes des travaux des dix équipes.

Mots clés : Carbone, métropole, planification urbaine, formes urbaines, mobilité, infrastructures.

L'auteur

Yannick Beltrando est architecte et urbaniste, responsable du pôle Métropole de l'APUR. Il est enseignant à l'école d'architecture de la Ville et des Territoires à Marne-la-Vallée.

Francis Rol-Tanguy est Ingénieur général des ponts et chaussées, il a été notamment Directeur du cabinet du ministre de l'équipement, des transports et du logement de 1997 à 1999 avant d'être nommé Directeur général délégué du fret à la SNCF (2000 - 2003) puis Préfet, directeur régional de l'équipement d'Ile-de-France (2003 - 2007). Depuis août 2008, il dirige l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme).

FAIRE MÉTROPOLE

Le constat de départ est sévère pour la métropole francilienne. Spatialement et symboliquement, Paris est dans la lumière et la métropole dans l'ombre. Si Paris représente un modèle très centralisé et homogène rattaché au XIX^e siècle, la métropole parisienne est encore trop considérée comme « la banlieue », marquée principalement par des inégalités fortes et des écarts sociaux et spatiaux qui se creusent. Comme le souligne de Portzamparc les villes

concentrent des richesses et des opportunités mais sont de moins en moins accessibles à tous et de plus en plus ségréguées.

Là on l'on aurait pût s'attendre à ce qu'à la question de l'attractivité de la métropole parisienne, les équipes répondent principalement en termes de positionnement économique, de confortation des pôles tertiaires, développement de nouveaux pôles d'excellence, les équipes proposent une autre vision de l'avenir. Elles ont choisi de

dépasser la contradiction apparente entre compétition métropolitaine et qualité de la vie locale en proposant de construire une métropole d'abord basée sur la qualité de vie pour tous.

Celle-ci sera l'atout de Paris Métropole dans la compétition mondiale : pour séduire des investisseurs de pointe, il est nécessaire de leur proposer des attraits et des charmes, une qualité de vie (Nouvel). En effet, les équipes affirment que l'attractivité résidentielle et le cadre de vie sont aujourd'hui un atout majeur que doit développer la métropole francilienne.

La qualité de vie doit permettre à la fois d'attirer les cadres venant du monde entier mais aussi de mieux développer sa cohésion interne par la solidarité et le mieux vivre ensemble.

LA MÉTROPOLE DE L'APRÈS-KYOTO EST DÉJÀ LÀ

La métropole de l'Après-Kyoto implique un changement radical de paradigme. Contrairement aux décennies passées, l'enjeu n'est plus d'imaginer la cité idéale ex nihilo, comme l'ont été en partie les villes nouvelles qui ont poussé en limite d'agglomération, ou de proposer des rénovations radicales de la ville existante en opérant une nouvelle tabula rasa, comme le furent les grands ensembles ou l'idéologie actuelle qui vise à raser les mêmes grands ensembles.

L'enjeu de la métropole francilienne est donc sa transformation, son adaptation aux exigences de l'après-Kyoto. C'est l'idée énoncée au début des années 1980 de « faire la ville sur la ville ». Comme le souligne l'AUC, la métropole de l'après Kyoto est déjà là.

Pour tenter de la définir, pour de la faire apparaître, les équipes proposent un renversement de regard (Nouvel), d'arpenter son territoire (Studio 09). Il est alors possible, comme le souligne AUC, de saisir une réalité métropolitaine, de montrer que la métropole existe déjà pour qui sait la décrypter.

Dès lors, les équipes vont proposer pour structurer la métropole existante de s'appuyer en premier lieu sur des éléments existants, qu'il s'agit de mettre en valeur. Ainsi les équipes reconnaissent le paysage et la géographie comme les premiers fondements premiers de l'identité métropolitaine. Il s'agit de travailler en tenant compte des grandes entités géographiques : vallées, coteaux et plateaux. Il s'agit aussi de mettre en valeur les lieux d'où l'on lit cette géographie et d'où l'on perçoit le reste de la métropole (de Portzamparc).

Par ailleurs, cette métropole a besoin de signes, de repères et de balises pour donner à voir la métropole, pour reconnaître son territoire et se reconnaître au sein de ce territoire. Les équipes proposent des nouveaux monuments métropolitains, de nouvelles centralités puissantes, des interventions artistiques sur des lieux clés, la mise en lumière de

lieux singuliers, des traitements plantés similaires sur les grandes voies rapides pour créer une armature, de faire de la Seine le monument identitaire de la métropole.

Dans un exercice théorique, MVRDV imagine des points de haute densité, des buttes, à la croisée des réseaux de transports pour donner cohésion à la ville. Nouvel propose la notion de « hauts lieux » sur le port de Gennevilliers ou l'aérodrome de Villacoublay, pour désigner des sites sur lesquels il s'agit de construire en hauteur, dans une forme à inventer. Castro partage la même idée sous une forme différente en proposant « de nouveaux monuments » qui caractériseraient chaque territoire du grand Paris.

Enfin, la métropole a besoin de nouveaux symboles et d'actes symboliques. Certaines équipes proposent ainsi de déplacer certains ministères en banlieue (Castro) ou de créer un événement fédérateur, tel une exposition universelle (Grumbach), ou un projet culturel synchronisé (Nouvel) capable de nourrir un Grand Paris culturel.

VERS UN URBANISME DE MUTATION, D'ADAPTATION ET DE RECYCLAGE

Une nouvelle vision de la métropole, implique une nouvelle manière de faire la ville. L'ère de l'urbanisme de production, qui est celui de la planification urbaine traditionnelle, est révolue. Les équipes utilisent pour décrire cette mutation dans les modes de faire, des termes qui font image : « urbanisme de recyclage » (AUC), « villes sur les villes » (Castro, Grumbach), « métropole douce » et « transformation radicale de l'existant » (Lin) « urbanisation sensible » et « mutation » (Nouvel), « optimisation » (groupe Descartes et de Portzamparc).

Une telle conception de la métropole marque une rupture franche et consommée avec tout ce qui a fait l'urbanisme de l'après guerre : la violence des infrastructures routières et autoroutières qui ont fabriqué des coupures infranchissables et des territoires en déshérence, les nappes sans fin de pavillonnaire sans service ni commerce, le zonage qui a fabriqué les cités de logements sociaux enclavées et les zones d'activités peu à peu désertées, les politiques de transports en commun qui ne répondent pas aux mobilités réelles des populations dès que l'on n'est plus dans Paris intra-muros...

En finir avec la fonction unique, la planification centralisée, c'est repartir du terrain, de ses acteurs, comprendre les territoires tels qu'ils sont pour les transformer, pour mettre en place un urbanisme sensible, durable parce que proche des réalités quotidiennes.

C'est pourquoi les équipes prônent un urbanisme de l'expérimentation, une ville pour tous. L'AUC rejette même la cartographie globale à l'échelle de ce qui serait la métropole.

Contrairement aux logiques traditionnelles des schémas directeurs, qui considèrent les parties du territoire en relation et en comparaison avec le territoire global, les équipes

« zooment » et « dézooment » sans cesse. Les équipes Nouvel, Lin, Studio 09 et AUC revendiquent cette approche multi-échelle. Cette attitude est poussée à l'extrême par les équipes Nouvel et AUC qui considèrent que l'approche globale est forcément univoque et dangereuse.

Plusieurs mots, omniprésents chez toutes les équipes, résumant la nouvelle manière de penser la métropole : compacité, intensification, mixité. S'y ajoutent le recyclage, celui des tissus urbains, des infrastructures lourdes, de la Seine, des forêts... et le mélange, celui des fonctions, des populations et des classes sociales, de la ville et de la campagne, de la grande échelle des relations planétaires et de la petite échelle de la vie quotidienne.

UNE MÉTROPOLÉ SANS PÉRIMÈTRE MAIS COMPACTE

Le périmètre de ce que serait le Grand Paris est variable d'une équipe à l'autre. La plupart des équipes défendent une approche multi-échelle en fonction des sujets abordés. Il est donc difficile d'en tirer des conclusions sur un périmètre plus ou moins idéal pour ce que devrait ou pourrait être le Grand Paris.

Le partisan incontestable de la très grande échelle est Grumbach. Il pose comme préalable la « nécessité de penser à la grande échelle », de Paris au Havre voir de planifier à l'échelle d'un triangle Paris-Londres-Amsterdam.

Les autres équipes étudient d'abord un espace plutôt étendu qui peut même excéder l'actuelle région Ile-de-France, puis leurs diagnostics prospectifs (leurs propositions) ne s'intéressent généralement qu'à des territoires plus restreints, dont les périmètres ne sont jamais exactement les mêmes.

Bref, comme l'écrit Rogers, le Grand Paris n'a pas de périmètre bien défini. Le territoire « effectif » du Grand Paris reste donc ouvert au débat.

Mais, en termes d'étendue spatiale de l'agglomération, les équipes partagent le même point de vue. En s'inscrivant dans la métropole de l'après-Kyoto, et au nom de la ville composite, elles prônent l'arrêt des extensions urbaines. Certaines formulent cette prise de position comme un dogme avec lequel on ne peut transiger, allant en ce sens plus loin que le SDRIF de 1994, ou même le projet de SDRIF de 2008.

Le foncier non bâti, agricole ou forestier, est une ressource rare, non renouvelable, qu'il s'agit de protéger et de valoriser. Le traitement des lisières de l'agglomération qui doivent être figées, méritent donc un traitement qualitatif, assurant une transition harmonieuse entre la ville et la campagne, comme le proposent les équipes Nouvel ou Descartes par exemple.

L'INTENSIFICATION NÉCESSAIRE

Pour pouvoir accueillir dans un périmètre aggloméré constant, la croissance urbaine prévue pour 2030 tant en logements à construire qu'en locaux de travail, il est nécessaire de travailler à une certaine intensification urbaine.

De ce point de vue, on peut dire qu'il y a principalement deux écoles concernant le futur dosage de cette intensification urbaine : les équipes qui travaillent sur des pôles (Rogers, de Portzamparc, Nouvel, MVRDV, Castro) et celles qui s'intéressent à la ville plus diffuse et moins hiérarchisée (Studio 09, Lin).

La vision polycentrique ou polynucléaire de Rogers, Lin ou Castro tendrait à privilégier des centralités urbaines mixtes. Mais alors que Rogers travaille à un polycentrisme compact, affirmé autour des centres de Petite Couronne, les autres multiplient à l'inverse les interventions pour « faire métropole partout », dans un paysage compact et contrasté, alternant vides et points d'intensité. Lin associe de manière théorique la « ville intense » des centralités métropolitaines et la « ville légère » moins dense, plus flexible et paysagère.

Si Studio 09 dénonce, comme plusieurs équipes, le danger de la force ségrégative des pôles, elle est la seule équipe à s'opposer clairement à une vision polycentrique du territoire. Son concept d'isotropie des territoires est porté par un maillage dense et hiérarchisé des mobilités, faisant valeur en tout lieu.

LE FONCIER EST PARTOUT - LA MIXITÉ À TOUT PRIX

Si les équipes protègent les espaces naturels et agricoles hors de l'agglomération, elles proposent aussi de préserver les espaces ouverts internes à l'agglomération.

Pour produire le nombre de logements nécessaires au renouvellement du parc immobilier, au changement de modes de vie (décohabitation, vieillissement), les équipes vont donc dresser au sein de la ville existante, les typologies de tissus urbains qui peuvent muter. Leur regard parfois focalisé sur des échelles assez fines, leur permet de tester rapidement les possibilités de mutation des tissus urbains. Plusieurs équipes (Descartes, Studio 09, MVRDV, Rogers) dressent des cartes précises du foncier mutable, qui est en quantité importante. Leur attitude se résume assez bien par ce slogan du groupe Descartes le foncier est partout.

A travers leur recherche foncière, aux abords des infrastructures autoroutières figées par l'amendement Dupont, dans les zones de bruit ou d'expansion des crues protégées par les PPRI (plans de prévention du risques d'inondation), les équipes réinterrogent les cadres régle-

mentaires qui effacent du territoire métropolitain, au foncier pourtant rare, des emprises pourvues d'un potentiel de développement. Elles sont autant de lieux de projet où il faudra concilier prise en compte précise des risques et manières spécifiques d'y construire.

Cette démarche conduit les équipes à vouloir en finir avec la logique du « zoning », qui s'applique de manière assez indifférenciée sur le territoire ou qui conforte les méthodes existantes (zonage des PLU). Les équipes vont donc tester des capacités de mutation de différents tissus urbains monofonctionnels : grands ensembles (Rogers, de Portzamparc, Castro), secteurs pavillonnaires (Descartes, Studio og), zones d'activités (Studio og, de Portzamparc, Nouvel), voire le quartier de La Défense (Rogers).

Les quartiers pavillonnaires, par exemple, sont mis à contribution comme dans les propositions de Studio og ou de Descartes, où ils peuvent être densifiés et diversifiés sans perdre leur caractère aéré.

De même, les rives déqualifiées des routes nationales, avec leur parking de supermarchés à reconquérir, représentent des lieux de reconquête potentielle d'autant plus si ces axes accueillent de nouveaux transports en commun et un espace public au profit des piétons.

La ville, analysée dans sa complexité, se transforme dans une logique de processus et de projets, opposée à la logique planificatrice des 30 Glorieuses.

DES LIEUX AUX LIENS

Autre thème incontournable de la consultation, la mobilité et l'organisation des réseaux de transports en commun. Les limites actuelles du système en transports en commun sont largement connues : passage obligé par la ville centre, desserte insuffisante de la banlieue, congestion dans la zone dense... Autant d'éléments qui témoignent de cette métropole encore très axée sur Paris et qui rendent la vie quotidienne difficile pour les franciliens.

Les équipes vont donc fixer deux objectifs complémentaires à la question de la mobilité : donner à tous la possibilité de se déplacer en transports en commun (déplacements locaux et accessibilité aux grands réseaux) ; permettre de se déplacer plus rapidement en rocade entre les grands pôles.

Le « droit à la mobilité » est, selon de nombreuses équipes, l'enjeu majeur d'une métropole respectueuse de ses habitants, de leur citoyenneté car chacun sait que « la première et la plus forte des exclusions est bien l'immobilité qui confine à l'assignation » (Nouvel). Cet enjeu correspond au désenclavement indispensable des grands ensembles et à la desserte de certains quartiers pavillonnaires.

L'organisation du territoire métropolitain est pensée

autour de deux systèmes étroitement articulés qui façonnent une métropole polycentrique ou polynucléaire : les lieux : centres historiques et à venir, la Seine ou les espaces verts, les gares ; les liens et les déplacements sous la forme de flux : TGV européens, liens régionaux, liens virtuels, Veli'b, ...

L'attention aux lieux, trouve un regard assez neuf à travers celui porté sur les gares. Plusieurs équipes, et l'AUC en particulier, invitent à construire le Grand Paris autour des gares conçues comme des lieux multifonctionnels et intenses. Points nodaux en même temps que lieux de vie et de passage, les lieux de transports en commun, ordinaires et extraordinaires, forment des espaces métropolitains par excellence.

De la grande gare de l'Europe, au centre ou à la périphérie de Paris (MVRDV, de Portzamparc, ...) à la répartition de grands hubs (Nouvel, Grumbach, ...), ils forment les portes internationales de la métropole comme des lieux phares de renaissance des quartiers.

Dans la ville diffuse, les gares constituent les points d'articulation entre des petits centres multifonctionnels et les systèmes de micro-mobilités individuelles. Car les lieux de la globalisation sont aussi les espaces de la proximité : les gares articulent l'échelle globale et l'échelle du quotidien, donnent corps à la métropole et à son territoire. A leur contact, l'habitant acquiert une (re)connaissance du Grand Paris et l'AUC parle à leur propos « d'aménités ».

La question du lien s'illustre par la question du maillage que toutes les équipes mettent en avant, mais dont les différentes propositions cachent en réalité des approches très différentes en relations avec leur vision de l'agglomération de demain.

Les équipes prennent les projets du SDRIF comme base de travail. Lin s'en contente, Castro, Rogers ou de Portzamparc le complètent par de nouvelles rocade et voies TGV, alors que Nouvel et Studio og le bouleversent en passant du schéma radioconcentrique à un véritable tramage du territoire.

Les visions polycentriques de Rogers et Castro sont portées par la proposition de voies de rocade qui achèvent le schéma radioconcentrique. Nouvel et Studio og prennent au contraire pour référence le métro parisien et recouvrent l'agglomération d'un réseau de transports à l'efficacité et à la densité similaires. Il s'agit de créer de la rente foncière dans le cœur d'agglomération, de donner une accessibilité égale à tous les territoires, mais aussi de multiplier les centralités de quartier autour des interconnexions. Studio og appuie ainsi son agglomération isotrope sur une trame de tramways, soit 600 km de lignes à créer, quand Nouvel propose un maillage dense par un Réseau Régional du Grand Paris, également utilisé par les voies rapides.

Le métro automatique en viaduc de l'A86 de Castro, le « rang de perles » de Rogers ou le métro-Périphérique de

Portzamparc et de MVRDV s'inscrivent comme des grands projets d'infrastructure, symboliques de la naissance du Grand Paris. Si les propositions recyclent des infrastructures existantes et valorisent des délaissés fonciers, il reste à démontrer la capacité de ces superstructures à rassembler des territoires aujourd'hui séparés.

Dans une vision plus pragmatique et une mise en tension des territoires, Descartes se démarque par la combinaison de modes de déplacement autour des voies rapides transformées en boulevards et de segments stratégiques de transports en commun à réaliser, pour développer quelques territoires à fort potentiel.

Le travail sur la hiérarchie du réseau est également au cœur des propositions, dans un schéma complémentaire à plusieurs niveaux : la métropole internationale avec sa boucle aéroportuaire à grande vitesse, la ville globale au métro rapide et la ville de cabotage du tramway et des transports en site propre.

LA QUALITÉ DE SERVICE COMME OBJECTIF DE LA MOBILITÉ

Un des apports de la consultation réside dans le regard porté la question des temps des déplacements qui devient dès lors prédominante pour une politique de transport efficace. C'est ainsi que les équipes proposent de penser le transport en termes de qualité de service plutôt qu'en termes d'infrastructures. Une demi-heure de trajet en moins par jour pour Descartes, rejoindre tout point du réseau en moins d'une demi-heure avec deux changements maximum pour Nouvel, la ville à 20 minutes pour Grumbach. Ces objectifs parlent d'une réalité vécue dans les transports, d'une manière d'agir par des actions sur le service plus que par l'infrastructure

Les équipes plébiscitent le tramway comme moyen de transports car il permet de repenser les espaces publics, de les transformer pour réduire la place de la voiture et accueillir plus de piéton et de vélos. Le tramway véhicule aussi une idée de plaisir du déplacement, d'apaisement que de nombreuses équipes soulignent. Prolongeant cette idée, elles proposent d'enterrer le moins possible les nouvelles lignes métros et RER.

Enfin, le pari des nouvelles mobilités individuelles questionne pour beaucoup l'avenir de la rue et la pratique de l'espace public. De Portzamparc réfère ainsi à une dialectique rue/bâti, Hestia/Hermès, qu'il s'agirait de réconcilier. Rogers propose des boulevards tranquilles et promet la création d'une voiture adaptée à cette métropole, compacte et propre. Les inventions techniques créeront la rue de demain.

Rogers, Portzamparc, Nouvel ou Descartes retravaillent les infrastructures ferroviaires et routières pour en faire des dispositifs qui font lien, que ce soit sous forme de mégastructures ou de continuités paysagères. Pour Descartes, il faut réinventer les boulevards de la métropole

par une série de mesures (suppression de l'amendement Dupont pour la construction des abords, vitesses à 50 ou 70km/h avec le même débit) permettant de retourner la ville sur ses autoroutes et de fabriquer ses segments d'intensité urbaine. Descartes propose aussi de transformer « les routes nationales en lieux de fêtes, de promenades... ».

La mobilité recherchée est celle qui articule les vitesses par différents modes vus comme complémentaires qui ont pour but premier de mieux desservir les populations locales. A ce titre, la place d'une voiture moins polluante et plus vertueuse fait partie des réflexions des équipes comme l'AUC, Descartes ou Rogers.

LA NATURE PARTENAIRE DE LA MÉTROPOLE

Les villes se sont toujours créées en étroite relation avec leur environnement naturel. Le rapport des villes à la nature pourrait ainsi se lire dans l'histoire comme une confrontation permanente entre « soumission et domination ».

Les termes de cette confrontation ont été bouleversés par l'extraordinaire croissance urbaine de la seconde moitié du XXe siècle et la logique de la rente foncière, qui ont dépassé, dans les faits, les capacités antérieures d'anticipation/régulation maîtrisée de ce rapport, léguant de vastes territoires périurbains.

Le rapport ville/nature est l'objet de la part -peu ou prou- de toutes les équipes, d'un questionnement nouveau, face à l'urgence des questions environnementales autour de la notion de métropole durable. La nature n'est pas seulement le vide entre les bâtiments, ou le vide qui servira aux extensions urbaines, elle a un rôle actif à jouer dans la métropole. Pour relever le défi de l'après-Kyoto, la ville et la nature doivent être mieux associées.

Une fois visités les dossiers des dix équipes, un des grands changements concerne les dimensions « vivante » et « patrimoniale » de la nature dans le projet métropolitain : « la forêt protège la ville, la ville protège la forêt » (Descartes) et cela à une double échelle.

La première échelle est celle du grand territoire, notamment, l'agriculture (céréalière au vivrière), les forêts car piège à carbone (Descartes), la vallée de la Seine et les couloirs écologiques.

La seconde, celle des territoires périurbains ou déjà urbanisés (désendiguement des cours d'eau, constructions en zones inondables, corridors pavillonnaires, végétalisation des tissus urbanisés pour lutter contre l'îlot de chaleur) pour lesquels la nature devient un « patrimoine actif du projet ».

Les approches strictement fonctionnelles des années 60-70, « culturelles » des années 80-90 font ainsi place à un nouveau regard.

ET MAINTENANT ?

En reprenant, le slogan du groupe Descartes ce qui serait extraordinaire serait d'améliorer l'ordinaire, Nicolas Sarkozy inscrit clairement son discours d'inauguration de l'exposition de Chaillot le 17 avril 2009, dans l'idée d'optimisation de l'existant qu'ont porté les équipes.

Ainsi, il semblerait que la consultation marque un tournant dans la manière faire la ville. La planification rigide faisant appel au « zoning » qui a prévalu durant les cinquante dernières années n'a plus d'avenir. Dès lors, les équipes considèrent que la ville existante doit être améliorée. Le modèle n'est plus ailleurs. Pour faire un monde

meilleur, il faut faire muter la ville existante dans une logique de projets plus souples et parfois locaux mais porteurs d'une vision stratégique.

Pour autant, le travail foisonnant des dix équipes attend encore une évaluation partagée entre différents partenaires, les dix équipes, l'Etat et toutes les collectivités concernées, de telle sorte que les propositions parfois contradictoires puissent être analysées, débattues et appropriées par tous. Cette phase est indispensable pour transformer cet essai à dix, pour que la métropole de l'Après-Kyoto trouve les outils de sa réalisation.

Yannick Beltrando et Francis Rol-Tanguy

Pour en savoir plus

- Apur, *Une petite synthèse du grand pari(s) de l'agglomération parisienne*, dans la collection Paris- Projet n°39, mars 2009, 138 pages.
- Catalogue de l'exposition « *Le Grand Paris, consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne* », Le Moniteur AMC, mars 2009, 258 pages.
- Site internet du ministère de la Culture où les dossiers des 10 équipes pluridisciplinaires sont téléchargeables : <http://www.legrandparis.culture.gouv.fr>

Lire également dans l'encyclopédie

- ❖ Frédéric Léonhardt, *Crise des transports en Ile de France, vers le « métro-express »*, n° 106.
- ❖ Michel Rousselot, *Les transports de Paris métropole durable*, n° 107.
- ❖ Vincent Renard, *Le développement durable du grand Paris, un long point de suspension*, n° 108.
- ❖ Mireille Ferri, *De la métropolisation subie à l'éco-métropole*, à paraître.

Ce document est strictement réservé aux abonnés à l'encyclopédie du développement durable.
Toute reproduction ou citation devra mentionner Les éditions des Récollets - l'encyclopédie du développement durable.

Les éditions des Récollets

c/o association 4D - 150, rue du Faubourg Saint-Martin - 75010 Paris
Tél. : 01 44 64 75 82 - coordination@encyclopedie-dd.org

Directeur de la publication : Jean-Pierre Piéchaud