

La création du Grand Paris, ou la nécessité d'adopter un nouveau modèle urbain

Par Jean-Louis MISSIKA

Conseiller de Paris, adjoint à la Maire de Paris, chargé de l'Urbanisme, de l'Architecture, des Projets du Grand Paris, du Développement économique et de l'Attractivité

La construction de la métropole du Grand Paris nécessite un nouveau modèle urbain fondé sur un changement de paradigme économique. L'économie de l'innovation en est le premier levier. Elle permet de répondre aux multiples défis environnementaux et sociaux au travers d'une approche agile et réfléchie.

La logique d'innovation ouverte promue par la Ville de Paris permet d'ores et déjà de combiner de nombreuses solutions pour répondre à ces défis. Notre action s'appuie ainsi sur une politique d'*open data* volontariste et sur la mise à disposition des données urbaines pour créer de nouveaux services, sur la mobilisation de l'écosystème de l'innovation en faveur de la transition énergétique et de l'économie circulaire ou encore sur la co-construction des services urbains avec les citoyens en nous appuyant sur les technologies numériques.

Cette transformation en profondeur du modèle urbain ne peut s'arrêter aux frontières administratives de la ville : elle doit se construire, projet après projet, avec l'ensemble des territoires limitrophes qui, avec elle, « feront métropole ».

Paris s'est affirmée au cours des siècles comme une ville ingénieuse et humaine, ouverte aux transformations et aux idées nouvelles, attentive aux nécessaires évolutions de son modèle urbain. Elle n'a pas hésité à assumer un rôle d'avant-garde en expérimentant des aménagements et des services inédits. Paris a d'ailleurs inspiré de nombreuses villes dans le monde : son réseau d'égouts, son système de ramassage des ordures, ses immeubles haussmanniens, son réseau de chauffage urbain et son métro ont servi de références.

Au cours des Trente Glorieuses et durant les décennies plus difficiles qui ont suivi, Paris est devenu un pôle économique européen majeur connecté par un réseau de transports des plus denses (autoroutes, aéroports internationaux et TGV). Puis Paris s'est transformée en ville monde au sein d'une économie globalisée. Au cours de cette période, de nombreux choix de développement ont été faits qui allaient à l'opposé du principe de durabilité : la place donnée à la voiture l'a été aux dépens de formes de mobilité propres (comme le tramway et le vélo), l'urbanisme monofonctionnel a abouti à la constitution de ghettos, les fonctions logistiques, la gestion des déchets et l'assainissement ont été projetés aux frontières de l'agglomération, et la politique des « villes nouvelles » n'a

fait qu'accélérer la fracture entre Paris et les communes voisines.

Une partie importante du programme urbain de la Métropole du Grand Paris doit être consacrée à corriger ces erreurs afin de construire un nouveau modèle urbain fondé sur un changement de paradigme économique.

Les défis que doivent relever les villes aujourd'hui nécessitent des infléchissements majeurs.

Les citoyens aspirent à un air propre, à des espaces verts, à des services et à des loisirs de proximité, à une alimentation de qualité, à des circulations actives (piétonnes et cyclables) mieux sécurisées.

Pour faire face aux mutations de l'économie, la logique de métropolisation doit être renforcée en s'abstrayant des fractures administratives : la métropole se construit au travers de projets qui génèrent des collaborations entre les territoires. À travers ces projets, l'enjeu métropolitain est de susciter une concentration attractive de talents, qu'il s'agisse d'étudiants, de chercheurs, d'artistes, de créateurs ou de *start-ups*, afin de soutenir un écosystème d'innovation qui soit au service de la ville, c'est-à-dire ouvert et connecté aux citoyens, aux entreprises et aux commerces du territoire.

La métropole doit répondre aux défis du XXI^e siècle, en tout premier lieu à celui du changement climatique. La ville doit agir pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Elle doit être résiliente aux catastrophes climatiques : la crue de la Seine de juin 2016 est venue nous rappeler la fragilité de notre ville dans l'hypothèse d'une crue centennale.

Le défi des grandes migrations, que celles-ci soient climatiques ou géopolitiques, nous incite aussi à concevoir une ville inclusive qui accueille et donne une place à chacun, et ce, dans un climat général politique et social de plus en plus tendu par rapport à cette question.

En réponse à ces défis, le Conseil de Paris a adopté en juin 2015 un plan stratégique « Paris intelligent et durable – Perspectives 2020 et au-delà ».

Celui-ci cherche à répondre aux impératifs d'une ville vivante qui place le citoyen au cœur de la transformation urbaine. La méthode choisie pour relever les défis urbains auxquels nous sommes confrontés n'hésite pas à changer les règles. Elle ambitionne d'entraîner toute l'administration et tous les partenaires de la Ville dans une logique d'innovation ouverte, une ouverture qui concerne non seulement les acteurs de l'innovation et les services urbains, mais aussi tous les citoyens.

« Réinventer Paris » illustre parfaitement cette démarche. En sortant de l'approche classique d'une cession du foncier au plus offrant, nous avons lancé un appel à projets urbains de manière à sélectionner des constructions innovantes qui répondissent au mieux aux enjeux de durabilité. Cet appel à projets a imposé la constitution d'équipes pluridisciplinaires, ce qui a permis à des dizaines de *start-ups* et d'associations de proposer leurs idées et leurs solutions à des promoteurs et à des architectes.

Nous poursuivons cette démarche également sous d'autres formes, à l'instar de « Paris – Terrain de jeu » pour le sport, « Parisculteurs » (pour la végétalisation des toits et le développement de l'agriculture urbaine) ou encore « Réinventer la Seine » pour se réapproprier le fleuve et ses canaux. Cette approche s'étend aujourd'hui à l'échelle du Grand Paris, avec le projet « Inventons la Métropole ».

Pour effacer le périphérique et accélérer le changement de paradigme économique, nous avons lancé le projet d'« Arc de l'Innovation », en partenariat avec les territoires voisins. Sur cet Arc qui s'étend, de part et d'autre du périphérique, depuis la porte Pouchet (au nord de Paris) jusqu'à la Porte de Vanves (au sud), nous accompagnons le développement des quartiers populaires grâce à une stratégie globale d'investissements dans les innovations urbaines, économiques et sociales.

Dans l'« Arc de l'Innovation », mais aussi sur tout le reste du territoire parisien, notre approche est de faire de la Ville un terrain d'expérimentation et d'y soutenir l'écosystème d'innovation au travers d'un vaste réseau d'incubateurs de *start-ups*.

Ainsi, depuis 2008, grâce aux efforts de Paris&Co, l'agence de développement économique et d'innovation de Paris, nous avons doublé la superficie des locaux mis

à la disposition de jeunes entreprises innovantes (celle-ci atteint désormais plus de 100 000 m² de surface utile).

Grâce au fonds Paris Innovation Amorçage, nous avons réorienté les financements vers les entreprises candidates, plutôt que vers les incubateurs.

Depuis le démarrage opérationnel du dispositif (début 2010), ce sont ainsi quelque 37,5 millions d'euros qui ont été engagés auprès de 850 entreprises (à parts égales entre les subventions et les avances remboursables). Résultat : cette initiative publique a généré un cycle vertueux, notamment à travers la multiplication des initiatives privées de création de nouveaux incubateurs (comme le projet de la Halle Freyssinet, l'exemple le plus emblématique, qui accueillera dès 2017 un millier de *start-ups* du numérique).

Paris&Co apporte son soutien à l'écosystème d'innovation sur les thématiques phare de la ville intelligente. Associant les grands comptes à sa démarche, elle a permis la mise en place d'une plateforme d'innovation de la ville durable intégrant des programmes d'incubation dans l'immobilier, dans la mobilité et dans la logistique urbaine. Le programme d'expérimentation qu'anime Paris&Co participe également à l'émergence de réponses originales à des défis urbains, qui, demain, pourraient contribuer au déploiement de nouvelles activités économiques. Une centaine d'expérimentations ont ainsi été initiées dans les domaines de la végétalisation, du métabolisme urbain, de l'efficacité énergétique ou encore de la logistique urbaine. Notre prochain appel à expérimentations portera sur les îlots de fraîcheur dans le but de trouver des réponses innovantes aux risques sanitaires découlant d'une éventuelle période de canicule.

La ville intelligente est aussi celle qui mobilise la multitude des données qu'elle produit pour trouver de nouvelles réponses aux défis de la soutenabilité. C'est pourquoi nous avons voulu que la Ville de Paris soit pionnière en matière de politique d'*open data*. Nous poussons tous les opérateurs de services urbains à s'engager dans cette démarche, dès lors que ces données sont *in fine* la propriété de chaque citoyen. Nous souhaitons accélérer désormais la mobilisation de la *data*, en favorisant le partage des données relatives aux flux, qui vont permettre d'optimiser les consommations d'énergie et de ressources.

DataCity s'inscrit dans cette logique : ce programme conduit avec l'aide du pôle d'innovation parisien Numa a mobilisé conjointement des entreprises et des *start-ups* pour répondre à des défis urbains grâce à l'analyse de données. La première édition (qui s'est déroulée au premier semestre 2015) a permis de mener à bien un programme d'accélération d'études de *data-sciences* portant sur les *nudges* (encouragement à l'efficacité énergétique dans le bâtiment), le transport à la demande dans l'un des arrondissements de Paris, l'optimisation de systèmes énergétiques à l'échelle de plusieurs bâtiments et l'élaboration d'un indice de confort en vue du réaménagement de la Place de la Nation. De nouveaux programmes DataCity seront réalisés en partenariat avec d'autres métropoles et d'autres grandes entreprises pour aller encore plus loin dans la mobilisation des *data-sciences*.

Photo © Pascal Sittler/REA



Projet de réaménagement de la Halle Freyssinet, juin 2014.

« Le projet de la Halle Freyssinet accueillera dès 2017 un millier de *start-ups* du numérique. »

En parallèle, nous avons engagé avec le comité des partenaires du plan stratégique « Paris intelligente et durable » une réflexion visant à définir un programme opérationnel d'actions afin d'expérimenter et de généraliser des réponses aux enjeux urbains.

Les travaux menés par ce comité ont ainsi mis en évidence le fait que, pour réussir la transition vers un système énergétique résilient, il fallait articuler l'optimisation de la gestion de l'énergie à l'échelle de l'îlot de bâtiments et la mutualiser avec les enjeux de gestion en circuit court de l'eau, de l'assainissement et des déchets, ainsi qu'avec les nouvelles solutions de mobilité, notamment pour y intégrer les bornes de recharge électrique. Nous allons expérimenter cette approche systémique dans les prochaines zones d'aménagement, où nous souhaitons anticiper les solutions d'optimisation des réseaux, avant de lancer des consultations par lot.

Dans l'existant, en particulier dans le parc immobilier de la ville, nous voulons aussi favoriser le pilotage à l'échelle de l'îlot urbain et mobiliser des solutions de *nudges* pour favoriser les changements de comportement devant permettre d'accélérer les économies d'énergie. Celles-ci permettront de dégager du pouvoir d'achat et de réaliser des économies de fonctionnement qui pourront ensuite être mobilisées pour financer des programmes de rénovation renforcée et générer d'autres gains énergétiques durables. L'accélération de la rénovation des bâtiments doit aussi être un levier pour adapter le parc immobilier existant aux nouveaux usages et favoriser de nouvelles mixités sociales et fonctionnelles.

L'enjeu est aussi d'entrer dans une logique d'économie circulaire. Dans le bâtiment, en particulier, nous visons un objectif zéro déchet, vers lequel nous pouvons tendre en réduisant la consommation de matériaux, en favorisant le réemploi de ces derniers et en introduisant des solutions biosourcées. « Réinventer Paris » a montré la voie avec plusieurs lauréats privilégiant des solutions utilisant des matériaux de réemploi ou d'origine végétale.

Notre objectif est désormais de généraliser rapidement la construction et la rénovation bas carbone et à énergie positive, dont les principes ont été actés par la loi relative à la transition énergétique.

Cette approche d'économie circulaire doit également imprégner tous les secteurs. Nous la soutenons notamment au travers du plan « Paris cité des *Makers* » pour développer la fabrication dans Paris et soutenir de nouveaux modèles urbains de production.

Cette approche passe aussi par l'agriculture urbaine. Il s'agit de démontrer la productivité de nouveaux systèmes de production agricole, comme la permaculture. Notre objectif est aussi de permettre au plus grand nombre de participer à l'agriculture urbaine pour faire évoluer les habitudes alimentaires, sensibiliser au gaspillage alimentaire, mieux valoriser les biodéchets par le compostage et la méthanisation, et d'encourager les circuits courts qui bénéficient aux filières de l'agriculture périurbaine.

Enfin, la réponse aux enjeux environnementaux passera

par une profonde mutation des systèmes de logistique et de mobilité. En 2013, nous avons signé une charte pour la logistique urbaine durable avec 90 partenaires, parmi lesquels figurent les principaux acteurs de la logistique. Cette charte a acté une vingtaine d'actions opérationnelles, comme la construction d'une halle logistique multimodale reliée au réseau ferroviaire, qui sera construite dans le nord de Paris. Elle s'est aussi concrétisée de manière plus générale par l'intégration dans le plan local d'urbanisme (modifié en juillet 2016) d'une soixantaine de nouveaux espaces de logistique grevés d'un périmètre de localisation, marquant ainsi notre volonté d'organiser la logistique à l'intérieur même de la ville.

Plus globalement, c'est tout le système de transport qu'il faut accompagner dans sa mutation pour bannir le diesel des villes et pour accélérer l'adoption des motorisations propres (en priorité électriques, mais aussi au gaz et à l'hydrogène), dès lors que celles-ci offrent un potentiel de production d'énergies d'origine renouvelable.

Dans un nombre croissant de métropoles, la transformation de la ville passe par la limitation de la circulation des véhicules dans les centres-villes.

La première cible est celle des véhicules « sous utilisés », ceux qui stationnent longuement sur la voirie ou qui ne transportent en moyenne qu'un conducteur, les autres places du véhicule restant inoccupées.

Cela passe par trois leviers que mobilise la Ville de Paris. Le premier consiste à donner une plus grande place aux mobilités actives en favorisant et en sécurisant la circulation des piétons et des vélos, mais aussi celle des nouveaux modes de mobilité active, notamment ceux facilités par l'assistance électrique.

En parallèle, nous soutenons l'adoption de solutions de mobilité partagées comme Vélib et Autolib, et plus récemment Cityscoot (scooters électriques en libre accès).

Il faut aussi explorer des modes de covoiturage et de transport à la demande pour répondre à des usages spécifiques et compléter ainsi le réseau des transports publics.

Enfin, il convient d'agir sur le stationnement pour optimiser les parkings en sous-sol en y incluant le parc privé largement sous-utilisé et pour réduire progressivement la place occupée par le stationnement sur la voirie. La voiture connectée et les transports sans conducteur pourraient accélérer ces mouvements. Nous devons les expérimenter dès maintenant pour engranger des retours d'expérience, et voir en particulier quelle place pourrait être rapidement donnée aux navettes autonomes.

Toutes ces mutations sont favorisées par les technologies numériques, en particulier par l'Internet des objets qui permet de démultiplier les capteurs et les compteurs dans l'espace public, les réseaux, les bâtiments et les transports.

Les citoyens, qui sont eux-mêmes de plus en plus connectés, deviennent des acteurs de cette transition en faisant remonter des informations sur leurs attentes ainsi que sur



Photo © Bruno Levesque/IP3-MAXPPP

« Dans un nombre croissant de métropoles, la transformation de la ville passe par la limitation de la circulation des véhicules dans les centres-villes. »

les anomalies qu'ils rencontrent, voire en participant eux-mêmes à la création de nouveaux services urbains. Il faut les impliquer dans la transformation urbaine en adoptant une optique inclusive. Ainsi, à travers le programme Paris Code, nous cherchons à accélérer de nouvelles solutions de formation aux métiers du numérique en direction de publics plus défavorisés.

Les *civic techs* apportent des idées nouvelles pour associer différemment les citoyens à la production de services urbains. C'est ce que nous faisons avec le budget participatif, qui couvrira sur l'ensemble de la mandature 5 % du montant total des investissements de la Ville.

« DansMaRue », une application de type « *Fix My Street* », a également été lancée, elle invite les Parisiens à signaler les anomalies qu'ils constatent dans l'espace public. Nous expérimentons par ailleurs de nouvelles modalités

de concertation pour mobiliser l'expertise d'usage dans le réaménagement de nos places ou les grandes opérations d'aménagement. Beaucoup reste à faire pour innover dans les formes que prend la participation citoyenne au service du projet urbain, mais aussi pour transformer la manière de « faire la ville », entre l'administration, les services urbains et le reste du tissu économique.

Cette transformation doit s'affranchir des frontières administratives pour pouvoir se construire à des échelles métropolitaines variant en fonction des enjeux urbains : elle peut se faire par des opérations d'aménagement qui brisent les fractures urbaines (comme nous le faisons de part et d'autre du boulevard périphérique), mais aussi à des échelles plus vastes (de Paris à Saclay, de Paris au Havre, de Paris à Londres...) pour renouveler les modes de coopération et construire, ensemble, les solutions devant permettre de relever les défis actuels.