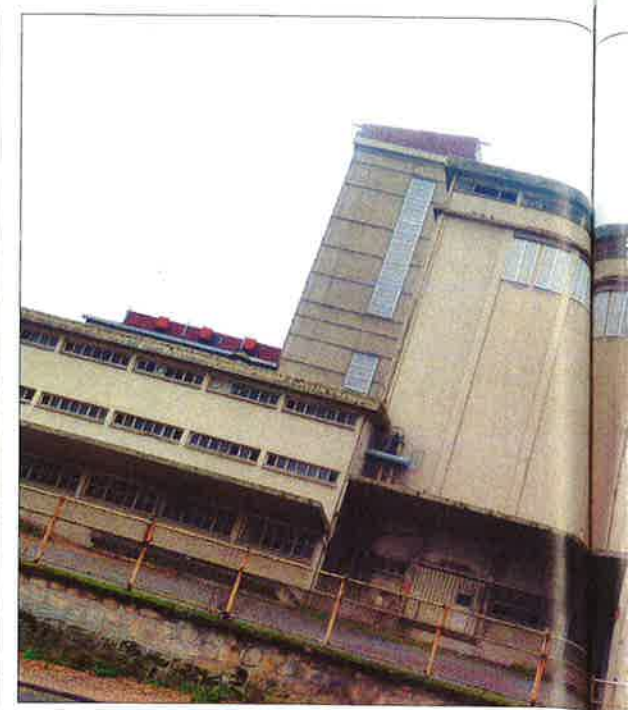




ATELIER CASTRO DENISSOF ET ASSOCIÉS



Les anciens silos à grain (à droite) seront réhabilités. L'Atelier Castro Denissof y installera des commerces, des lofts et des jardins suspendus au sommet (à gauche).

LOUVRES UN ÉCOQUARTIER DANS UNE MER DE BLÉ

Dès 1994, le Sdrif désigne les communes de Louvres et Puiseux-en-France comme « secteur préférentiel d'urbanisation ». D'ici à 2030, leur population doublera, avec l'achèvement de l'écoquartier qui va remodeler le paysage urbain.

Jean-Pierre Raymond

SITUÉE À MOINS DE 2 KM de Roissy, mais en dehors du Plan d'exposition au bruit, la ZAC Louvres-Puiseux a été créée le 4 avril 2011. Depuis, l'EPA Plaine de France y aménage 88 ha afin d'y construire 3500 logements, 20000 m² de commerces et services ainsi que des équipements. Les deux villes qui comptent aujourd'hui 11 500 habitants (9 000 à Louvres et 2 500 à Puiseux) en accueilleront 20 000 à l'horizon 2030. Plutôt pavillonnaires, ces bourgs entourés de champs vont connaître une profonde mutation avec la création d'un écoquartier.

Guy Messenger, maire de Louvres jusqu'en décembre 2012, se réjouit du démarrage du projet :

« En 2013 et 2014, nous commencerons l'aménagement d'un parking d'intérêt régional autour de la gare SNCF ainsi que la construction des 350 premiers logements. Ils seront livrés en 2016 en même temps que la nouvelle école. Pour moi, un écoquartier est un quartier écologique et économique. »

CONTENIR L'ÉTALEMENT URBAIN. Au-delà de l'aspect développement durable, ce projet permettra de réinventer la cité. Sophie Denissof, dont le cabinet Castro Denissof a été choisi comme architecte en chef de la ZAC, explique : « Certes, un quartier ne résout pas à lui seul tous les problèmes, mais le doublement de la population

« Nous allons introduire un foisonnement de manières d'habiter. »

SOPHIE DENISSOF
Atelier Castro Denissof

va permettre d'agir efficacement contre une certaine dégradation périurbaine. Aujourd'hui, c'est une ville-dortoir avec une faible identité. Nous allons contenir l'étalement de la ville dans des limites très claires grâce à une promenade panoramique qui bordera la cité et mettra en scène la campagne depuis la ville, et vice versa. La mutation de la zone industrielle en un véritable centre-ville offrira un espace public plus convivial avec des jardins et des liaisons douces pour que les quartiers actuels ne soient plus des nasses. Nous allons aussi introduire un foisonnement de manières d'habiter afin qu'il y ait un sentiment d'habitat individuel, y compris dans des immeubles collectifs. » Son cabinet propose donc « une déclinaison de la maison à l'horizontale comme à la verticale ». « Pour inventer une nouvelle manière de vivre souligne Roland Castro, architecte du même cabinet, la question de la densité ne doit pas faire dogme. »

SILOS-TOTEMS. Il s'agit aussi d'ancrer cette écocité dans son territoire. Pour cela, les silos à grains ont été choisis comme « marqueurs ». Guy Messenger s'en réjouit : « Ces



LAZARE GARCIN



SENSUAL CITY STUDIO

Le principe de gare augmentée est un des concepts de « gare sensuelle » développés par Jacques Ferrier pour les nouvelles gares du Grand Paris Express.

silos sont formidables! Avant, les habitants se plaignaient des tracteurs et critiquaient sans cesse la présence de ces cathédrales laïques. Aujourd'hui, ils estiment dans toutes les concertations publiques qu'ils représentent un totem. Roland Castro y installera des commerces, des lofts et des jardins suspendus au sommet. » En 2030, quand le projet sera achevé, la ville sera plus économique et offrira davantage d'équipements et de lieux publics. Pourtant, il est difficile de faire accepter un doublement de population. « Expliquer le problème du logement en Île-de-France, cela a été notre travail d'élus, affirme l'ancien maire. Nous ne pouvons pas toujours repasser le mistigri au voisin. Même si ce projet n'est pas le plus populaire, 75 % des personnes interrogées y sont favorables. Et il nous a déjà permis de racheter le parc de 7 ha qui appartenait à la SNCF, et sans lequel l'institut Paul Ricœur n'aurait jamais installé son établissement international. » Alors, demain encore plus qu'aujourd'hui, habiter cet écoquartier permettra de profiter de la ville tout en vivant à la campagne. Et les habitants n'y viendront plus par hasard, mais par choix. ♦

GARES DU GRAND PARIS EXPRESS LES SENS ET ELLES

Sélectionnés en avril 2012 pour imaginer l'architecture et le design des futures gares du Grand Paris Express, Jacques Ferrier et ses équipes déroulent peu à peu leur concept de « gares sensuelles ». Et travaillent aux premières applications réelles. **Carole Galand**

DEPUIS LEUR NOMINATION, les équipes de Jacques Ferrier Architectures (JFA) phosphorent. Il faut dire que leur mission combine l'exaltation et la gageure : concevoir pour le Grand Paris Express des gares fonctionnelles et « sensuelles ».

On peut aisément imaginer ce qui participe de l'efficacité d'une gare, avec notamment cette intermodalité sur laquelle chacun semble aujourd'hui s'accorder. Mais sa « sensualité » ?

Pour élaborer et étayer ce concept quasi poétique, l'architecte visionnaire s'est entouré d'une équipe pluridisciplinaire :

designers, ingénieurs, sociologues, urbanistes... Ensemble, ils tracent les traits archétypaux d'une nouvelle génération de gares de métro.

« AVANT-POSTE DE LA VILLE ».

Pourquoi ce cabinet a-t-il été sélectionné parmi six autres ? « Il fallait d'abord concevoir des gares qui soient fonctionnelles et techniques, commente Jacques Ferrier en introduction. À partir de cette question très prédéterminée, toutes nos réponses portaient l'angle d'un urbanisme novateur. Un urbanisme qui prendrait enfin les sens au sérieux. C'est peut-être ce qui a fait la différence avec les autres projets. »

L'existence précédant les sens, l'équipe a d'abord pensé aux contextes. Car les gares sont bien les avant-postes de cette « ville sensuelle », concept défendu depuis plusieurs années



AECDDP

Projet proposé par Elisabeth et Christian de Portzamparc lors de la consultation de conseil en architecture et en design des gares du Grand Paris Express, par la Société du Grand Paris.



SENSUAL CITY STUDIO

Le choix des matériaux, le mobilier, la qualité de la lumière et de l'air permettront au voyageur de vivre l'expérience du Grand Paris Express.

par Jacques Ferrier et le Sensual City Studio (voir encadré).

« Les futures gares devront, sur le plan de l'identité, à la fois témoigner du fait que l'on est dans un nouveau réseau, le Grand Paris Express, mais aussi personnaliser le territoire – et ses potentialités – dans lequel elles s'inscriront », confirme Étienne Guyot, président de la Société du Grand Paris (SGP).

« Qu'il évolue en surface, à 25 m ou à 50 m de profondeur, le voyageur se dira spontanément : "je suis dans une gare du Grand Paris Express", illustre Jacques Ferrier. Tout en faisant en sorte que ces lieux de transit soient intégrés dans un contexte valorisé : le futur pôle santé à Villejuif, le grand marché de Montfermeil, les études et la recherche à Noisy-Champs... »

Étienne Guyot résume : « Inscrite pour une durée de sept ans, cette collaboration fait de JFA un garant de la qualité architecturale et de l'identité de l'ensemble des gares du réseau de transport public du Grand Paris. Sa mission est d'inventer une image propre aux gares du Grand Paris Express et d'inscrire ce dernier

dans le patrimoine du Grand Paris. »

MISE EN MUSIQUE ET AMBIANCES OLFACTIVES. Au-delà du repérage contextuel et identitaire, l'enjeu est d'apporter au voyageur une expérience sensorielle « mémorable », et de l'inscrire « dans un flux rassurant ». Un flux où les atmosphères contribueraient à le guider intuitivement, à le prendre en charge.

Ordonnancement des espaces, choix des matériaux, types de mobilier, qualité de la lumière, ambiance acoustique, intégration des œuvres d'art... C'est tout un ensemble d'éléments très différents qu'il faut mettre en musique de façon très subtile.

« D'autres gares ont déjà fait le choix de la sensorialité – je pense à Stockholm qui a misé sur le toucher et Hong Kong où le visuel est flatté. Mais ce sont tous les sens sur lesquels nous allons nous pencher. Sur le son par exemple, pas question de créer de la cacophonie mais au contraire une forme d'harmonie. En travaillant pour chaque gare sur une bande-son personnalisée. Attention, il ne s'agit pas de créer ex nihilo une musique de

« Nous faisons le pari que l'homme, plus que jamais, aura besoin de ce partage collectif. »

JACQUES FERRIER

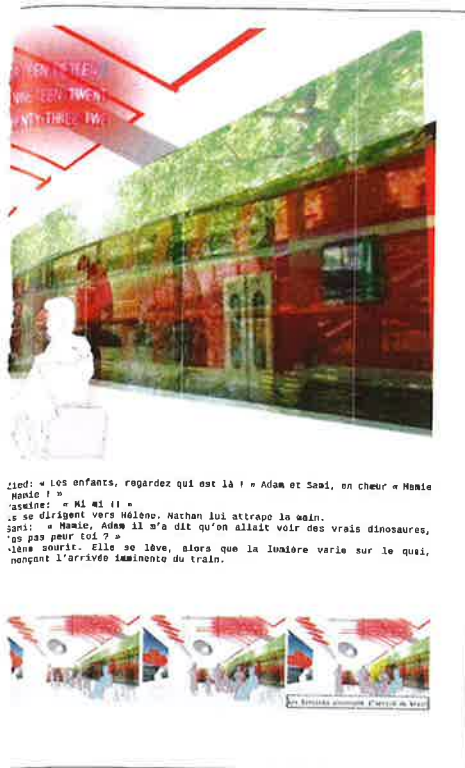
JFA

fond lambda! Mais de valoriser ou d'assourdir certains sons (bruits des trains, des signalisations, des voyageurs...) pour créer une atmosphère sonore caractéristique, reconnaissable et confortable », développe Jacques Ferrier.

Autre traduction avec l'odorat. Outre la qualité de l'air et le confort de la ventilation, l'équipe d'architectes travaillera à créer des ambiances olfactives. « Aujourd'hui, certaines lignes de métro, de RER ou de SNCF ont leur odeur caractéristique, rarement agréable d'ailleurs. Elles viennent du matériel roulant, des produits d'entretien utilisés... Pour le Grand Paris Express, il ne s'agit pas de créer une "odeur sympa de métro", mais d'aboutir à une forme de neutralité agréable et familière. »

La vue sera aussi à l'honneur évidemment, notamment à travers de multiples expressions culturelles et artistiques.

ET MAINTENANT ? Les premières applications de ce séduisant concept s'appliqueront d'abord sur le tronçon Pont-de-Sèvres-Noisy-Champs de la ligne rouge.



ATELIER CASTRO DENISSOF

Projet pour une île habitée à Vitry-sur-Seine proposé par l'Atelier Castro Denissof lors de la consultation de 2008.

Mais la prochaine étape concrète s'annonce dès le mois de mars : JFA remettra officiellement à la SGP les chartes de design et d'architecture qui serviront de socle aux futurs aménagements. Quant aux équipes, elles devraient finaliser en cours d'année les premières grandes maquettes, avec des tests grandeur nature.

« Nous travaillons avec conviction, sans naïveté, dans un objectif de générosité et de vivre ensemble. Nous ne pensons pas qu'en 2020 tout se fera par les smartphones. Parce qu'elles figurent parmi les grands – parfois les seuls – espaces publics quotidiennement partagés, les futures gares devront contribuer à la qualité de cette grande métropole à laquelle nous aspirons. À l'heure de l'individualisation, nous faisons le pari que l'homme, plus que jamais, aura besoin de ce partage collectif, conclut Jacques Ferrier. La technique peut parfois contribuer à créer des univers anxigènes. Notre projet est de mettre la technique au service de l'humain et non plus l'inverse. » Et si les gares devenaient le plus bel endroit de la terre ? ♦

IMAGINAIRES APRÈS LA CONSULTATION DE 2008

Cinq ans après, que reste-t-il des grands projets des architectes consultés par l'État français ? À l'heure de la crise, et alors que plusieurs volets du Grand Paris sont remis en cause, un bilan s'impose. **Aurore Gorius**

ENTHOUSIASMANT, fédérateur... Les adjectifs ne manquent pas pour qualifier le fruit du travail des dix équipes d'architectes qui ont planché sur le Grand Paris dès le début de l'année 2008. Des équipes internationales, chapeautées par les plus grands architectes (Portzamparc, Grumbach, Castro, Nouvel...), composées aussi d'urbanistes, d'économistes ou de sociologues ont réfléchi sur le transport, le logement, les espaces verts, la ville « post-Kyoto ». L'exposition qui en découla à la Cité de l'architecture en 2009 a vu défiler des dizaines de milliers de visiteurs. Cinq ans après, l'Atelier international du Grand Paris (AIGP) a pris

le relais pour porter la parole des architectes. À l'heure du bilan, son directeur, Bertrand Lemoine, fait les comptes : « Le Grand Paris, c'est plus de 650 projets sur tout le territoire, des contrats de développement, des zones franches, des programmes de rénovation urbaine mais aussi des projets culturels et associatifs. Ça fourmille dans tous les sens. »

« **RÊVER LA VILLE EN AMONT** ». « C'est tout l'intérêt des grandes consultations : elles sont mobilisatrices, explique l'urbaniste Philippe Subra⁽¹⁾. Il faut rêver la ville en amont, avant de passer à la phase de négociation, moins flamboyante. Mais dans la phase opérationnelle, beaucoup de projets sont abandonnés. Les premiers plans de la Défense, dessinés dans les années 1960, n'ont rien à voir avec son aspect actuel. » Dans les imaginaires des architectes du Grand Paris, la Seine occupe un



Son nom: « L'étoile du Bourget ». Cette gare futuriste dessinée par l'architecte Jean-Marie Duthilleul sera avec une verrière de 100 m de haut la gare la plus élevée au monde. Des commerces et une piscine seront présents dans la gare multimodale qui accueillera l'actuel RER B, la future tangentielle Nord, le métro automatique du Grand Paris et peut-être la ligne 7. Dans le dôme se trouveront des jardins suspendus et des restaurants panoramiques.

rôle central comme « grand rue » d'une agglomération Paris-Rouen-Le Havre. Agriculture, espaces urbains et semi-urbains ainsi rassemblés permettent de penser une ville à faible émission de carbone, comme l'a suggéré l'équipe Grumbach. Le quasi-abandon du Canal Seine-Nord fin 2012 marque un coup d'arrêt à cette ouverture de la capitale vers la mer. « C'est pourtant la connexion à toute l'Europe, regrette l'architecte Michel Cantal-Dupart. Rotterdam a besoin d'alternatives! Dunkerque est aussi un port clé du Grand Paris. Il n'y a pas de vision globale, alors que tout est dans les consultations de départ. Il suffit d'aller piocher. »

SUSCITER LE DÉSIR... Autre projet vecteur d'imaginaire, le Grand Paris Express, aussi appelé « Grand Huit », façon fête foraine, verra bien le jour. Ce nouveau métro circulaire est même devenu le projet phare du Grand Paris. « C'est une figure iconique, simple à communiquer, constate l'architecte David Mangin, de l'agence Seura. Nous travaillons déjà à la façon d'accompagner le Grand Huit, de susciter l'imaginaire, notamment à travers ses stations, avant qu'il ne soit construit. »

Susciter le désir... loin des préoccupations des habitants? C'est l'avis d'Éric Hazan⁽²⁾, éditeur et grand arpenteur de la capitale. « Les grands gestes architecturaux sont souvent désastreux. Il faut partir de ce qui existe déjà en pierre, dans les têtes des habitants, et éviter l'urbanisme abstrait », explique-t-il. Et de poursuivre: « Le projet de métro est une nouvelle sorte de barrière avec des pelouses, des lignes au sol. Rien n'a été imaginé pour faciliter le passage du 20^e arrondissement à Montreuil par exemple, pour retricotter de la ville à cet endroit. »

Des imaginaires à la réalité, le fossé est parfois difficile à combler. Dans leur ouvrage⁽³⁾, Jean-Pierre Orfeuill, spécialiste des mobilités, et Marc Wiel, urbaniste, ne croient pas, au contraire des architectes, que les gares du métro express vont s'accompagner d'un développement économique. Les entreprises misent sur la mobilité de leurs salariés et s'installent où bon leur semble. En revanche, le prix du foncier sera bien orienté à la hausse, repoussant les habitants vers des quartiers moins onéreux. L'irrationnel des grands projets n'a pas fini d'ir-



Le projet Axe Seine d'Antoine Grumbach vise à développer l'axe Paris-Rouen-Le Havre avec la porte Océane comme entrée du port de Paris.

riter. Mais comment penser Paris sans recourir aux imaginaires? « Les imaginaires nourrissent le débat mais les orientations stratégiques sont principalement le fruit de négociations », rappelle Philippe Subra. Les dix équipes d'architectes réunies au sein de l'AIGP y ont pris part avec leur plan de transport interconnecté présenté fin 2010, aidant l'imaginaire de départ à trouver sa traduction concrète. ♦

(1) *Quel avenir pour le Grand Paris?*, Armand Colin, 2012.

(2) *L'invention de Paris*, Seuil, 2012.

(3) *Grand Paris, sortir des illusions, approfondir les ambitions*, Scrinéo, 2012.