

Research in Paris 2009, catégorie post-doc - 12 mois, du 15/11/2009 au 15/11/2010

Edifier sans bâtir

Le Grand Paris, métropole du XXI^e siècle

Alice Sotgia



Laboratoire Architecture / Anthropologie Ecole Nationale Supérieure Architecture de Paris
La Villette UMR 7218 LAVUE

Responsable scientifique et référent de la recherche : Alessia de Biase

Remerciements

Je remercie la Ville de Paris et, en particulier, le jury du Conseil scientifique, présidé par Monsieur Jean-Louis Missika, ainsi que la Direction du développement économique et de l'emploi, sous-direction de l'enseignement supérieur, bureau de la recherche et de l'innovation, pour avoir financé la réalisation du projet.

Madame Catherine Naas et le bureau d'accueil des chercheurs étrangers de la Cité internationale universitaire de Paris.

Les chercheurs et les doctorants du Laboratoire Architecture / Anthropologie, ainsi que tous les chercheurs et les étudiants que j'ai eu le plaisir de rencontrer à l'Observatoire du Grand Paris (<http://observatoiregrandparis.wordpress.com>). Leurs travaux ont constitué une énorme richesse et une importante base de départ.

Anne-Laure Guillet pour la correction du texte aux petits oignons.

Préambule

Choisir un cas d'étude comme le Grand Paris oblige à se confronter à une pluralité de thèmes qui se brouillent entre eux. Visions, projets d'aménagement et de gouvernance, récits et modèles urbains, ambitions, rêves et réalités... Durant ces dernières années, le Grand Paris est devenu un objet privilégié dans différents domaines : de l'architecture à l'urbanisme et aux sciences politiques, des sciences humaines et sociales à l'économie. C'est pourquoi, en partageant toujours l'idée que seule une pratique transdisciplinaire permet d'aborder un objet aussi complexe qu'une ville, nous voudrions avant tout rappeler brièvement les questions posées par le projet de recherche dont voici le rapport final, afin de clarifier les choix opérés par rapport à la sélection des thèmes traités.

L'hypothèse de départ est que la construction de l'avenir d'une métropole contemporaine qui, comme l'agglomération parisienne, existe déjà dans l'espace et dans le temps nous semble se produire grâce aux éléments pour la plupart *immatériels* qui édifient la ville au-delà de leur intervention sur le bâti. Nous avons décidé d'aborder cette question en nous interrogeant sur la définition de ses limites : une question parmi les plus débattues que pose la construction d'« une ville de demain qui est déjà là », pour reprendre l'expression de Jean Nouvel. En nous appuyant sur les différents discours et projets qui dans le temps jouent un rôle de *définisseurs* de la délimitation physique du Grand Paris (la définition de l'être *dedans*) et de ses logiques d'appartenance (l'être *de*), nous nous sommes questionnés sur le rapport entre les processus de construction qui transforment le paysage, et les discours qui participent de ces transformations à différents moments.

Les nombreux récits qui ont contribué à la construction des limites du territoire francilien ont donc été un objet d'analyse privilégié de cette recherche, en entendant par « récits » les différents discours qui ont interrogé cette thématique, au-delà de leur traduction directe dans le bâti. Mais pourquoi chercher des *repères historiques* pour lire les hypothèses les plus récentes qui semblent aujourd'hui se concrétiser dans un « tracé » du Grand Paris ? Le but n'est justement pas de repérer ces discours – comme plusieurs historiens l'ont déjà fait soigneusement – mais d'être attentif aux différentes « couches » du présent qui construisent la trame du Grand Paris. Il ne s'agit pas de tourner les pages de l'histoire du présent vers le passé, ou vice-versa, mais de travailler sur des traces qui permettent d'interroger les projets, mais aussi de réinventer et réactiver des potentiels cachés¹.

L'ensemble des récits sur lesquels nous avons travaillé sont évidemment liés à des acteurs et à des questions politiques qui ont – et ont eu –, elles aussi, un rôle central dans la construction d'un espace métropolitain et dans sa gestion. Toutefois, nous avons choisi de les laisser en arrière-plan : situer notre sujet dans le débat politique français et dans le cadre administratif a été le premier pas, finalement resté dans les coulisses de la recherche.

1. Je dois ces réflexions à mon laboratoire d'accueil et, en particulier, au séminaire interne *L'Observatoire du Grand Paris se mesure à l'échelle* organisé pendant l'année 2009-2010 (<http://www.laa.archi.fr/spip.php?rubrique55>).

Une consultation internationale pour l'avenir de la métropole

En 2008, à l'initiative du président de la République et sous le patronage du ministère de la Culture et de la Communication, a été lancée une consultation internationale pour l'avenir de l'agglomération parisienne. Le *Grand Pari(s)* – en tant que projet et défis pour la construction d'une métropole du XXI^e siècle – est revenu au centre du débat. Il a été demandé aux acteurs de la recherche, de l'enseignement et de la pratique professionnelle de « réunir les savoirs et savoir-faire autour d'une ambition commune », pour arriver à l'« élaboration collective d'un diagnostic prospectif, urbanistique et paysager » sur le Grand Paris à l'horizon des prochaines décennies (*Le Grand Paris 2008* : 4).

Comme l'on verra, la question du développement de Paris au-delà de ses limites administratives n'est pas nouvelle et réapparaît tout au cours du XX^e siècle ; nous verrons également que l'État n'est pas le seul acteur à s'intéresser à cette question. Néanmoins la consultation internationale – en tant que début d'un processus – peut être considérée comme un moment de *rupture* dans l'histoire de la conception, de la représentation et de la transformation du territoire francilien.

Tout d'abord, il nous semble intéressant de remarquer la manière dont le processus ouvert par le président de la République parvient à proposer une nouvelle échelle spatiale d'intervention. L'ampleur du projet envisagé est telle que le Grand Paris, dès sa présentation, est perçu comme un événement qui intervient sur la structure urbaine dans sa globalité, et donc comparable aux interventions de Napoléon III – avec Georges Eugène Haussmann –, et de Charles de Gaulle – avec Paul Delouvrier –, plutôt qu'à celle des présidents de la République qui l'ont précédé et qui se sont *limités* à laisser un signe à l'échelle architecturale. Mais l'ambition et l'ampleur de ce projet apparaissent encore plus évidentes si l'on considère que, pour la première fois depuis la création de la région Île-de-France en 1976 et surtout le retour d'un maire à Paris en 1977 (après une suppression de presque un siècle), l'État essaie d'être à nouveau acteur dans l'aménagement et la gestion du territoire francilien.

Pour Nicolas Sarkozy, il ne s'agit plus de demander à un architecte de construire un nouveau symbole de Paris, comme ce fut le cas depuis les « grands projets » de François Mitterrand. Il lance une consultation internationale pour commander à dix équipes « une nouvelle réflexion d'envergure » et « un effort collectif destiné à comprendre les modes de fabrication des villes » (Sarkozy in *Amc* 2009 : 5). L'échelle métropolitaine permet de travailler sur la relation entre modèle et cas particulier : une « pensée territoriale consacrée à l'avenir de la métropole du XXI^e siècle en général, et à l'avenir de l'agglomération parisienne en particulier » (*Le Grand Paris 2008* : 5). Mais quel est le but recherché ?

Paris, dans le texte de la consultation, apparaît comme une ville qui occupe « une place respectable » dans « la compétition des villes de rang mondial » mais qui souffre d'un « déficit chronique lié à son périmètre et à sa gouvernance » (*Le Grand Paris 2008* : 7). Parmi les « villes globales » décrites par Saskia Sassen (2001) – qui a été nommée dans le conseil scientifique de la consultation – ne figure pas Paris : une condition qui, comme l'indique Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale, ne représente pas un problème immédiat mais marque l'origine d'un lent processus d'exclusion.

La région capitale et la France peuvent très bien continuer comme ça sans que le ciel nous tombe sur la tête. Ce sera le déclin tranquille. Une lente glissade imperceptible de l'intérieur, protégée par le confort trompeur du prestige et de l'attrait touristique de notre capitale. Et puis un jour, dans quinze ans, dans vingt ans, dans vingt-cinq ans, on prendra conscience, à la faveur d'on ne sait quel événement, que le monde s'est permis d'avancer sans nous et que nous ne sommes plus au centre du jeu (Blanc 2010 : 106).

D'ailleurs, au-delà du statut, le territoire métropolitain parisien est présenté par la consultation comme un lieu qui n'a pas « l'identité et la cohérence d'une métropole »

(*Le Grand Paris* 2008 : 5). Le problème identitaire – au centre des attentions du président de la République qui, en mai 2007, instaure le ministère de l’Immigration, de l’Intégration, de l’Identité nationale et du Développement solidaire – nous renvoie au thème des relations entre territoires et identités. Si la correspondance entre territoire et identité collective ne peut plus être considérée comme allant de soi, le manque de « cohérence métropolitaine » devient problématique, notamment dans les zones d’exclusion et les enclaves : zones urbaines définies comme « sensibles » qui, au cours des dernières décennies, ont été souvent représentées comme l’image la plus forte d’une banlieue parisienne en crise qu’il faut – selon les dires du président Sarkozy – « nettoyer au karcher ».

Cette condition de crise, déclinée sous plusieurs aspects mais qui semble caractériser Paris et ses alentours dans leur globalité, est perçue comme une opportunité de choix et de changement – pour reprendre son étymologie grecque (*krino*, séparer, décider) – pour repenser la ville à l’intérieur du contexte global. Comme l’écrit Christian Blanc,

Les portes de la métropole ne sont plus les portes de Vincennes, de Clignancourt ou d’Orléans, mais ces nouvelles plates-formes d’échanges qui ouvrent sur le monde (2010 : 135).

Ce n’est plus la limite qui définit une ville – comme elle l’était par les anciens Romains qui traçaient le *sulcus primigenius* – mais son potentiel pour devenir « une vitrine attirant les investissements, les implantations et la matière grise » (Id. 2010 : 130).

Pour répondre à cet objectif, il est demandé aux dix équipes un « diagnostic prospectif » (*Le Grand Paris* 2008 : 4) capable de mettre en évidence et d’articuler « la réalité du territoire métropolitain » :

Dix scénarios sur la ville [qui] nous révèlent les pistes à suivre pour retisser des liens, résorber des inégalités, amplifier des dynamiques, et retrouver la communion de la ville et de la nature en exploitant des atouts dont nous n’avons même plus conscience. Ils nous apportent la preuve, si elle était nécessaire, que Paris est une ville qui s’étend très au-delà du boulevard périphérique, une grande métropole mondiale (Sarkozy in *Amc*, 2009 : 5).

Au-delà du boulevard périphérique, où il n’y avait que de la banlieue, il y a maintenant le monde.

Il était un fois le Grand Paris. La construction d’un récit

Si l’échelle spatiale à laquelle le Grand Paris fait référence est globale, le projet s’inscrit en même temps dans un contexte temporel bien défini (le XXI^e siècle post-Kyoto) et dans une histoire : un débat existant, décrit par le texte de la consultation comme « déjà ancien » et qui « a déjà produit de multiples réflexions et propositions » (*Le Grand Paris* 2008 : 5). En effet, dès le milieu du XIX^e siècle et l’annexion des faubourgs, juristes, urbanistes, architectes et politiques commencent à s’interroger sur le rapport entre Paris *intra-muros* et le territoire urbanisé au-delà de ses limites. Comme l’on verra, les projets, les débats et les plans d’aménagement qui se suivent dans le temps poursuivent des objectifs et des stratégies différentes, de l’idée de redéfinir les limites de Paris jusqu’à l’aménagement d’une région complexe, faite d’une pluralité de centralités et de pouvoirs.

L’histoire du Grand Paris, au contraire, est souvent présentée comme un conte homogène et détaché des territoires et des événements historiques : une sorte de *nécessité* et d’*inéluçtabilité* du présent qui se fonde sur la valeur intrinsèque des événements et des personnages du passé (Hartog 2003). Le livre de Christian Blanc, *Le Grand Paris du 21^e siècle*, nous semble bien incarner cette tendance. Le territoire francilien est représenté à partir d’une contraposition constante entre Paris « qui souffre de trop de règlements et d’uniformité » et une banlieue sans « cohérence », « identités », ni « règles de construction ». Paris est « une île isolée dans sa vaste

banlieue » qui « brille de mille feux » pendant qu'« une banlieue sans âme et sans identité grandit à toute allure sans que personne ne semble vraiment s'en soucier » (2010 : 54, 64, 67). Le développement de ce territoire est décrit comme un processus linéaire, caractérisé par les deux périodes – sous Napoléon III et Charles de Gaulle – pendant lesquelles l'État « prend directement en main la question de l'aménagement de la région parisienne » (Id : 86).

En effet, l'implication directe de l'État dans l'aménagement de la capitale (qui, par comparaison avec les périodes précédentes, atteint une autre ampleur et une autre densité) a fait du Second Empire la phase de rupture la plus évidente dans l'histoire urbanistique de Paris. Si, dans les années 1840, les débats et les propositions se multiplient, c'est finalement l'État qui passe des idées aux faits, en décidant d'un programme, en le faisant dessiner et en finançant la réalisation (Pinon 1999 : 182). De cette période, Christian Blanc nous rappelle qu'elle a été « un chantier d'urbanisme total » qui a eu la force d'envisager « tous les sujets simultanément ». Toutefois, selon l'ancien secrétaire d'État, ce projet – qui « n'a réussi finalement qu'à repousser les problèmes de la ville en même temps que ses limites » – n'est pas parvenu à réaliser le chantier d'un Grand Paris. En se contentant d'un Paris simplement plus grand, il a développé un schéma de cercles concentriques destinés à devenir dans le temps inéluctablement trop étriqués (Blanc 2010 : 43, 48).

En revanche de Paul Delouvrier², nommé par Charles de Gaulle à la tête du nouveau District de la région parisienne, est appréciée la manière de « prévoir l'imprévisible » en voyant grand (Id. 2010 : 92).

La légende veut qu'en guise de cahier des charges [Charles de Gaulle] l'ait accompagné dans un survol en hélicoptère de la région et, désignant depuis le ciel la métropole d'un geste vague de la main, lui ait dit : « Delouvrier, vous me mettez de l'ordre dans ce bordel ! » (Id. : 86).

Dans les années 1960, il ne s'agit plus de tracer un nouveau périmètre mais « de préparer et d'accompagner un développement de toute façon difficile à brider » (Id. 90).

Si le Grand Paris semble rechercher dans l'histoire essentiellement une sorte d'*investiture* en faisant référence aux grands exemples, est-il possible, en déterminant des continuités, de reconnaître d'autres éléments qui réapparaissent dans le temps et qui définissent les limites du territoire ? Quant aux débats et aux projets historiques sur le Grand Paris auxquels la consultation fait référence de manière explicite, comment le Grand Paris(s) intervient-il dans ce discours et quel type de relations y instaure-t-il ? Selon les réflexions d'Annie Fourcaut (2010), comparer l'annexion de 1860 ou la création des villes nouvelles au projet actuel du Grand Paris n'a pas beaucoup d'intérêt. Il serait davantage pertinent de relire un processus historique qui, en considérant surtout les temporalités et les durées qui permettent d'envisager les effets imprévus, pourrait interroger le débat actuel.

En ce qui concerne la construction des limites du territoire grand parisien, nous avons essayé de relire les discours qui, tout au cours du XX^e siècle, ont questionné le développement de Paris au-delà de ses limites administratives. Derrière le processus homogène et linéaire que l'histoire nous raconte, quels sont les éléments qui, dans le temps, ont défini la ville de Paris par rapport à ce qui est resté, dans un premier temps, dehors, puis ensuite, loin ?

Définir la ville : dedans, dehors et loin

Le développement historique de Paris³ dans les siècles est nettement marqué par les enceintes successives : enceintes fortifiées de Philippe Auguste (fin du XII^e siècle) et des Fossés jaunes (début du XVII^e), puis urbaines de Louis XIV (fin du XVII^e siècle), administratives des Fermiers généraux (1785-1790), et enfin retour aux fortifications

2. Sur la relation entre le projet du Grand Paris et l'activité de Paul Delouvrier, cf. Giaccone 2010.

3. Pour la reconstruction historique, nous avons fait référence à Boquet 2009 ; Dufour 2010 ; Fourcaut et al. 2007 ; Île-de-France 2008 ; Marchand 1993 ; Panerai 2008 ; Simon 2007 ; Texier 2005

avec l'enceinte de Thiers (1840) qui, en 1860, correspond aux limites de la commune de Paris. Selon Pierre Pinon, la succession des enceintes donne à la croissance historique de Paris « cette apparence de concentricité » et – avec la construction des dernières fortifications – crée une configuration spatiale à l'origine de l'annexion de la « petite banlieue » (1859-1860). Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, ce modèle de développement garantit donc une coïncidence substantielle entre les limites administratives de la commune et les limites de l'urbanisation (Pinon, 2009 : 15-16 ; Fourcaut et al., 2007 : 15-17).

En réalité, les limites administratives fixées en 1860, puis de 1925 à 1930 (après l'annexion de la zone des fortifications et des bois de Boulogne et de Vincennes en 1919), ne correspondent pas exactement aux propriétés de la Ville de Paris, également jonchées au-delà du boulevard périphérique (Lemoine 2006). Toutefois, l'image du Paris qui se renforce dans le temps est celle d'une ville *fortifiée* et dominante. Paris exerce sur la banlieue une « domination symbolique », produite par une construction historique qui apparaît au milieu du XIX^e siècle et qui est donc, comme nous le rappellent les auteurs de l'ouvrage *Paris/Banlieue*, susceptible d'évolution (Fourcaut et al. 2007 : 42).

Pendant qu'au cœur prend forme la ville, tout autour se constitue le *lieu du ban*. La banlieue est le désordre : la même image qui, au cours du XIX^e siècle, était liée aux faubourgs qui venaient d'être annexés, au point qu'Haussmann pouvait déclarer : « ce n'est pas le nom de Paris, mais celui de Babel qu'il faudrait donner à pareil assemblage » (cit. in Lucan 1996 : 9). Mais, à la différence des anciens faubourgs qui formaient des prolongements de la vie urbaine dans la campagne et garantissaient des zones de campagne au milieu de l'urbanisation, la banlieue devient au contraire un lieu *autre* (Marchand 1993 : 101-102, 204) ; un lieu « dominé » par la ville de Paris, accusée d'exporter ses « nuisances » et ses « pauvres » (Lemoine 2006 : 13) ; un lieu à ordonner, sur lequel Paris jette un regard « postcolonial » (Panerai 2008b : 137).

Cette idée de domination se retrouve aussi en suivant *l'aventure des mots de la ville*, ainsi que l'équipe de recherche dirigée par Christian Topalov (2010) nous invite à le faire. « Banlieue » est un terme qui parle d'un rapport de dépendance : un territoire soumis à une autorité, géré encore une fois par quelqu'un qui est au-dehors. Il désigne quelque chose de plus que le simple rapport centre/périphérie. D'ailleurs, à cette contraposition contribue aussi un récit antiparisien⁴ fondé sur une « géographie imaginaire » qui, selon Annie Fourcaut et Mathieu Flonneau (2005 : 19), se construit autour deux affrontements emboîtés : l'État contre Paris et Paris contre la province. Surtout, dans les années 1940 et 1950 – période symbolisée par le livre du géographe Jean-François Gravier *Paris et le Désert français* (1947) –, la capitale est décrite comme une force dangereuse dont le dynamisme doit être contenu : un « Paris-Léviathan » qui effraie l'État et, parfois, la France (Marchand 1993 : 382).

Effectivement, comme nous l'avons rappelé, la politique d'enfermement de Paris ne se poursuit que jusqu'en 1840, avec la construction des dernières fortifications. Mais les enceintes de Thiers, justifiées par une tension internationale mais déjà jugées anachroniques au moment de leur édification – en comparaison avec les autres métropoles occidentales qui, entre le XIX^e et le XX^e siècle, abattent leurs fortifications militaires – laissent une trace plus profonde que celles, effectives, du bâti. Le manque de réflexion sur les conséquences de cette coupure sur le développement de l'agglomération et l'absence de reconnaissance des communes victimes du découpage marquent de manière très forte le territoire (Moret 2009). Mais quand, au début du XX^e siècle, on commence à discuter leur possible démolition et que l'aménagement des terrains des enceintes devient un thème central de débat, existe-t-il vraiment une volonté de recoudre cette coupure ? La nécessité de définir de manière claire la ville de Paris et les limites de son influence semble au contraire contribuer à conserver et à souligner l'image d'une ville fortifiée.

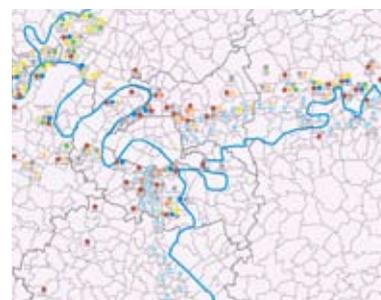
Le juriste Georges Benoit-Lévy, célèbre pour avoir importé en France le modèle de



Enceintes de Paris et limite administrative de la commune (D. Chadych, *Atlas de Paris. L'évolution d'un paysage urbain*, Paris, 1999 : 8).



Projet pour l'extension de Paris (1919) avec la création de nouveaux quartiers structurés par une géométrie très précise (Texier 2005 : 51).



En 2006, a lieu l'exposition *Paris en Île-de-France, histoire commune*, réalisée par le Pavillon de l'Arsenal et l'APUR, dont l'objectif était de présenter cette nouvelle image de Paris en montrant comment, dans le temps, la Ville a acquis des terrains dans sa banlieue pour répondre à différents besoins de son développement : eau, énergie, traitement des déchets, espaces verts, infrastructures, cimetières, logements (Lemoine 2006).

4. Sur ce point, cf. le colloque « Ville mal aimée, ville à aimer », Château de Cerisy-la-Salle, 5-12 juin 2007 : http://www-ohp.univ-paris1.fr/Ref_Page1/TOC_Def.htm

la cité-jardin, est parmi les premiers à penser que l'aménagement des terrains des enceintes doit être envisagé à l'échelle de l'agglomération. Comme il l'écrit dans des propositions au préfet de la Seine (1911), l'extension de « l'agglomération parisienne de demain » occupera les départements de la Seine, de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne. Ce développement est encore pensé à partir d'un modèle de concentricité, « d'une manière uniforme dans toutes les directions, afin de ne pas trop allonger la distance du centre à la circonférence ». Ce territoire sera marqué par « un boulevard circulaire, à travers champs et prés, dans un rayon de 15 kilomètres de Notre-Dame, et de 10 à 12 kilomètres de la ligne de fortification » (Benoit-Lévy 1927 : 83).

La Commission d'extension de Paris, instituée en 1911 et animée par les historiens de l'architecture Marcel Poète et Louis Bonnier, suggère au contraire que le développement de Paris soit traité dans le cadre du seul département de la Seine. Deux thèmes sont proposés pour guider le développement de Paris : la circulation et les espaces libres. Selon les auteurs, l'aménagement des enceintes est l'occasion « de faire large et de faire beau » : dans le terrain des fortifications seront développées des promenades urbaines, « des entrées triomphales, des portes grandioses, qui, dès l'abord, annonceront la cité universelle, la capitale du monde artistique » (Préfecture du département de la Seine 1913 : 97).

Dès ces premières réflexions, en 1919, est instituée une Direction de l'extension, depuis scindée en la Direction du plan de Paris, chargée de Paris *intra-muros*, et la Direction de l'extension, chargée de la banlieue (Morizet 1932 : 355). La même année, le Département de la Seine lance un concours pour « l'établissement d'un plan d'aménagement et d'extension de Paris » (1919), élaboré à partir des objectifs et des méthodes de la consultation organisée pour le *Groß-Berlin* en 1910. Le programme précise que « l'extension de Paris, au sens proprement dit du mot, n'est à considérer que pour les terrains de l'enceinte fortifiée déclassée et ceux de la zone de servitude *non aedificandi* qui l'entoure. » Les concurrents sont également invités à ne jamais perdre de vue la relation entre la ville et les communes de banlieue.

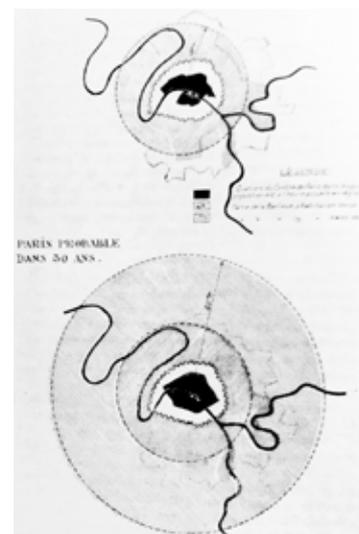
En un mot, tout ce qui, dans leur conception, constitue l'agglomération parisienne, non seulement telle qu'elle peut être définie à l'heure actuelle, mais telle qu'ils en imaginent le développement et l'extension dans l'avenir (Préfecture du département de la Seine 1919 : 4).

Le projet gagnant de Léon Jaussely, avec Roger-Henri Expert et Louis Sollier, propose un renouvellement à grande échelle du réseau viaire qui s'arrête aux portes de Paris.

Pensées comme « ceinture de fleurs » ou « boulevard des fortifications », les enceintes sont finalement déclassées et démolies à partir de 1919. Le projet définitif d'aménagement arrive en 1924, avec le plan de la direction de l'extension. Il prévoit de répartir dans l'anneau qui entoure Paris divers types d'habitations et d'équipements : habitations à bon marché (HBM), logements privés, parc des expositions, Cité universitaire, ensembles scolaires et terrains de sport. L'idée soulignée par le projet est d'établir un parc circulaire sur la zone *non aedificandi* pour créer un lien agréable entre Paris et sa banlieue (Cohen, Lortie 1992).

Quelques années plus tard, c'est encore Georges Benoit-Lévy, qui développe ses premières propositions dans son essai *Paris s'étend...* (1927), qui revient sur les dimensions du Paris de demain :

Il y a un point sur lequel tout le monde devrait être d'accord : c'est la *nécessité*, tout d'abord, de limiter le Paris actuel. (...) Autrefois, les villes étaient de dimensions limitées, et elles se trouvaient toujours voisines de la campagne : elles étaient entourées de « curtilages » ; nous avons aboli les limites et la ville moderne s'est développée à l'infini, sans frein et sans loi. Il faut donc absolument que, le plus près possible des fortifications, sur lesquelles on a malheureusement laissé construire, s'établisse une large réserve d'espaces libres, constitués comme on le voudra, soit par des parcs, soit par des terrains de sport, soit par des cultures (Benoit-Lévy 1927 : 89-90).



En haut, le projet d'extension de Paris de Georges Benoit-Lévy : un boulevard circulaire de 10 kilomètres de rayon. En bas, une prévision du développement de Paris 30 ans plus tard. Benoit-Lévy a ajouté un nouveau boulevard circulaire de 20 kilomètres de rayon. Les différentes couleurs indiquent les densités d'habitat (Benoit-Lévy 1927 : 8).



Avant-projet d'un plan d'extension de Paris (Préfecture du Département de la Seine 1913)



Le projet de Léon Jaussely pour l'établissement d'un plan d'aménagement et d'extension de Paris, 1919 (Texier 2005 : 50).

l'aménagement, mais aussi de celui de la construction d'une image internationale.

Redresser l'effet déplorable que fait sur les étrangers l'aménagement de certaines de nos banlieues, et contribuer ainsi à maintenir le rayonnement de la France dans le monde (Dauty 1935 : 11).

Dès les années 1930, dans un plan d'aménagement régional, on retrouve un raisonnement sur la relation (problématique) entre l'échelle locale et son influence sur toute la métropole à l'échelle internationale. En définissant ce qui est, dans un premier moment, dehors puis ensuite, loin, prend forme une double image de Paris : comme entité bien définie et, en même temps, comme cœur d'un système de développement urbain et de transport radial, essentiellement routier. Paris est le point d'arrivée et de départ de parcours qui essaient de mettre de l'ordre dans un territoire qui doit être « redressé ».

Durant le second après-guerre, le projet du boulevard périphérique traduit cette image sur le sol, avec pour objectif de relier les autoroutes entre elles et, en même temps, de définir Paris. Comme l'écrit en 1943 René Mestais, inspecteur général et chef des Services techniques de topographie et d'urbanisme, dans son *Projet d'aménagement de la ville de Paris*, la voirie parisienne,

Il importe d'éviter à tout prix que Paris ne coule dans une banlieue qui l'enliserait à nouveau pour un siècle. Paris, grand salon d'Europe, requiert des soins, des sacrifices et des égards particuliers et il doit être défini d'une manière élégante et précise, afin que les étrangers, abordant l'Île-de-France, puissent dire : voici Paris, sans le confondre avec Levallois, Aubervilliers, Pantin, Vitry ou Malakoff (cit. in Tomato architectes 2003 : 21).

Au côté des boulevards des Maréchaux et des HBM sont finalement réalisés des barres de logement et le boulevard périphérique : une infrastructure qui domine nettement la construction de l'image de la limite de Paris. Projeté en 1953, approuvé par le Conseil général en 1956, le premier tronçon est inauguré en avril 1960, et l'ensemble des 35 kilomètres est ouvert à la circulation en 1973. Cette infrastructure, qui se superpose à la limite administrative, rappelle les enceintes de Thiers, davantage que par leur tracé, par le fait d'être un espace qui, comme c'était le cas des fortifications, « interdit très longtemps toute organisation et même toute réflexion sur le devenir de l'agglomération parisienne dans son ensemble » (Moret 2009 : 118).

Effectivement le rapport entre Paris et la banlieue n'est même pas mis en cause par les importants projets d'aménagement et les nouvelles structures administratives créés dans les années 1960 et 1970. Du point de vue administratif, l'abolition en 1964 du département de la Seine (créé en 1791) – qui substitue à une configuration concentrique un découpage en quatre départements – contribue à définir l'unicité de Paris qui devient département (1968) et commune (1977). Du point de vue de l'aménagement, la révision du *Plan d'aménagement de la région parisienne* en 1956 et, encore plus, le *Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris* (1965) de Paul Delouvrier, qui est à la direction du District de la région parisienne (1961), envisagent la réalisation des nouvelles polarités.

Bien que ses propositions s'insèrent dans un débat qui existait dès les années 1920, Delouvrier parvient effectivement à transformer la structure de la région, ce qui lui vaudra le surnom de « Haussmann des faubourgs ». Il rompt avec la vision centrifuge de l'agglomération grâce à la création de cinq villes nouvelles et d'autres centralités, telles que le quartier d'affaires de La Défense, tout en confirmant l'importance du réseau autoroutier et en développant les transports en commun. Le réseau métropolitain projeté et réalisé à la fin du XIX^e siècle – qui proposait une vision locale avec des stations rapprochées dans Paris *intra-muros* – est appuyé par les RER : un réseau express régional constitué pour l'essentiel entre le début des années 1960 et la fin des années 1970 (Offner 2002). Toutefois, il ne faut pas oublier que cette nouvelle image de pôles et de transports a toujours Paris pour centre – lieu d'arrivée et de départ – et s'inscrit encore dans un système de zones tarifaires concentriques.



Le tracé du Boulevard périphérique (Tomato Architects 2003 : 77)



Plan du réseau RER (Ratp, 2010)

Quant aux réflexions sur les rapports entre la capitale et les banlieues, les années 1970 marquent au contraire un « trou noir » – pour reprendre l'expression de l'architecte Paul Chemetov – qui se poursuit jusqu'au début du XXI^e siècle. Les débats de cette période ne sont pas comparables à ceux qui avaient animé le début du XX^e siècle, mais il faut signaler l'ouvrage de Jean Vaujour, adjoint de Paul Delouvrier, *Le Plus Grand Paris* (1970) ; la thèse de Michel Carmona en géographie *Le Grand Paris. L'évolution de l'idée d'aménagement de la région parisienne* (1979) ; le livre *Géographie du Grand Paris* de Jean Bastié (1984) ; et la publication de l'association 75021, en 1988, *Appel pour une métropole nommée Paris*⁶.

Parmi ces études, émerge la mission *Banlieues 89* – proposée par les architectes Roland Castro et Michel Cantal-Dupart à François Mitterrand, alors président de la République –, menée de 1983 à 1989. Pour la première fois depuis les annexions du XIX^e siècle, le projet a pour objectif explicite de repenser le rapport entre Paris et la banlieue, et notamment les enclavements des quartiers sensibles du « Grand Paris ». Les architectes, en se demandant comme oublier les « fortifications constituées par la périphérie » et « féconder » des centres potentiels, veulent rompre en même temps avec le dessin radiocentrique de l'agglomération et le zonage⁷. En privilégiant une approche géographique et historique et en observant le paysage plutôt que les découpages administratifs, des lieux tels que l'île et la basilique de Saint-Denis, le canal de l'Ourcq ou le parc de La Courneuve rentrent finalement dans les limites de Paris (Texier 2005 : 226).

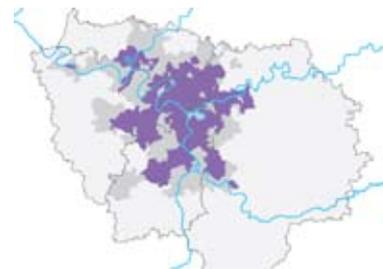
Marginalisée et souvent oubliée (Moiroux 2003), cette expérience essaie de rompre avec l'image qui se construit tout au cours du XX^e siècle celle d'un territoire coupé entre ce qui est dedans et ce qui reste dehors et loin. Mais, au-delà des différences discours, une continuité plus forte est donnée par l'existence d'un « mythe repoussoir du 'Grand Paris' sur lequel – comme l'écrivaient déjà en 1999 Daniel Béhar et Philippe Estèbe – bien des utopies urbanistiques et politiques ont buté au fil des temps » (1999 : 62).

Travailler le présent. Les acteurs en jeu

En 2001, Bertrand Delanoë, maire de Paris, et Pierre Mansat, chargé des relations avec les collectivités territoriales d'Île-de-France, ont initié un processus concret de mise en discussion des relations historiques entre Paris et la banlieue. Ils ont proposé à plusieurs centaines d'élus du cœur de la région d'ouvrir un dialogue avec le but de mettre en cohérence les politiques urbaines de l'agglomération et organisé une conférence métropolitaine de l'agglomération parisienne (2006). Lors des assises de la métropole (juin 2008), les élus ont affirmé leur volonté de construire une vision partagée de l'avenir de la métropole, capable de développer des réponses à l'échelle métropolitaine aux questions urbaines et une affectation plus équitable des ressources. Pour organiser cette démarche, ils ont impulsé la création d'un outil plus opérationnel : le syndicat mixte d'études Paris métropole.

Effectif depuis sa séance de lancement le 10 juin 2009 à Clichy-sous-Bois, Paris métropole compte 170 membres le 8 novembre 2010, parmi lesquels des communes, des communautés d'agglomération, des syndicats d'agglomération nouvelle, des conseils généraux départementaux, ainsi que le conseil régional de l'Île-de-France⁸. À l'image d'un territoire administratif coupé en morceaux et organisé par un système de structures définies par la continuité territoriale, Paris métropole a donné forme à une nouvelle conformation : un territoire coopératif mais géographiquement fragmenté et discontinu.

Basé sur la conviction que ce qui passe « parmi » les territoires est aussi important que ce qui se passe « dedans » (Mansat 2010), Paris métropole est décrit par Delanoë comme « une démarche d'ordre politique, qui vise à surmonter les barrières édifiées par le temps, à dépasser les incompréhensions installées par des décennies de monologue » (APUR 2009 : 4). Mais au-delà des questions administratives – comme



Paris métropole : en gris, le périmètre potentiel ; en violet, les communes et les intercommunalités adhérentes, octobre 2010 (www.parismetropole.fr).

6. L'association était constituée par les architectes Jacques Bardet, Gilles Bouchez, Jean-Pierre Buffi, Patrick Colombier, René Dottelonde, François Leclercq, Yves Lion, Claude Parent, Alain Pélissier, Christian de Portzamparc, Philippe Robert, Roland Simounet, Francis Soler, Gérard Thurnauer, Claude Vasconi.

7. Roland Castro, *Créer de l'offre pour produire de la demande, Banlieues 89 et sa suite* : <http://www.castrodenisof.com/fr/agence/quelquesReperes.htm>

8. Site Internet de Paris métropole : www.parismetropole.fr

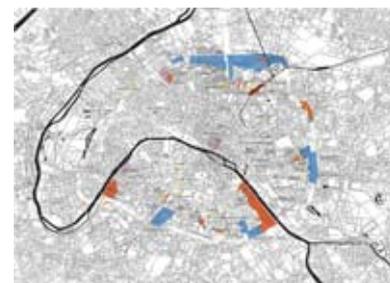
le passage de la notion d'intercommunalité à celle d'interterritorialité (Vanier 2008) –, il s'agit tout d'abord d'un processus qui, pour la première fois, envisage une réflexion sur les limites de la ville, en mettant en discussion le boulevard périphérique comme tracé et symbole d'une coupure territoriale.

Les expositions et les débats qui se sont succédés au Pavillon de l'Arsenal cette dernière décennie sont un témoignage de cette volonté : *Territoires partagés, l'archipel métropolitain* (novembre 2002), cycle de conférences *Paris à l'horizon 2025* (2003), *Paris en Île-de-France. Histoires communes* (2006), *No limits. Étude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris* (2008), *Rendez vous avec la vi(II)e. Le fabuleux destin du nord-est parisien* (2010). Des recherches historiques ont d'ailleurs été financées dans le but de comprendre – à partir des interrogations contemporaines – les moments clés de l'histoire de Paris, tels que les annexions des faubourgs⁹ ou les relations problématiques entre Paris et la banlieue (Fourcaut, Flonneau 2005 ; Fourcaut et al. 2007). Les territoires à cheval, partagés sur plusieurs communes, ont également commencé à devenir de plus en plus objets de projet (Tomato Architects 2003 ; Dusapin & Leclercq Architectes, Agence TER 2004).

La portée historique de ce changement est énorme si on la met en relation avec le débat du siècle précédent autour du Grand Paris au cours duquel – si l'on exclut des cas très ponctuels – la volonté semble être de remarquer et de définir une coupure. En effet, pour nommer ce processus, il n'y a aucune référence explicite au *mythe* du Grand Paris ni au terme d'« agglomération ». Il lui est préféré « métropole », un terme qui évoque la relation entre une ville et ses alentours à différentes échelles. La métropole – du bas latin *metropolis* « capitale d'une province », emprunté au grec *mêtropolis*, littéralement « ville-mère » – a pris la valeur de « ville qui a fondé ou colonisé d'autres villes » et « ville principale, capitale », en arrivant à désigner aussi la France (métropolitaine) par rapport à ses colonies (Rey 1992 : 1236 ; Choay, Merlin 1996 : 531-533 ; Grawitz 2004 : 275). Dans son acception d'organisation territoriale, le mot apparaît dans la loi sur la création de huit métropoles d'équilibre pour contenir la croissance et la primauté parisienne (1963), presque oublié jusqu'aux dernières dispositions législatives sur le développement urbain (la loi SRU qui introduit les ScoT et les PLUS), et massivement repris par les élus pour nommer les nouveaux espaces d'intercommunalité (Topalov et al. 2010 : 752). Toutefois aujourd'hui, bien que les géographes peinent à s'entendre sur une signification unique du mot, une métropole ne se distingue pas de l'agglomération par sa taille ou son échelle de référence, mais plutôt par une interaction inédite entre les lieux et les flux (Béhar 2009 : 63).

Si à l'échelle de la ville le changement est évident, au début du XXI^e siècle l'organisation du territoire francilien à l'échelle de l'agglomération est repensé par le Conseil régional qui ouvre la révision du Schéma directeur de la Région Île-de-France de 1994, le premier plan qui représentait l'aménagement de tout le territoire régional en envisageant le développement à l'échelle internationale. Le changement du cadre juridique et institutionnel, les évolutions sociales, économiques et environnementales, mais surtout la faillite des politiques contre les inégalités, et les déséquilibres et l'échec de la mise en cohérence du système de transports, imposent une révision. Le naissant SDRIF est adopté par le Conseil régional en 2008, mais pas par l'État qui, devenu à nouveau acteur protagoniste de l'aménagement de l'Île-de-France, continue à donner un avis défavorable, en l'accusant de ne pas avoir « l'ampleur et l'ambition nécessaires » (Blanc 2010 : 103).

Face à « la politique des petits pas » (Sebbane 2009) de la Mairie de Paris et au travail de la Région Île-de-France pour le nouveau schéma directeur, Nicolas Sarkozy pose l'urgence. De l'importance à accorder au projet du Grand Paris, il parle une première fois en 2007 – lors de l'inauguration du satellite numéro 3 de l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle en juin, et de la Cité de l'architecture et du patrimoine en septembre –, et en juin 2008 dix équipes sont sélectionnées. Moins d'un an plus tard, les résultats de la consultation sont présentés au public lors d'un débat au Théâtre national de Chaillot et exposés à la Cité de l'architecture et du patrimoine¹⁰. Ce même jour, Christian Blanc,



Mairie de Paris, *Opérations actives*, septembre 2010 : www.paris.fr, *Aménager Paris : 35 projets à la loupe*

9. Cf. *1860 : agrandir Paris*, exposition à la Bibliothèque historique de la Ville de Paris, 2-24 octobre 2010, et colloque sous la direction scientifique d'Annie Fourcaut et Florence Bourillon, 13-15 octobre 2010, Paris.

10. *Le Grand Pari(s), à la recherche de nouveaux équilibres*, débat, 17 mars 2009, Théâtre national de Chaillot (le débat est consultable sur Internet à l'adresse : http://www.citechaillot.fr/vod.php?id_categorie=3) ; *Le Grand Pari(s). Exposition des résultats de la consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne*, Cité de l'architecture et du patrimoine, 30 avril-22 novembre 2009.

nommé secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale¹¹, présente son projet : une double boucle de métro automatique.

En choisissant le nom de « Grand Paris », en continuité avec les précédents débats, mais aussi en référence aux villes européennes (du *Groß-Berlin* au *Greater London*), le projet prévoit la création d'un établissement public d'État (la Société du Grand Paris, devenue effective en juin 2010), maître d'ouvrage d'un projet de transport. Grâce à 155 kilomètres de métro automatique, interconnectés au réseau existant, le Réseau de transport public du Grand Paris envisage des déplacements rapides parmi des pôles stratégiques, entre eux et avec Paris. Le but est de concilier ainsi « qualité de vie au quotidien et compétitivité internationale, dynamisme économique et exigences environnementales »¹².

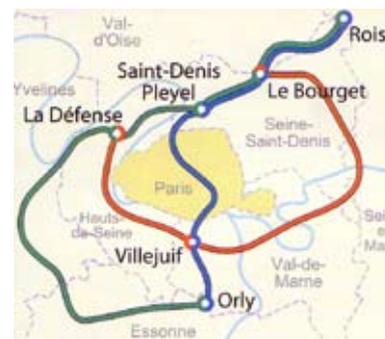
Le projet reconnaît huit pôles majeurs de développement¹³, des « clusters », lieux de références pour des secteurs spécifiques d'activités, en tant que « points de rencontre entre les réseaux internationaux et les réseaux locaux » (Blanc 2010 : 125). Dans ces territoires, la Société du Grand Paris a la possibilité de conduire des opérations d'aménagement ou de construction dans un rayon inférieur à 400 mètres autour des nouvelles gares¹⁴. Il s'agit de territoires liés notamment, mais pas exclusivement, aux échanges internationaux, aux universités, aux activités culturelles, industrielles et financières.

En proposant une nouvelle vision, le Réseau de transport public du Grand Paris se pose donc en contreposition direct, mais jamais explicite, avec les équipes d'architectes auxquelles, terminée l'exposition à la Cité de l'architecture et du patrimoine, est demandé de constituer un Atelier international du Grand Paris, lieu de discussion collective ouverte aux acteurs de la politique et de l'aménagement. Mais le Réseau du Grand Paris se pose aussi en contreposition avec le projet Arc Express du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) : un métro automatique en rocade, connecté au réseau de transports en commun existant et en projet, dont, dans un premier temps, sont présentées les études des arcs nord et sud.

Avec le Réseau du Grand Paris, Arc Express partage le projet d'être au service à la fois de la vie quotidienne des Franciliens et de l'aménagement du territoire. « Il vise à desservir les grands pôles économiques et d'habitat – existants ou en développement – des territoires denses de l'Île-de-France », en devenant « un atout majeur pour leur transformation » (STIF 2010 : 2). Mais, au contraire du Grand Paris, il propose un tracé plus proche de Paris, pour favoriser les liaisons de banlieue à banlieue de la première couronne.

Quel est le but de cette « offensive » de l'État qui, selon certaines auteurs, a comme premier résultat, au contraire, de crédibiliser la Conférence métropolitaine, assemblée informelle contrainte à accélérer son organisation (Loubière 2008 ; Ronai 2008) ? Effectivement le projet de loi sur le Grand Paris ne se pose pas comme un acteur alternatif aux collectivités territoriales et aux établissements publics de coopération intercommunale d'Île-de-France. L'Association des maires d'Île-de-France, le syndicat mixte Paris métropole ainsi que l'atelier international du Grand Paris sont invités à donner leur avis au sein du débat public¹⁵. La Société du Grand Paris est présentée par Christian Blanc comme un outil qui permet aux communes et à l'État de décider ensemble des modalités de l'institution d'un tel droit et de s'entendre sur ses bénéficiaires (Blanc 2010 : 172) : un dispositif qui, finalement, garantit à l'État la possibilité d'entrer comme protagoniste dans l'aménagement de la région francilienne (Lengereau 2009).

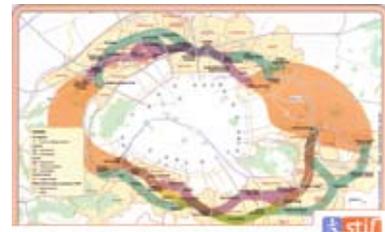
La consultation permet donc de redéfinir les acteurs en jeu, et le Grand Paris(s) redevient un thème principal de débat. La presse locale, nationale et spécialisée lui consacre articles, dossiers et numéros spéciaux. Dans les librairies apparaissent de nombreuses publications ; les universités et les institutions culturelles organisent des colloques ; blogs et sites Internet naissent autour du nouveau projet. L'attention vient aussi de l'étranger, où la presse internationale regarde attentivement vers Paris. Dans



Projet du Réseau de transport public du Grand Paris



Les territoires de projet du Réseau de transport public du Grand Paris



Projet Arc Express, STIF

11. Nommé en mars 2008, il démissionne du gouvernement en juillet 2010. Ses fonctions sont transférées au ministre de l'Espace rural et de l'Aménagement du territoire.

12. Site Internet de la Société du Grand Paris : www.metrograndparis.com

13. Au début, Christian Blanc avait aussi parlé d'un neuvième pôle : la Seine comme « ouverture sur le monde », en reprenant le projet *Seine métropole* qui relie Paris au Havre de l'équipe d'Antoine Grumbach (Blanc 2010 : 245-252).

14. Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, article 7 - V.

15. Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, article 3 - I.

ces débats, les architectes et les urbanistes discutent surtout les dix projets proposés et le processus mis en acte par le président de la République, alors que les spécialistes de politiques urbaines s'interrogent sur le thème de la gouvernance des systèmes métropolitains et la particularité du cas parisien (Offner 2007).

Tous, même les plus critiques, reconnaissent à la consultation le mérite d'avoir ouvert un espace de discussion inédit autour la question métropolitaine : une « machine à penser » dont il faut comprendre les possibilités d'action (Lussault 2009). En effet, les matériaux produits par les dix équipes n'ont pas de liens directs avec les actions de gouvernance. Ils sont décrits comme un « ensemble hétéroclite de réflexions sur les valeurs et de propositions pragmatiques portées par les urbanistes, les chercheurs et les architectes ; un assemblage confus, inutilisable en l'état » (Nahum, 2009 : 256). Que produit ce qui semble être « une vision de l'architecte démiurge que l'on croyait dépassée » (Lévy 2009 : 259-260) ? Les architectes, en tant que porteurs d'un savoir analytique et de projet, sont-ils effectivement les acteurs principaux de ce processus ?

Ces doutes sont partagés par les protagonistes eux-mêmes qui, après la présentation du projet de Christian Blanc, se considèrent – pour reprendre l'expression de Roland Castro – « comme le cresson autour du rôti » (Jérôme 2009). Comment les Français, se demande Jean Nouvel (2009), peuvent-ils savoir que le Grand Paris de Christian Blanc n'a rien à voir avec les projets des équipes exposés à la Cité de l'architecture et du patrimoine ? Au-delà du problème des compétences et des responsabilités des acteurs, la contraposition entre les équipes et le secrétaire d'État au développement de la région capitale nous permet de revenir sur le rôle des temporalités dans un tel projet.

Comme nous l'avons dit, le but de la consultation est de « réunir les savoirs et savoir-faire autour d'une ambition commune » pour arriver à l'« élaboration collective d'un diagnostic prospectif, urbanistique et paysager » sur le Grand Paris à l'horizon des prochaines décennies (*Le Grand Paris* 2008 : 4). En proposant l'histoire à laquelle faire référence, la consultation demande aux équipes de parler du futur. Ces visions, bien qu'elles ne parviennent pas à définir un projet opérationnel, établissent des références, marquent des repères, définissent des termes ; décrivent des possibilités de développement et des opportunités possibles : un instrument indispensable à chaque processus constructif et choix politique (Mazza 2008).

Les visions des équipes qui, pour le président de la République, doivent « précéder le projet » ne proposent pas des temporalités d'action, au-delà d'une idée plutôt vague du passé et du futur. Au contraire, le présent est le temps des politiques – comme il l'avait été pour Haussmann et Delouvrier – auxquels il revient « d'imaginer les modes d'organisation qui permettront à tous les acteurs concernés de faire de cette vision une réalité » (Blanc 2010 : 107-109). Même si le projet Arc Express a été présenté il y a plus d'un an et que Paris métropole mène depuis plusieurs années une politique métropolitaine, en 2009 le projet de Christian Blanc trace le Grand Paris. Son « grand huit » devient la représentation cartographique par excellence. Elle ne nous indique pas seulement les espaces du projet (où les choses sont) mais aussi que sont les choses (Farinelli 2003 : 37), au-delà de la réalisation, des possibles tracés alternatifs – comme la troisième option proposée par les architectes de l'Atelier international du Grand Paris – et des développements du débat public en cours.

Édifier sans bâtir : lire un processus en acte

À environ trois ans de la consultation internationale, nous pouvons considérer ce travail de recherche presque « au présent » : un fait très rare dans la recherche, qui nous a obligé, et permis, de nous confronter à des possibilités et des défis inattendus. Si, d'une part, l'activité politique, la publication continue d'articles et de livres, ainsi que l'organisation de rencontres, de débats et de séminaires, nous ont donné la



Grand système métropolitain, projet de l'Atelier international du Grand Paris proposé le 18 novembre 2010 (<http://www.ateliergrandparis.com/mobilite/index.php>)

sensation constante de *perdre* des informations, cette *superproduction* nous a obligé, par ailleurs, à construire des réflexions flexibles par rapport aux temps et aux formes d'un processus en acte.

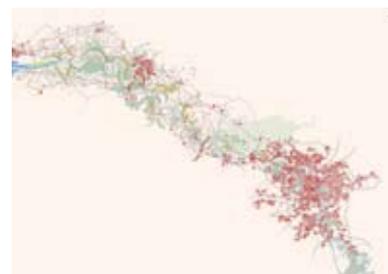
Se concentrer sur le contemporain, comme nous l'avons dit, ne veut pas dire lire le présent comme un actuel instantané, mais comme un élément riche de ses horizons passés et futurs, qui intervient au niveau du « paysage construit » (les processus matériels) et au niveau du « paysage imaginé », produit par les représentations et les rhétoriques (LAA 2007). Mais quelles relations existent entre les « faits » et les « fictions » dans la construction du Grand Paris ? En partant de l'idée qu'une image peut avoir un impact très fort sur la perception ainsi que sur la transformation d'un territoire, est-il possible d'apercevoir dans les visions des architectes et dans les projets de transport la construction d'un modèle différent de celui de la ville en crise décrite dans le texte qui lance la consultation ?

Comme il a été rappelé dans le préambule, ce projet de recherche a tenté d'aborder ces premières questions – que, évidemment, nous ne prétendons pas résoudre – à partir de la thématique des limites et notamment par rapport à la construction de l'être *de* et *dedans* le Grand Paris. Comme l'annonce l'appel de la consultation internationale, « l'identité de la région capitale de la France doit être en de nombreux points réévaluée ». Mais, pour le faire, « quel périmètre réinventer » (*Le Grand Paris* 2008 : 7) ?

Les visions des équipes répondent au grand pari en proposant des approches et des thèmes différents qui partagent néanmoins l'effort de dépasser une idée de centralité, bien que – comme le note Olivier Mongin – « la question de la limite [revienne] par le biais des transports » (2009 : 25). Dans cette pluralité de visions, la question des déplacements s'avère centrale dans l'ensemble des travaux : du parcours d'Antoine Grumbach – qui décide de ne pas travailler le rapport entre Paris et banlieue pour suivre la Seine jusqu'au Havre – aux rhizomes métropolitains – empruntés à Deleuze et Guattari – de Christian de Portzamparc. Dans un système qui est pensé comme polycentrique (sauf par Studio og et son concept de ville poreuse), la rapidité et la commodité d'accès définissent la hiérarchisation des lieux qui passe de l'ordre spatial à un ordre temporel¹⁶. Quand le Grand Paris arrive finalement à définir ses mots, ils nous parlent d'une métropole post-Kyoto comme d'un système urbain à organiser et à réguler, fait de centralités et commutateurs urbains à côté de zones non bâties et de phénomènes d'étalement ; une métropole face aux questions logistiques et de mobilité, à une réalité de proximité et de distance (Lussault in *Amc* 2009 : 256-258).

Pour aborder la question des limites du Grand Paris, Philippe Panerai nous invite à nous interroger sur ce qui fait marge aujourd'hui : la notion de limite a-t-elle encore un sens face à une extension urbaine qui défie nos repères en modifiant notre perception et nos pratiques ; à un dessin qui n'est plus mémorisable ; aux limites incertaines ; à une identité en cause (Panerai 2008a : 11-13) ? Et, même si l'on parvenait à définir son périmètre, le temps sera-t-il le facteur principal qui garantira un changement de banlieusard à grand parisien perçu comme certain (Paquot 2008 : 20) ? Pouvons-nous penser la relation entre territoire et identité comme une relation de cause à effet ? Il s'agit de questions sur lesquelles il nous semblerait très pertinent d'investiguer avec une enquête de terrain et une approche micro analytique, et sur lesquelles nous souhaitons conclure en proposant des hypothèses et des interrogations à travailler.

Pour les anciens Romains, la phase la plus importante dans le rite de fondation d'une ville était le tracé du *sulcus primigenius*, acte réalisé par le fondateur avec une charrue en bronze tirée obliquement de façon à ce que la terre soulevée retombât dans la partie intérieure du sillon (Rykwert 2002 : 63). Il s'agit d'une limite concrète, qui devient avec le temps plus subtile, produite par un acte volontaire qui, en créant une rupture dans un continuum, construit des lieux (Bonnin, Zanini 2007). Évidemment, construire une métropole européenne du XXI^e siècle signifie intervenir sur une ville existante, face à laquelle l'État se présente comme un acteur « extérieure » capable de « mettre en



Le Grand Paris dans une image de l'Agence Grumbach et associés.



Les rhizomes de l'Atelier Christian de Portzamparc

16. Pour une présentation des projets et une analyses transversale, cf. ACM 2009, APUR 2009, PUCA 2009.

relations les éléments et les potentialités du territoire » (Blanc 2010 : 150-151).

L'heure n'est ni au 'laisser-faire' ni à la tabula rase. Nous devons 'faire avec', composer, recomposer, transformer, requalifier, les friches industrielles comme les grands ensembles (Sarkozy in *Amc*, 2009 : 5).

Promoteur et gardien des savoirs produits par les équipes, l'État ne semble néanmoins pas vouloir, ou pouvoir, renoncer à marquer un tracé du point de vue spatial et temporel auquel on ne demande pas de délimiter un espace, mais de le définir (de *finis*, limite), pour garantir son existence. De ce point de vue, les transports peuvent être lus comme un dessin préfigurant un système urbain et donc répondant à des défis qui vont bien au-delà des questions de mobilité.

Proposé encore une fois comme l'atout du futur, ce sillon, toujours représenté à grande échelle, naît du regard en hauteur des politiques.

Ce fut le cas au temps de Napoléon III comme au temps du général de Gaulle. C'est aujourd'hui le cas avec Nicolas Sarkozy. [...] Un chantier de cette ampleur demande une vision stratégique au plus haut niveau (Blanc 2010 : 172-173)

Et c'est notamment à travers une anecdote – qui rappelle le survol en hélicoptère de la région parisienne par Charles de Gaulle et Paul Delouvrier – que Christian Blanc nous raconte le travail du projet avec Nicolas Sarkozy.

Au retour d'un voyage en Chine, quelque part dans le ciel au-dessus des steppes d'Asie centrale, nous avons passé une dizaine d'heures à travailler sur l'avenir du Grand Paris, ville-monde ! (Id. : 174).

Vu d'en haut, le territoire se traduit par la figure du rhizome – une image déjà proposée par Christian de Portzamparc – avec des tiges « qui rejaillissent çà et là et produisent ainsi de nouvelles plantes, autonomes mais reliées à la précédente » (Id. : 149). Mais la hauteur est aussi distance qui – comme nous le dit Michel Serres – reste l'essentiel, au-delà de la verticalité, l'horizontalité ou de son orientation.

Vu d'en haut, tout justement, le schéma donne à qui le dessine une position au-dessus du roi, celle de l'esprit. [...] Trompeuse, la géométrie fait tout voir de ce point aveugle sur lequel nous méditons. Et sur lequel, peut-être, s'accumule notre violence (Serres 1993 : 123, 126).

Une fois revenu au territoire, quelles formes ce système géométrique peut-il prendre ?

Les territoires de projet sont sélectionnés et imaginés comme des « clusters », liens entre l'échelle locale et globale ; fonctions pour le territoire régional et pôles attirant au niveau international, tels que des aéroports ou de grands centres économiques et culturels. Il s'agit toutefois d'un modèle qui est proposé et à la fois remis en cause, comme à La Défense, conçu dans les années 1950 comme un quartier d'affaires, et aujourd'hui repensé par le Grand Paris comme un cluster financier, renforcé et intégré grâce à une mixité d'activités. Face à une faillite substantielle – également démontrée par les pôles universitaires qui n'ont pas eu le succès inspiré par le modèle américain –, il est étonnant de remarquer la rigidité des fonctions proposées, du « territoire de la création » à la Plaine Saint-Denis aux pôles d'échange en passant par la Cité Descartes comme « lieux de réflexion ».

Parmi les territoires de projet¹⁷, se distingue le pôle « est de la Seine-Saint-Denis ». Il regroupe les territoires d'Aulnay-sous-Bois, Sevran, Livry-Gargan, Montfermeil et Clichy-sous-Bois : des communes qui partagent une même origine champêtre qui a laissé la place à un haut taux de chômage et de logement social.

Il y a peu, ces communes étaient encore des villages champêtres en pleine nature : les noms d'Aulnay-sous-Bois et de Clichy-sous-Bois en perpétuent le souvenir. (...) Pendant des décennies, cédant à l'urgence, on a fait du logement trop vite : les anciens villages ont grandi à toute allure et un peu n'importe comment. On a construit des logements, mais

17. La Plaine Saint-Denis, Le Bourget, Rosny-Villepinte, Noisy-Descartes, Vallée de biotechnologies, Saclay et La Défense.

on a oublié de faire la ville. (...) Faire de la ville, c'est en premier lieu créer des centralités ; pour cela, le réseau de transports est l'outil le plus puissant. Ce territoire urbain qui est aujourd'hui un étalement sans ordre va s'organiser autour des gares du nouveau métro automatique (Blanc 2010 : 205, 207).

Dans ces *lieux du ban et sans ordre* – qui ont vu débiter en 2005 une longue période d'émeutes et qui en 2009 ont accueilli la première réunion du syndicat Paris métropole – est prévu de « redynamiser le tissu urbain » et de « désenclaver certains quartiers » pour faciliter l'accès à l'emploi dans les nouveaux pôles reliés (Société du Grand Paris 2010 : 45). Le projet proposé est donc, grâce à la mobilité, porteur d'un discours de « métropolisation » pour développer des potentialités ou sortir de l'exclusion les populations qui ne participent pas à la vie métropolitaine quotidienne (Ascher 2010). Mais l'existence de *clusters* garantira-t-elle la polarisation alentour ou renforcera-t-elle les relations en réseau entre les pôles – comme s'interroge Daniel Béhar – « au détriment de celles à proximité, avec leur *hinterland* » (2009 : 65-66) ? Est-on en train de demander à ce projet d'échelle métropolitaine de diriger et de conditionner des comportements, comme on avait déjà essayé de le faire à l'échelle de quartier avec les grands ensembles ?

Toutefois, au-delà des nombreuses et pertinentes questions et critiques liées aux schémas de transports (des moyens de financement aux questions foncières et réglementaires), aujourd'hui la coïncidence entre Grand Paris et rocade métropolitaine vient d'être considérée comme un fait acquis. Mais comment nous sommes arrivés à cette coïncidence ? Il nous semble important de faire un pas en arrière.

Depuis la présentation des matériaux de la consultation, il n'a pas eu de véritable débat public sur les priorités d'un tel pari, si l'on exclut le site Internet « Mon Grand Paris. Une grande idée qui a besoin des vôtres » qui en 2009 proposait une série de vidéos sur une pluralité de thèmes, parmi lesquels le transport, en demandant au public d'indiquer ses préférences et priorités. Ce site Internet a été transformé aujourd'hui en un espace de présentation et de discussion du projet Réseau de transport public Grand Paris, en utilisant le même nom (sans le sous-titre ; peut-être les idées ne sont-elles plus nécessaires ?) et le même symbole qui rappelle fortement la relation entre un centre bien défini et des alentours toujours plus vagues et invisibles.

Au contraire, Arc Express et Réseaux de transport public du Grand Paris sont finalement devenus un thème de discussion pour la Commission nationale du débat public qui, jusqu'en janvier 2011, organise des rencontres et des présentations dans tous les territoires de projet¹⁸. Les tracés de transport, publiés dans les journaux et dans les sites Internet, affichés dans les espaces publicitaires du métro, sont déjà un fait duquel on peut avoir l'expérience avant même de savoir quels seront les territoires effectivement desservis. « Aide-toi et le ciel t'aidera ! », écrit le mensuel d'information de la Ville de Montfermeil pour inviter ses habitants à participer au débat public, et encourager ainsi l'État et la société du Grand Paris à inclure son territoire dans la politique de désenclavement¹⁹.

En novembre 2010, après presque deux mois de débat, Jean-Paul Huchon, président de la Région Île-de-France et du STIF, manifeste finalement son intention de travailler à un projet rapprochant les deux schémas de transport. Paris métropole semble être du même avis et, dans le « Cahier d'acteur » préparé pour les deux débats publics (Arc Express et Réseau de transport public Grand Paris), affirme qu'il n'entend pas opposer les deux projets²⁰. Quelques jours après cette ouverture, aussi l'Atelier international du Grand Paris essaie d'aller au-delà des deux systèmes proposés pour repenser la mobilité comme une superposition de différents modes de transports (Couvreur 2010). Ce troisième projet, redémarrage possible du Grand Paris, est présenté par Roland Castro comme « un événement quasi fondateur » (AP 2010), est-ce à dire fondateur d'un sillon déjà tracé ?

En préférant à une critique globale du processus en acte des lectures plus spécifiques et attentives à ses différents aspects, apparaissent des traces de quelque chose qui est



Affiche publicitaire du Grand Paris publiée dans la presse le 23 novembre 2009, le lendemain de la présentation du projet de Christian Blanc.

18. Cf. les deux sites du débat de la CNDP sur les deux projets de transport : www.debatpublic-reseau-grandparis.org; www.debatpublic-arcexpress.org

19. Invitation par la Ville de Montfermeil au débat public sur les transports du 23 novembre 2010, Ville de Montfermeil, *Mensuel municipal d'information*, n° 277, novembre 2010 : <http://www.ville-montfermeil.fr>

20. Octobre 2010, <http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org/informer/les-cahiers-d-acteurs-communs-avec-arc-express.html>

en train de se passer, notamment du point de vue des instruments et de procédures politiques et urbanistiques, mais aussi en termes d'édification d'un territoire. Tout d'abord, le processus a développé un intérêt architectural et économique pour des territoires au centre d'une (possible) transformation. D'autre part, tant dans le milieu institutionnel que dans le milieu associatif, est née la nécessité de donner vie à des nouvelles formes d'organisation, de l'association Les Nouvelles Parisiennes²¹ à la communauté d'agglomération Le Grand Paris Seine Ouest, née en 2008 de la fusion des communautés d'agglomération Val de Seine et Arc de Seine. Mais, au-delà d'un intérêt diffus, et qui tant Paris métropole que le Grand Paris contribuent à développer, est-il possible de reconnaître des périmètres qui sont en train d'être édifiés ? Après avoir examiné les discours qui, depuis un siècle, se sont interrogés sur le projet du Grand Paris, il nous semble urgent d'aborder cette question, qui semble avancée bien au-delà de la phase du projet.

Tout d'abord apparaît une interrogation apparemment très simple, mais qui bizarrement n'est jamais au centre des reconstructions historiques : pour quelles raisons les projets du Grand Paris, autour desquels tout au cours du XXe siècle se sont concentrées de nombreuses réflexions, n'ont-ils finalement jamais abouti ? Quels sont les éléments qui permettraient aujourd'hui de réussir ? Au-delà des raisons politiques et administratives, et des contingences historiques de crise, qui ont évidemment eu un rôle central dans ce discours, les continuités que nous avons remarquées dans les récits nous amènent plutôt à renverser la question : le récit du Grand Paris a-t-il véritablement incarné une volonté de recoudre une coupure qui depuis presque deux siècles veut définir la ville de Paris en en délimitant avant tout l'horizon ?

Si le Grand Paris nous propose aujourd'hui une nouvelle vision, quel nouvel horizon est-il, en même temps, en train de nous imposer ? Jusqu'où nous est-il permis d'étendre notre regard ? Est-il en train d'édifier un parcours préétabli qui nous amène dans le monde, et hors de la banlieue ?

21. L'association est lancée en juin 2009 par un groupe de femmes qui vivent dans les différents départements d'Île-de-France : <http://www.lesnouvellesparisiennes.org>

Bibliographie

- Amc (2009), « Le Grand Pari(s). Consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne », hors série
- AP (2010), « Les architectes tentent de sortir le 'Grand Paris' de l'ornière », *nouvelobs.com*, 19 novembre
- APUR (2009), *Une petite synthèse du Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne*, Paris : Atelier parisien d'urbanisme
- Ascher, F. (2010), *Métapolis ou l'Avenir des villes*, Paris : Odile Jacobs (éd. or. 1996)
- Béhar D., Estebe P. (1999), « L'Île-de-France, exception ou laboratoire ? », *Pouvoirs locaux*, 40, pp. 61-69
- Béhar, D. (2009), « Comment 'faire métropole' à l'heure de la mondialisation ? », *Réflexions immobilières*, 50, pp. 62-66
- Benoit-Lévy, G. (1927), *Paris s'étend...*, Paris : Société générale d'imprimerie
- Blanc, C. (2010), *Le Grand Paris du XX^e siècle*, Paris : Le Cherche Midi
- Bonnin, Ph., Zanini, P. (2007), « L comme limite », *Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine*, 20-21, mars
- Boquet, D. (2009), « Gouvernance territoriale et enjeux du Grand Paris : la métropole capitale entre inerties et réformes », in Bastian, S., Trouilloud, F., dir., *Frankreich und Frankophonie*, Munich : Meidenbauer, pp. 25-48
- Choay, F., Merlin, P. (1996), dir., *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris : Presses universitaires de France, 2^e éd.
- Cohen, J.-L., Lortie A. (1992), dir., *Des fortifs au périf. Les seuils de la ville*, Paris : Pavillon de l'Arsenal et Picard
- Couvreur, O. (2010), « Le projet des architectes pour le Grand Paris », *Lefigaro.fr*, vidéo du projet de l'Atelier international du Grand Paris, 19 novembre
- Dauty, R. (1935), « L'urbanisme et les décrets-lois », *Urbanisme*, 40, pp. 4-11
- Dufour, P. (2010), *La Métropole finie. Imaginaire des limites dans la ville contemporaine*, mémoire de Master, séminaire « Architecture et Ville face à la mondialisation » (dir. A. de Biase), ENSA de Paris-Belleville
- Dusapin & Leclercq Architectes, Agence TER (2004), *Paris Nord-Est*, Paris : J.-M. Place
- Farinelli, F. (2003), *Geografia. Un'introduzione ai modelli del mondo*, Turin : Einaudi
- Fourcaut, A. (2010), « Du Paris d'Hausmann à la Métropole », intervention à la conférence du 14 octobre 2010, Pavillon de l'Arsenal, Paris
- Fourcaut, A., Bellanger, E., Flonneau, M. (2007), *Paris/Banlieues. Conflits et solidarités*, Grâne : Creaphis
- Fourcaut, A., Flonneau, M. (2005), *Une histoire croisée de Paris et de ses banlieues à l'époque contemporaine. Bilan d'étape*, «Extramuros», Paris : Mairie de Paris
- Giacone, A. (2010), *Le Grand Paris de Paul Delouvrier*, Paris : Descartes & Cie
- Grawitz, M. (2004), *Lexique des sciences sociales*, Paris : Dalloz, 8^e éd.
- Guelton, M. (2009), « Le 'Grand Paris' de Georges Benoit-Lévy (1880-1971) : de l'extension à la dilution », *Urbanisme*, 364, pp. 87-90
- Guérard, A. (1929), *L'Avenir de Paris*, Paris : Payot
- Hartog, F. (2003), *Régime d'historicité. Présentisme et expériences du temps*, Paris : Le Seuil
- Île-de-France (2008), *Une brève histoire de l'aménagement de Paris et sa région*, Paris : Direction régionale de l'équipement
- Jérôme, B. (2009), « Les architectes se sentent 'comme le cresson autour du rôti' », *Le Monde*, 24 novembre, p. 12
- LAA (2007), *Paysages imaginés et Paysages construits. Enquête d'un imaginaire contemporain des Alpes*, rapport final et DVD de l'« exposition virtuelle », programme interdisciplinaire de recherche « Art, architecture et paysages », Bureau de la recherche architecturale, urbaine et paysagère, ministère de la Culture et de la Communication et Plan urbanisme construction architecture, ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables
- Le Grand Paris de l'agglomération parisienne. Consultation internationale pour l'avenir du Paris métropolitain* (2008), document de présentation générale, Paris : ministère de la Culture et de la Communication, mars
- Lemoine, B. (2006), dir., *Paris en Île-de-France, histoires communes*, Paris : Pavillon de l'Arsenal et Picard
- Lengereau, É. (2009), « Les inventions d'une consultation hors normes », *Urbanisme*, 368, pp. 39-43
- Lévy, A. (2009), « Une consultation pour rien ? », *Esprit*, 357, pp. 259-266
- Loubière, A. (2008), « Du Grand Paris à la Région-capitale... », *Urbanisme*, 360, p. 11
- Lucan J. (1996), dir., *Paris des faubourgs, formation transformation*, Paris : Pavillon de l'Arsenal et Picard
- Lussault, M. (2009), « Quelques impressions sur une machine à penser », *Urbanisme*, 368, pp. 44-47
- Mansat, P. (2010), intervention à la table ronde « Metropli e piani : Roma e Parigi », *Planum, The European Journal of Planning on line*, Atti della 13^e conferenza della Società italiana degli Urbanisti, *Città e crisi globale : clima, sviluppo e convivenza*, Rome (http://siu.dipsu.it/files/2010/07/Plenaria_3.-metropoli-e-piani_roma-parigi.pdf)
- Marchand, B. (1993), *Paris, histoire d'une ville, XIX^e-XX^e siècles*, Paris : Le Seuil
- Mazza, L. (2008), « Geddes 'politico': vision, survey, cityzenship », *Territorio*, 45, pp. 91-98
- Moiroux, F. (2003), « Le Grand Paris de Banlieues 89 : un pur exercice de style ? », *Urbanisme*, 333, pp. 52-55
- Mongin, O. (2009), « Dix équipes en quête de métropole. Premières leçons politiques du Grand Paris », *Esprit*, 355, pp. 15-30
- Moret, F. (2009), « Définir la ville par ses marges. La construction des fortifications de Paris », *Histoire urbaine*, 24, pp. 97-118
- Morizet, A. (1932), *Du vieux Paris au Paris moderne. Haussmann et ses prédécesseurs*, Paris : Hachette
- Nahum, N. (2009), « Quels choix pour le Grand Paris ? », *Esprit*, 357, pp. 255-259
- Nouvel, J. (2009), « Le projet du Grand Paris est menacé de s'enliser dans la confusion », *Le Monde*, 21 octobre, p. 12

- Offner, J.-M. (2002), « Des réseaux municipaux aux flux métropolitains, évolution », in Pranlas Descours, J.-P., dir., *Territoires partagés, l'Archipel métropolitain*, Paris : Editions Picard, Pavillon de l'Arsenal, pp. 68-71
- Offner, J.-M. (2007), dir., « Le Grand Paris », *Problèmes politiques et sociaux*, dossier, 942, novembre
- Panerai, Ph. (2008a), *Paris métropole. Formes et échelles du Grand Paris*, Paris : Éditions de la Villette
- Panerai, Ph. (2008b), « Le Grand Paris n'est pas Paris en grand », propos recueillis par Olivier Mongin et Ana Sander, *Esprit*, 348, octobre, pp. 134-143
- Paquot, T. (2008), « Banlieues, un singulier pluriel », in Id. (dir.), *Banlieues. Une anthologie*, Lausanne : Presses polytechnique et universitaire romandes, pp. 1-20
- Pinon, P. (1999), *Paris, biographie d'une capitale*, Paris : Hazan
- Pinon, P. (2009), « De la croissance de Paris aux schémas directeurs de l'Île-de-France », in *Amc*, cit., pp. 12-17
- Préfecture du département de la Seine (1913), Commission d'extension de Paris, *Considérations techniques préliminaires (la circulation, les espaces libres)*, Paris : Impr. de Chaix
- Préfecture du département de la Seine (1919), Ville de Paris, Direction de l'extension de Paris, *Programme du concours ouvert pour l'établissement du plan d'aménagement et d'extension de Paris (loi du 14 mars 1919)*, Paris : impr. de Chaix
- PUCA (2009), *Lecture des 10 projets du Grand Paris. Analyse synthétique et remarques transversales*, Paris : ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- Rey, A. (1992), dir., *Dictionnaire historique de la langue française*, Paris : Dictionnaires Le Robert
- Ronai, S. (2008), « Vers une gouvernance pour le cœur d'agglomération : 'Paris Métropole' », *Urbanisme*, 358, pp. 67-69
- Rykwert, J. (2002), *L'Idée di città. Antropologia della forma urbana nel mondo antico*, Milan : Adelphi (éd. or. 1976)
- Sassen, S. (2001), *The Global City. New York, London, Tokyo*, Princeton : Princeton University Press
- Sebbane, J. (2009), « La stratégie parisienne du Grand Paris des petits pas », *Urbanisme*, 365, pp. 17-21
- Serres, M. (1993), *Les Origines de la géométrie : tiers livre des fondations*, Paris : Flammarion
- Simon, Ph. (2007), dir., *Paris visite guidée. Architecture, urbanisme, histoires et actualités*, Paris : Pavillon de l'Arsenal et Picard
- Société du Grand Paris (2010), *Dossier du maître d'ouvrage* : <http://www.debatpublic-grandparis.org/informer/dossier-maitre-ouvrage.html>
- STIF (2010), *Synthèse du dossier* : <http://www.debatpublic-arcexpress.org/informer/dossier-maitre-ouvrage.html>
- Texier, S. (2005), *Paris contemporain. De Haussmann à nos jours, une capitale à l'ère des métropoles*, Paris : Parigramme
- Tomato Architects (2003), *Paris, la ville du périphérique*, Paris : Le Moniteur
- Topalov, C., Coudroy de Lille, L., Depaule, J.-C., et Marin, B. (2010), dir., *L'Aventure des mots de la ville à travers le temps, les langues, les sociétés*, Paris : Laffont
- Vanier, M. (2008), *Le Pouvoir des territoires : essai sur l'interterritorialité*, Paris : Anthropos

Sites Internet

- <http://observatoiregrandparis.wordpress.com> - Observatoire du Grand Paris, Laboratoire Architecture / Anthropologie, ENSA Paris La Villette, UMR 7218 LAVUE
- www.arcexpress.fr - Site du STIF sur le projet de transport Arc Express
- www.ateliergrandparis.com/mobilite/index.php - Site de l'Atelier international du Grand Paris
- www.debatpublic-arcexpress.org - Commission particulière du débat public Arc Express
- www.debatpublic-grandparis.org - Commission particulière du débat public Réseau de transport public Grand Paris
- www.legrandparis.culture.gouv.fr - Site de la consultation internationale, édité par le ministère de la Culture et de la Communication
- www.metrograndparis.com - Site de la Société du Grand Paris
- www.mon-grandparis.fr - Site de présentation et de discussion du projet Réseau de transport public Grand Paris, ministère de l'Espace rural et de l'Aménagement du territoire
- www.paris.fr - Site de la Mairie de Paris
- www.parismetropole.fr - Site du Conseil syndical de Paris métropole
- www.pierremansat.com - Paris métropole fédérée, le blog de Pierre Mansat, adjoint au Maire de Paris