



Groupe Energie et mobilité durables

Compte-rendu de la réunion IDées du 12 novembre 2012 (Domaine de Vert-Mont)

1. Introduction

La présentation est disponible sur le site de la Fondation :

<http://www.fondation-tuck.fr/fondation-tuck-groupe-de-reflexion-idees.html>

✚ Rappel du fonctionnement d'IDées

- Présentation des réunions à venir.

✚ « Paris, l'énergie et la ville : un rappel historique »
François CHERY

La présentation est disponible sur le site de la Fondation :

- L'évolution du quartier des Halles illustre les transformations qui se sont opérées en un siècle environ.
- En 1910, l'automobile est encore très peu développée. La marche à pied et les fiacres constituent les principaux moyens de déplacement.
- Les transports en commun utilisent encore des fiacres, même si des expériences alternatives sont testées (air comprimé).
- Les approvisionnements sont organisés au cœur de la ville. Les Halles constituent le centre du système de distribution des aliments.
- En 1952, les Halles constituent encore une vaste zone de bâtiments au centre de Paris.
- Les moyens de transport modernes vont bouleverser ces aménagements en conduisant au transfert des Halles à Rungis.

2. Exposés :

✚ « Le Grand Paris, une métropole durable »

Bertrand LEMOINE

Directeur Général de l'Atelier International du Grand Paris

La présentation est disponible sur le site de la Fondation

- La ville de Paris, avec ses 2,25 millions d'habitants et une superficie de 85 km², est devenue à présent une métropole, le Grand Paris, beaucoup plus étendue (1600 km²) au sein de la Région Ile-de-France, qui est la première région économique d'Europe (30,5 % du PB français).
- Contrairement à la ville de Paris, la métropole du Grand Paris ne possède pas de limites précises.
- Cette métropole dispose d'un rayonnement économique et culturel considérable, mais souffre en même temps de faiblesses. Il apparaît nécessaire de renforcer sa compétitivité face à la concurrence internationale. Le système de transport, très efficace dans Paris, est insuffisant dans le Grand Paris. La situation est marquée aussi par un déficit de logements, des inégalités sociales (existence de secteurs défavorisés) et une gouvernance fragmentée.
- Pour remédier à ces faiblesses, une consultation internationale sur la métropole post-Kyoto et le Grand Paris a été lancée en 2008, réunissant dix équipes pluridisciplinaires d'architectes-urbanistes. Différents projets de développement futur ont été ainsi élaborés.
- L'Atelier International du Grand Paris a été créé pour poursuivre, approfondir et élargir la démarche de consultation lancée en 2008.
- Actuellement, environ 650 projets sont en cours. Il est prévu 70 000 logements neufs par an, 4 nouvelles lignes de métro automatique à construire, en plus de la rénovation des réseaux existants ainsi que de nouveaux pôles de développement économiques et urbains.
- Ces projets concernent différentes zones d'aménagement (plateau de Saclay, vallée scientifique de la Bièvre, Orly-Rungis, Seine Amont Nord Les Ardoines, La Défense - Rueil, Plaines Saint-Denis, Le Bourget, Gonesse Val de France, Roissy Terres de France, Est Seine Saint Denis, Descartes Cœur, Descartes Ouest, Descartes Sud-Ouest).
- Un Schéma directeur Ile-de-France a été établi pour 2030. Ce schéma concerne un archipel de pôles structurants.
- La conception du Grand Paris à venir s'articule autour de douze clefs de lecture :
 - Des ceintures vertes préservées.

- La mise en valeur de la Seine et de ses affluents comme fils conducteurs de la métropole.
- Une offre de transports publics renforcée.
- Une évolution de la route et des autoroutes pour accueillir plus de transports publics, même si l'automobile est appelée à rester présente dans des formes renouvelées.
- La mise en place d'un Grand Système Métropolitain de transport.
- De nouveaux centres urbains, créés ou renforcés.
- Des quartiers mieux intégrés, favorisant la mixité sociale, pour éviter la persistance de quartiers dits sensibles.
- De Grands Projets Emblématiques à travers des réalisations architecturales et urbaines, susceptibles de renforcer le statut de ville-monde du Grand-Paris.
- La création de grands pôles d'excellence (industries de pointe, laboratoires de recherche publics et privés, enseignement supérieur) pour faire du Grand Paris une « métropole de la connaissance ».
- Des travaux d'embellissement de l'ensemble du Grand Paris.
- La mise en place d'une gouvernance métropolitaine portée en particulier par le syndicat d'études Paris Métropole.
- L'intensification de l'habitant selon un modèle de « ville compacte », par opposition à l'étalement urbain, pour offrir à tous ses habitants la possibilité d'y habiter dignement.
- La prise en compte simultanée des onze clefs précédentes pour créer un « Grand Paris durable ».

« Penser la ville au prisme de l'énergie »

Panos MANTZIARAS

Chef du Bureau de la recherche architecturale, urbaine et paysagère
Ministère de la Culture et de la Communication

- Le Ministère de la Culture et de la Communication a initié une recherche concernant l'architecture, la ville et les paysages au prisme de l'énergie.
- Nous sommes entrés dans l'ère de l'anthropocène. Plus de 75% de l'impact environnemental humain est lié aux modes de vie urbains. Une grande majorité des objets, bâtiments et espaces du monde développé est produite par le biais d'un processus de conception (*design*).

- Le processus de conception (design) intègre de nouveaux critères visant à réduire l'empreinte écologique humaine. On reste loin néanmoins du seuil de durabilité visé par le facteur 4.
- Il s'agit de concevoir des espaces et systèmes urbains offrant par leurs qualités une gestion optimale de l'énergie.
- Au cours des années 2000 l'énergie devient un enjeu économique global.
- Toutefois, la démarche actuelle vise à améliorer les performances énergétiques de l'habitat, en se basant sur les standards actuels, sans remise en cause des modèles culturels et des modes de vie.
- Les modes de vie sont surtout un sujet de culture. Transformer le cadre matériel en vue d'appliquer un modèle futur de gestion de l'énergie implique l'élaboration de nouveaux standards culturels. Au XX^e siècle, des penseurs comme Ivan Illich ont préconisé de tels changements de points de vue.
- Au cours du XX^e siècle le *decorum*, tel qu'il s'exprime au XIX^e siècle dans la conception de l'habitat et du mobilier, comme indicateur de qualité de vie, perd sa pertinence, en raison du design industriel et des changements dans les modes de vie, à travers des activités consommatrices d'énergie (nouveaux espaces de travail, loisirs, sport, tourisme).
- Pendant le XIX^e siècle et au début du XX^e, l'énergie, considérée comme abondante, n'est pas un problème culturel. En 1866 Ernst Haeckel introduit le terme d'écologie. C'est en 1909 que Wilhelm Oswald explore le potentiel conceptuel du terme d'énergie.
- Au cours du XX^e siècle, de nouvelles valeurs symboliques s'élaborent au sein de la conscience collective, dont l'énergie devient une composante essentielle.
- Dès lors se pose la question d'une « conception énergétique » de l'espace au XXI^e siècle. Elle implique un ensemble de questions concernant la manière de penser l'espace, de créer une culture et des modes de vie conscients du rôle de l'énergie.
- C'est l'objet du programme « Ignis mutat res », dont la première session couvre la période 2011-2013 et la seconde session la période 2012-2014

3. Discussion

- Le Grand Paris

- Le Grand Paris ne comporte pas de limites. C'est le seul moyen de laisser l'avenir ouvert.
- Le concept de Métropole est relativement récent. Les grandes villes sont attractives. Elles fournissent de nombreuses opportunités en termes d'emploi et de lien social.

- Il faut tenir compte de la façon dont s'est développée la métropole parisienne, qui comprend déjà un certain nombre de centres périphériques.
- En même temps, il faut développer une vision prospective pour imaginer une configuration future attractive.
- Il faut concevoir de nouveaux outils de gouvernance. Les syndicats de gestion des eaux constituent un exemple du type de structures à développer.
- Le Grand Paris est un des moyens pour rénover le système de gouvernance, introduire de l'innovation.

- **Evolution des conceptions techniques**

- La recherche d'une meilleure qualité de vie, qui doit être combinée avec une réduction de la consommation d'énergie, implique un projet de société.
- Pour imaginer de nouvelles formes d'habitat économe en énergie, il faut se pencher sur l'habitat traditionnel : igloo, grange.
- L'innovation technique peut modifier l'organisation des villes (l'ascenseur a permis de construire des tours). Il faut tenir compte néanmoins de facteurs d'inertie, qui contribuent aussi à la résilience des villes. Ainsi, les développements spectaculaires intervenus dans le domaine du téléphone n'ont pas jusqu'à présent modifié considérablement la structure des villes.
- A côté de l'espace géographique, on voit actuellement se développer un espace numérique virtuel de communications. L'urbanisme doit intégrer cette nouvelle dimension.
- La conception des systèmes énergétiques évolue (*smart grids*)

- **Evolution des modes de vie et des mentalités**

- Il faut tenir compte de l'existant : à l'horizon 2050, 80% des villes existent déjà.
- La ville peut prendre des formes très diverses. Il faut en définir « l'esprit ».
- Les facteurs culturels conditionnent les aménagements (par exemple, différences dans la conception des sorties d'autoroute en France et en Allemagne).
- Il faut parvenir à identifier les « leviers » psychologiques et sociaux qui conditionnent les changements de comportement.
- On observe une forte tendance à l'autonomisation et l'auto-organisation (puissance de la multitude). Cette évolution doit être reflétée par de nouveaux modes de gouvernance.

- L'évolution des modes de vie et des mentalités est fortement liée à des enjeux de pouvoir. Se pose la question du rôle des élites (Cf. Manuel Castells). La constitution d'une caste de mandarins aboutit à la sclérose.

- **Organisation des transports en ville**

- Il faut changer les modes de vie et les modes de mobilité. Ceci conduira nécessairement à une nouvelle conception de la ville.
- Pour limiter le rayon des déplacements, une grande métropole doit être conçue de manière polycentrique.
- Des formes de péage urbain paraissent inévitables. Il faut parvenir à réguler les flux. Singapour a instauré un dispositif couplant les recettes du péage urbain aux investissements dans le secteur du transport collectif.
- L'organisation de nouveaux modes de transport est liée au rythme de changement de la ville.
- Différentes topologies de ville doivent être prises en compte (ville haussmannienne ou immeubles de grande hauteur, par exemple).

4. Prochaine réunion :

Séminaire prévu le 11 février 2012 (Domaine de Vert Mont)

Sur le thème : « Le véhicule urbain »