

david mangin

Conférence Montréal / 6 novembre 2013

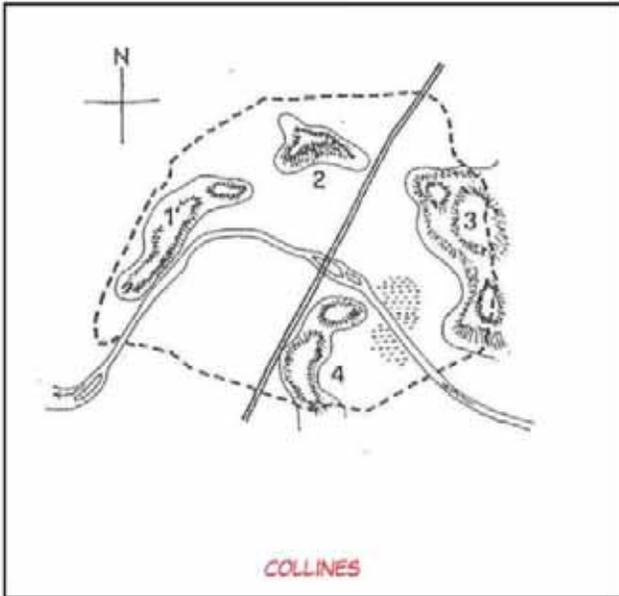


- Paris

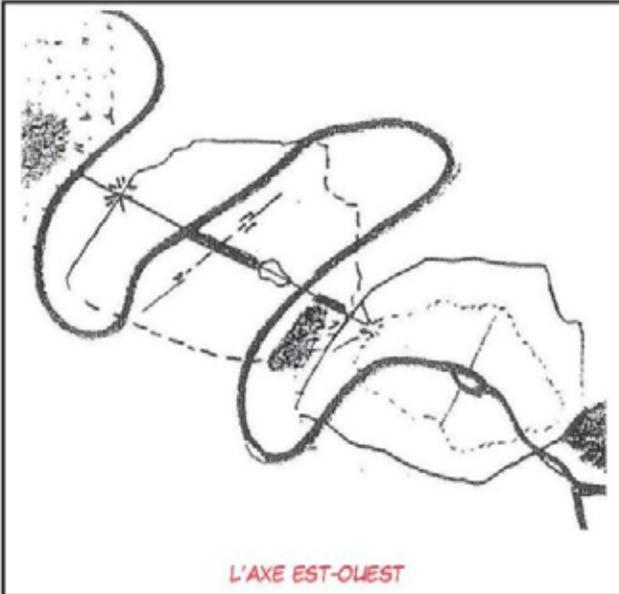
Faits urbains



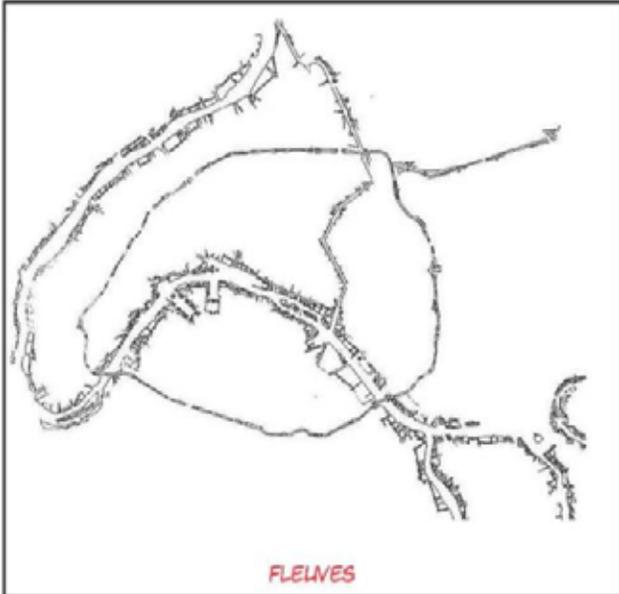
TOPOGRAPHIE



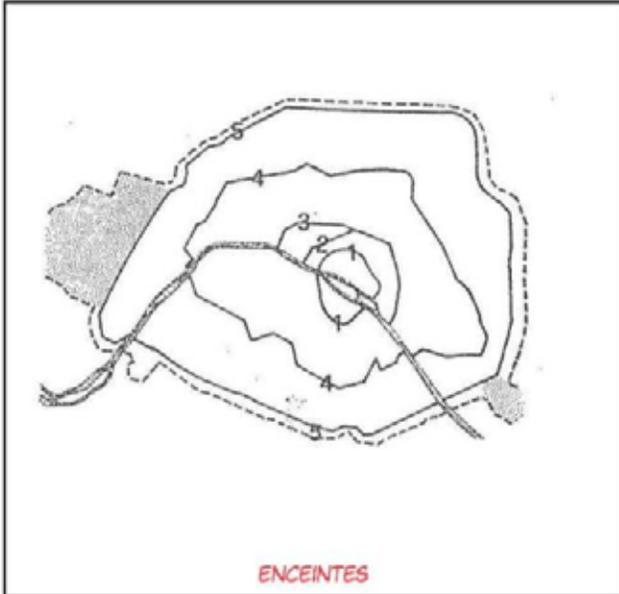
COLLINES



L'AXE EST-OUEST



FLEUVES



ENCEINTES

Un peu d'histoire

Le "ventre de Paris" quitte en 1135 la Place de Grève pour s'implanter hors la ville sur d'anciens marécages rapidement transformés en halles par Philippe Auguste. Son extension ne cessera d'accompagner la croissance de la ville.

1767 Edification de la Halle au Blé

1789 Aménagement du cimetière des Innocents en marché aux fleurs, fruits et légumes

1842 La Commission des Halles - créée par le préfet Rambuteau - étudie l'opportunité de leur transfert

1848 Concours d'architectes remporté par Baltard en vue de la construction de 12 pavillons en fonte et verre

1870 Achèvement du douzième pavillon

1963 Décision publique de transférer les halles à Rungis et à La Villette, création d'une société d'études d'aménagement des halles par le Conseil de Paris

1967 Premier appel à projets repoussés en 1968

1969 Georges Pompidou décide de la construction du Centre Beaubourg

1970 Création d'une ZAC

1971 Mobilisation contre la démolition des pavillons

1969/1973 Transfert progressif des halles

Mai 1972 Concours d'architecture pour un centre de commerce et de loisirs

1972/1973 Démolition des pavillons / Vasconi et Pencreach déclarés lauréats

Août 1974 Giscard d'Estaing renonce au CCI (100.000 m²) au bénéfice d'un grand jardin

1974 / 1976 Nombreuses consultations et imbroglios autour du Forum et du jardin

1977 Inauguration du Centre Georges Pompidou et du RER

1979 Ouverture du Centre Commercial du Forum de Vasconi

1980 600 contre-projets internationaux initiés par Nouvel

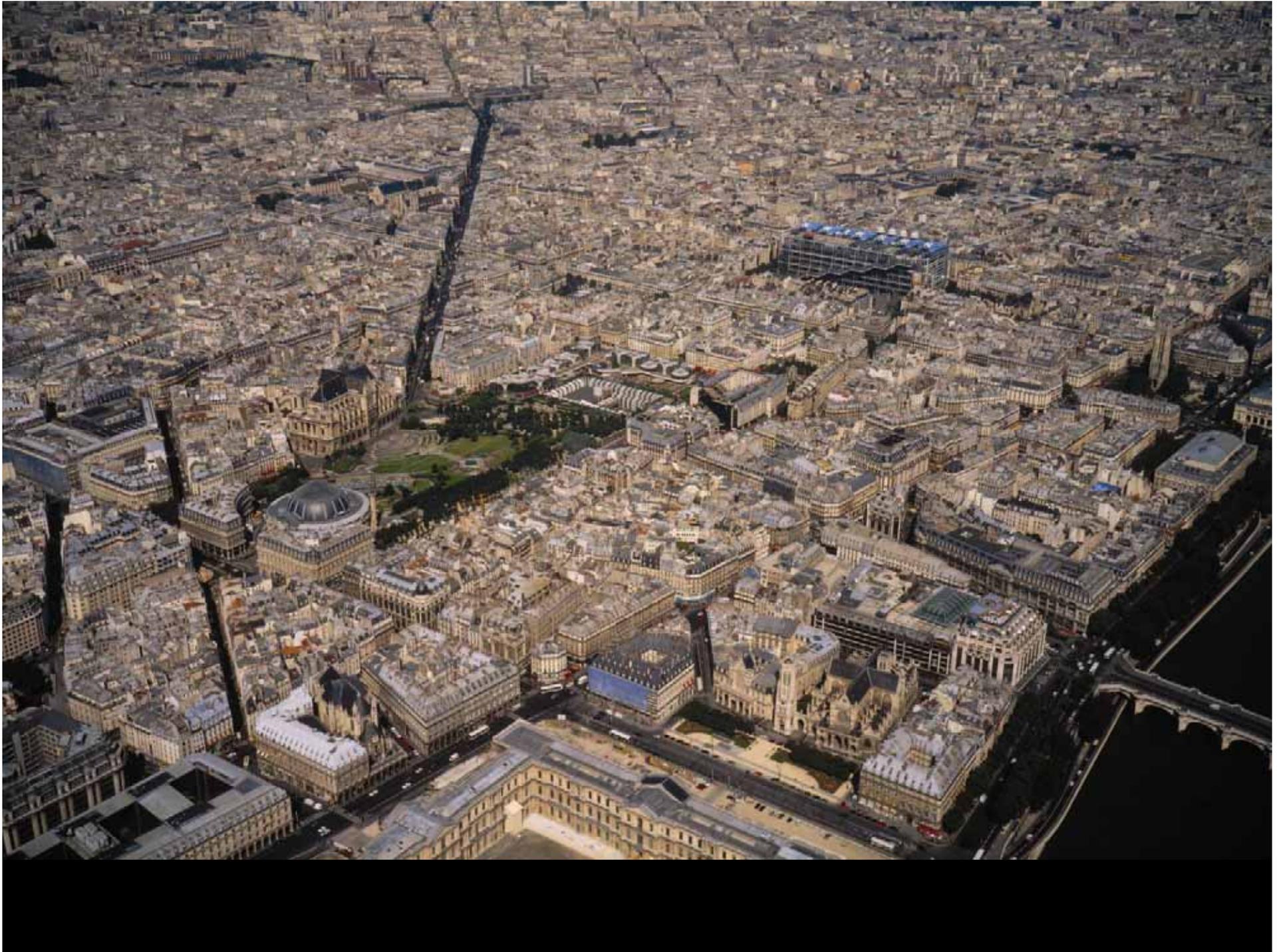
1983 Livraison des bâtiments publics de Willerval rue Pierre Lescot, des logements sociaux rue Rambuteau, des hôtels, habitations et bureaux rue Berger

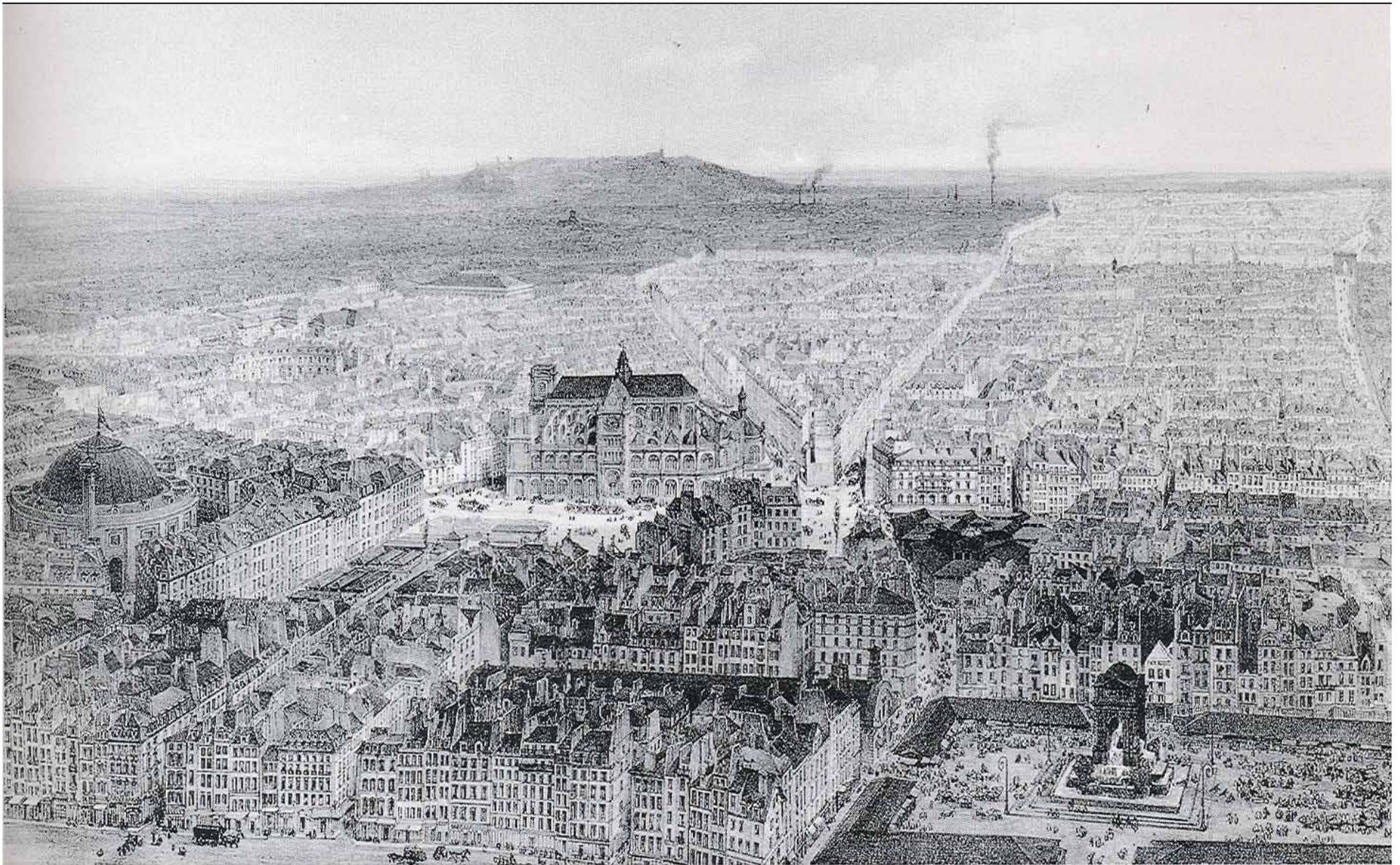
Fin 1985 Ouverture des équipements publics souterrains du Nouveau Forum de Chametov

1986 Livraison du jardin d'Arreche et Lalanne / fin des opérations.

Aujourd'hui les Halles c'est

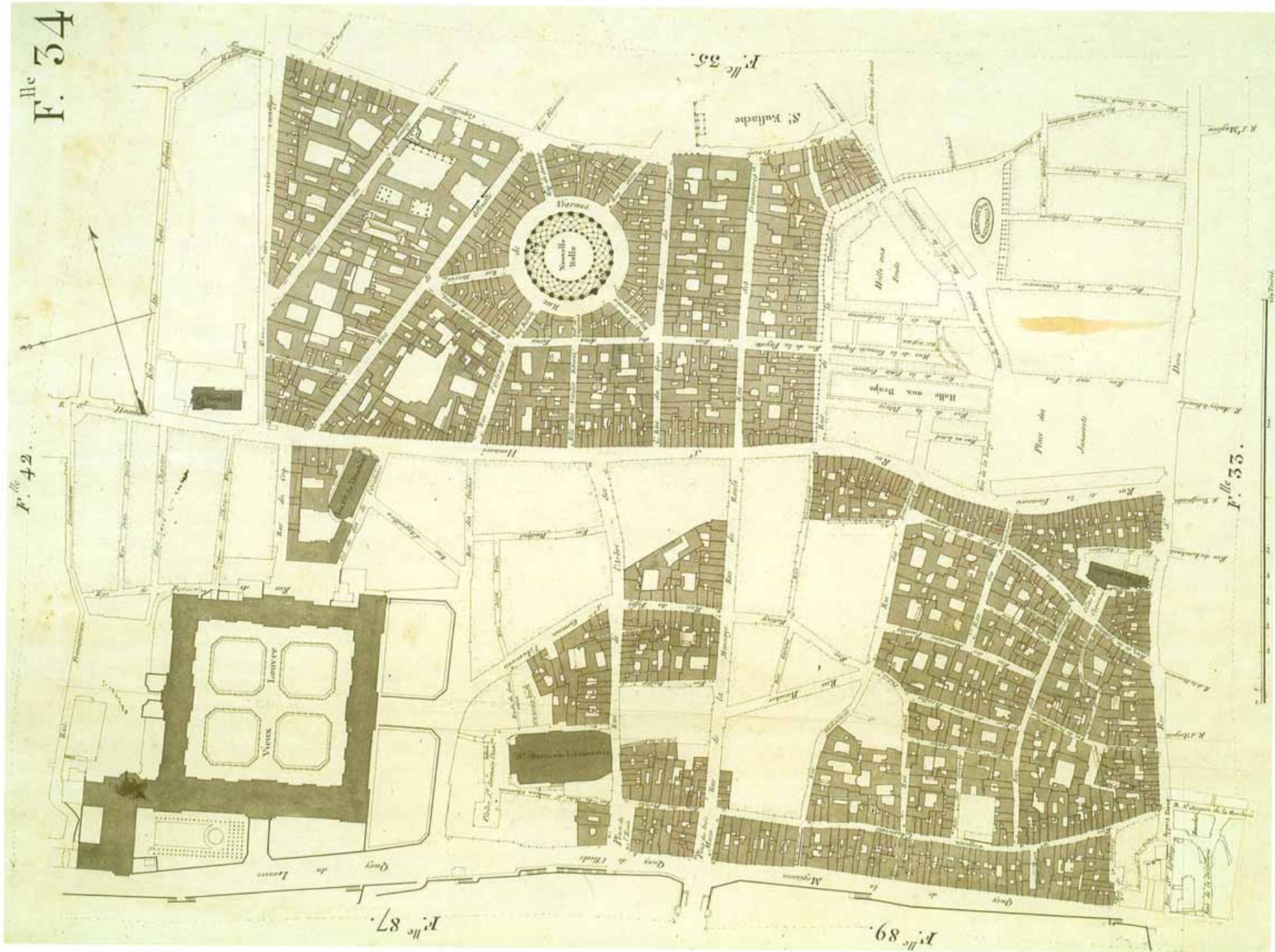
- 7.000 riverains dont 12% en habitat social
- une zone piétonnière de 15 ha dont 2 ha en sous-sols
- 3,2 km de voirie souterraine desservant 5 parcs de stationnement
- le 2^{ème} pôle parisien d'échange multimodal de transports en communs : 3 lignes de RER, 7 de métro, 21 de bus et 14 noctambus ; 800.000 voyageurs/jour dont 540.000 y transitent, 300.000 sortant du forum et 25% issus de la banlieue ; + 17% de trafic entre 1999/2001
- le 1^{er} centre commercial de France bien qu'enterré sur 4 niveaux : 41 millions de visiteurs annuels dont 86 % y arrivent en transports en communs ; 470 millions d'euros de CA (80% de celui réalisé par l'ensemble du commerce de la zone) ; 60.000 m² pour 180 commerces (250 à l'origine) dont la 1^{ère} FNAC de France (+ 2.000 m² en 2002), le 1^{er} H&M (3800 m²), le 1^{er} multiplexe, 40 % d'indépendants ; 3.100 salariés ;
- un complexe d'équipements publics (17.000 m²) : piscine, gymnase, salle de billard, médiathèque, maison des conservatoires, centre d'animation, Forum des images, auditorium en infrastructure ; conservatoire, bibliothèque, Maison des Ateliers, Pavillon des Arts en superstructure
- un jardin public de 4 ha à moitié plantés.





Le quartier des Halles sous la Seconde République.

De gauche à droite : la Halle au blé, le marché des Prouvaires, l'église Saint-Eustache, les entrepôts des Glaces, la Halle aux Cours, le Marché des Innocents.

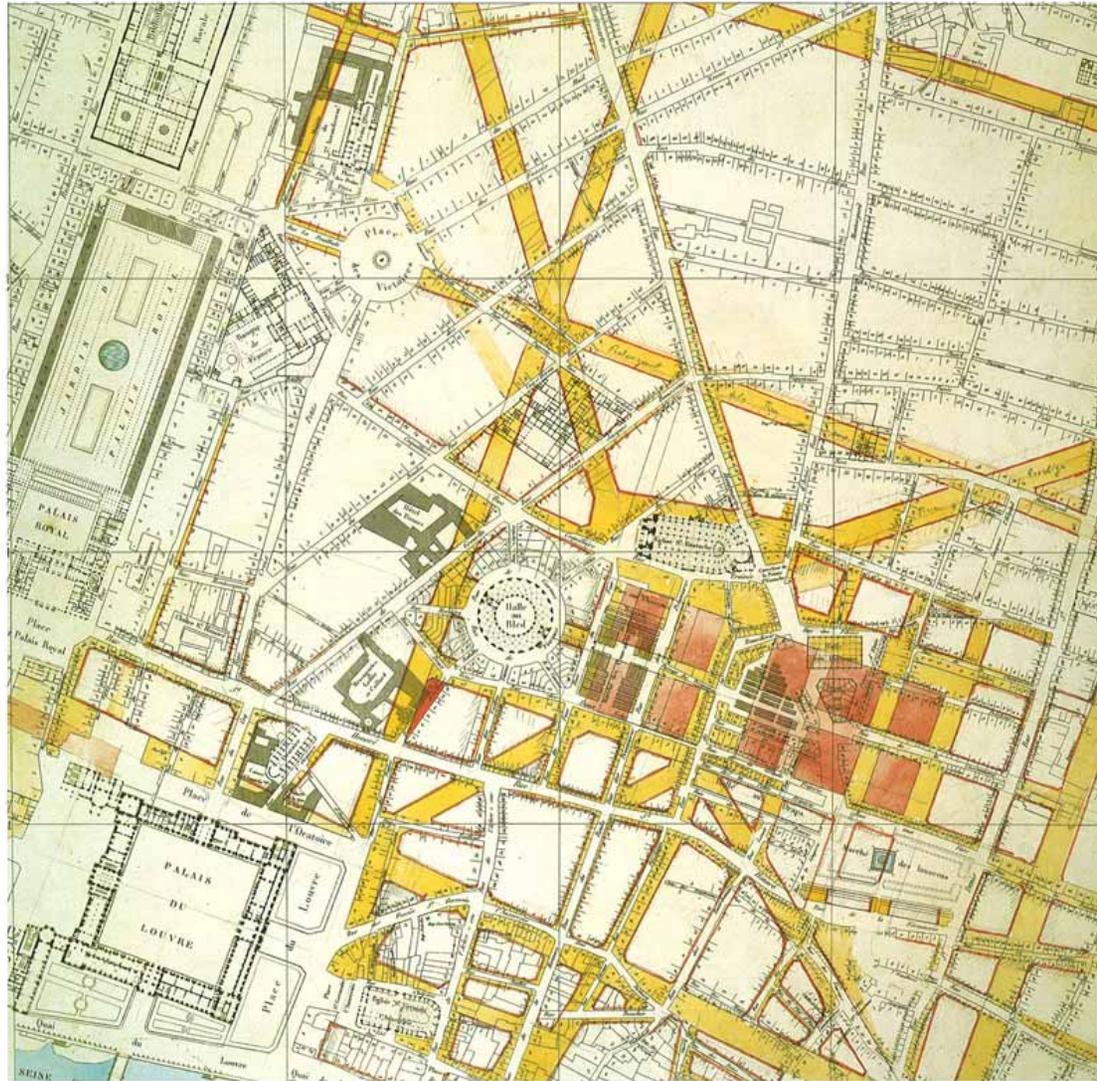


Plan des Sections, feuille 34, sections du Contrat social de la halle au bled, des Gardes françaises, du Muséum et des marchés

Plan de Jacoubet

*Plan de Paris, par Théodore Jacoubet architecte.
Réduction faite d'après la minute de l'Atlas général
de Paris en 54 feuilles. 1854.*

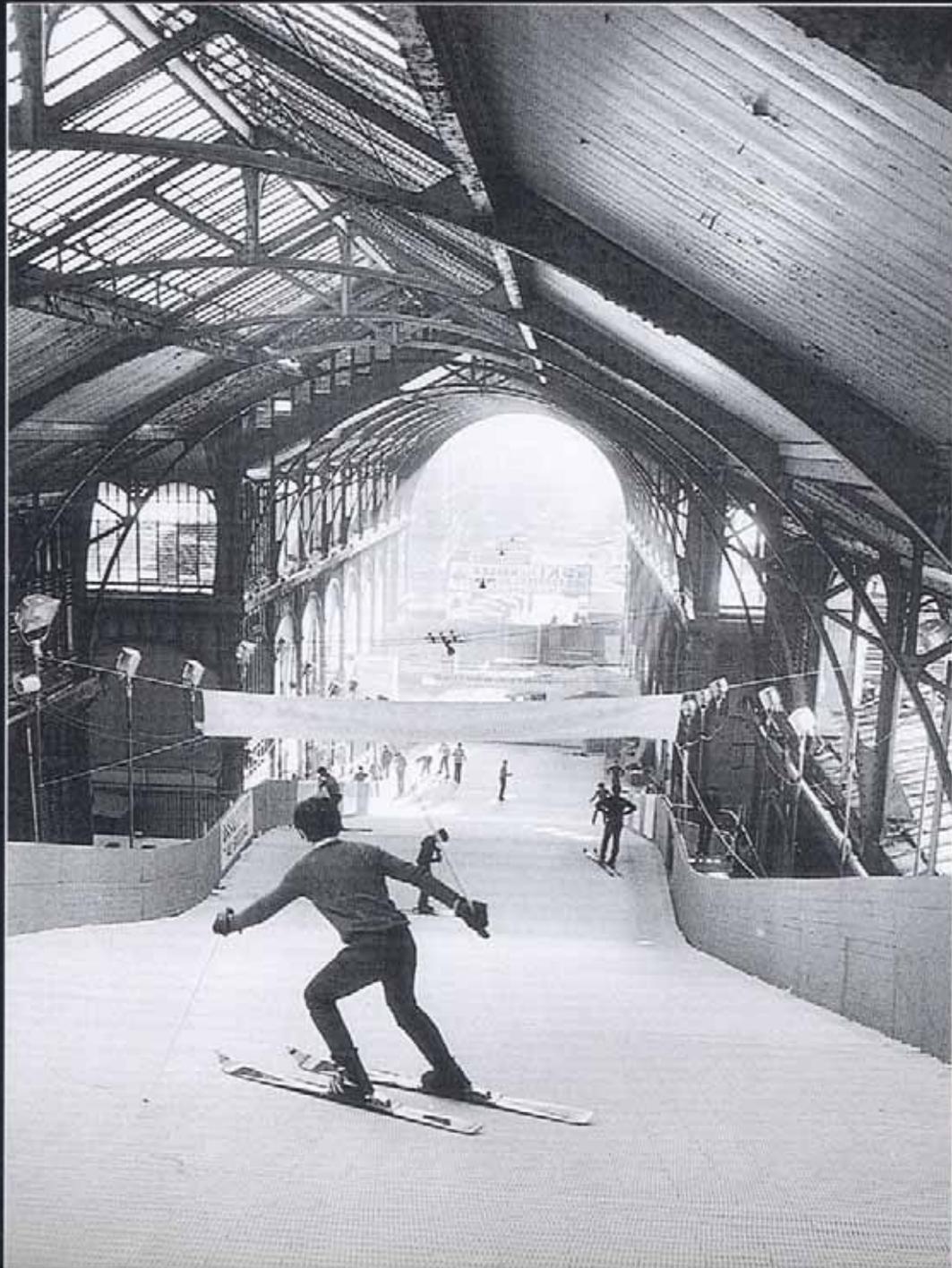
Gravé par Bonnet, imprimé par Kaeppetin,
écrit par Hacq.
83 x 102 cm, en 1 feuille.
Plan géométral.
BNF, C&P, Ge AA 1134



Atlas de Jacoubet, 1827-1839, 23^e feuille (les Halles) surchargée au trait, détail







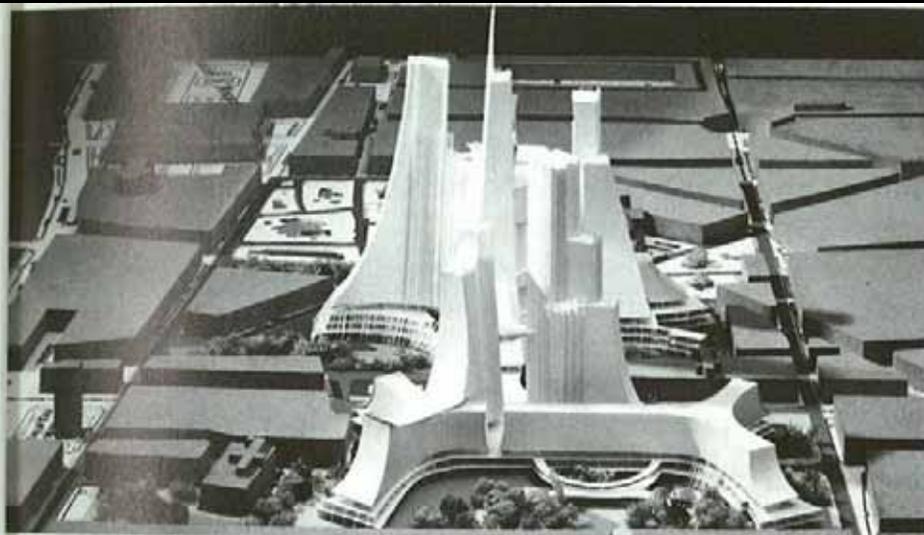




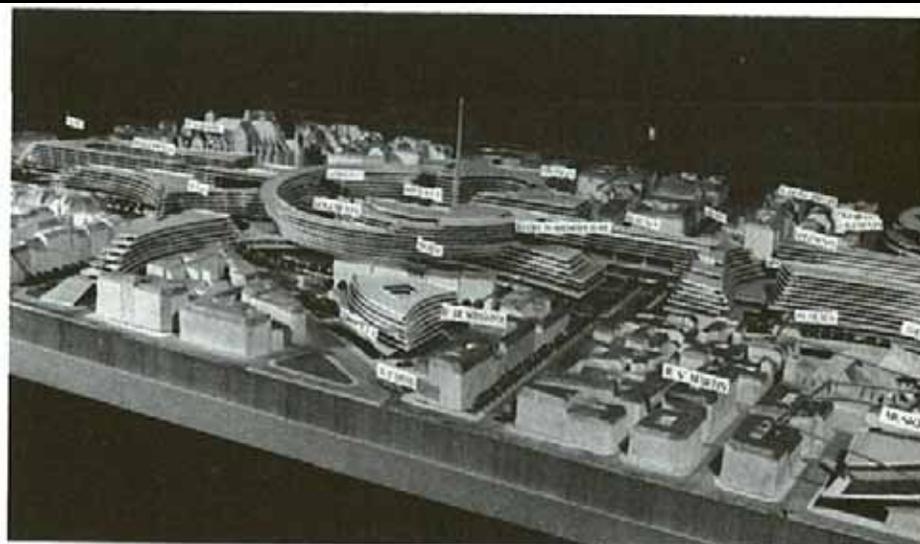


- Les Halles

Paris métropole



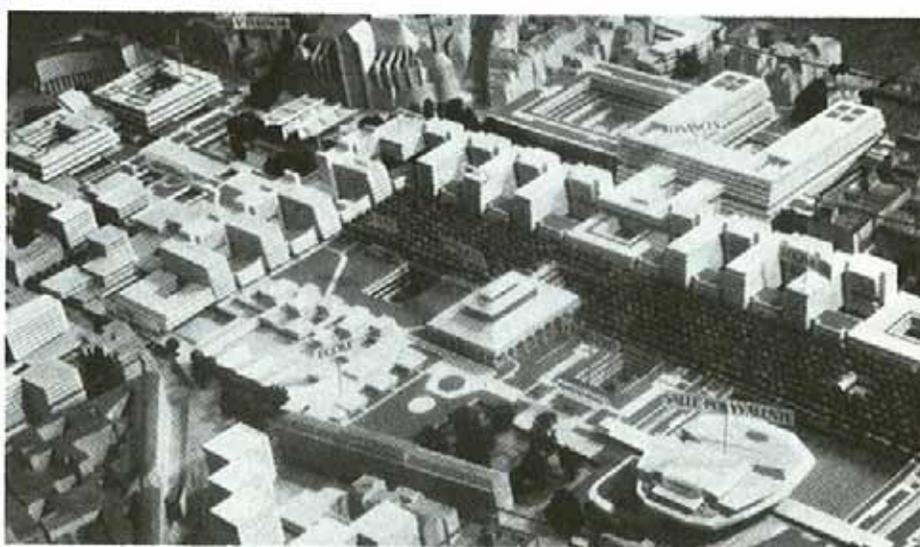
Projet de M. Faugeron - 1967.



Projet de M. Faugeron - 1968.



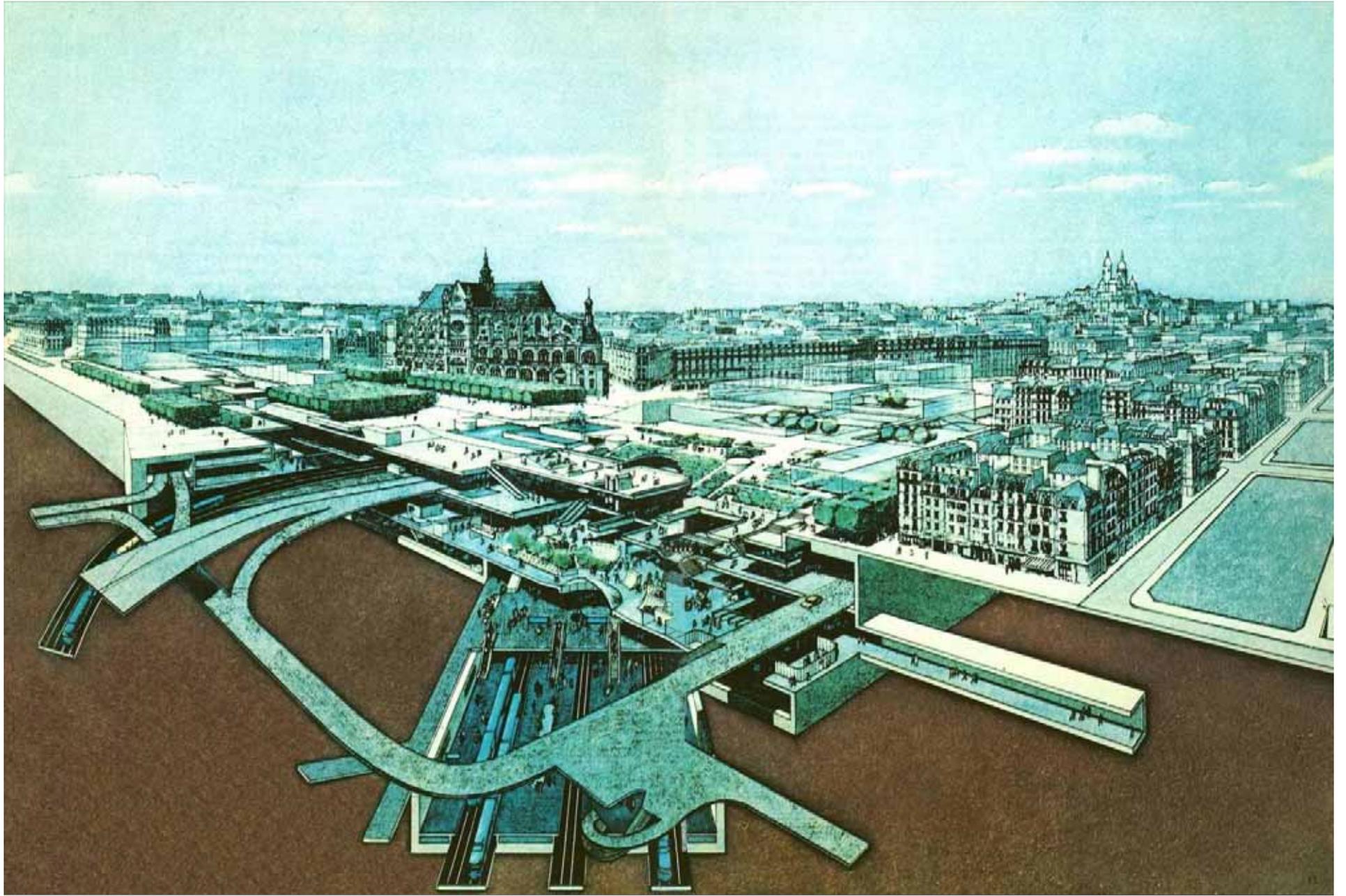
Projet de l'A.U.A. - 1968.



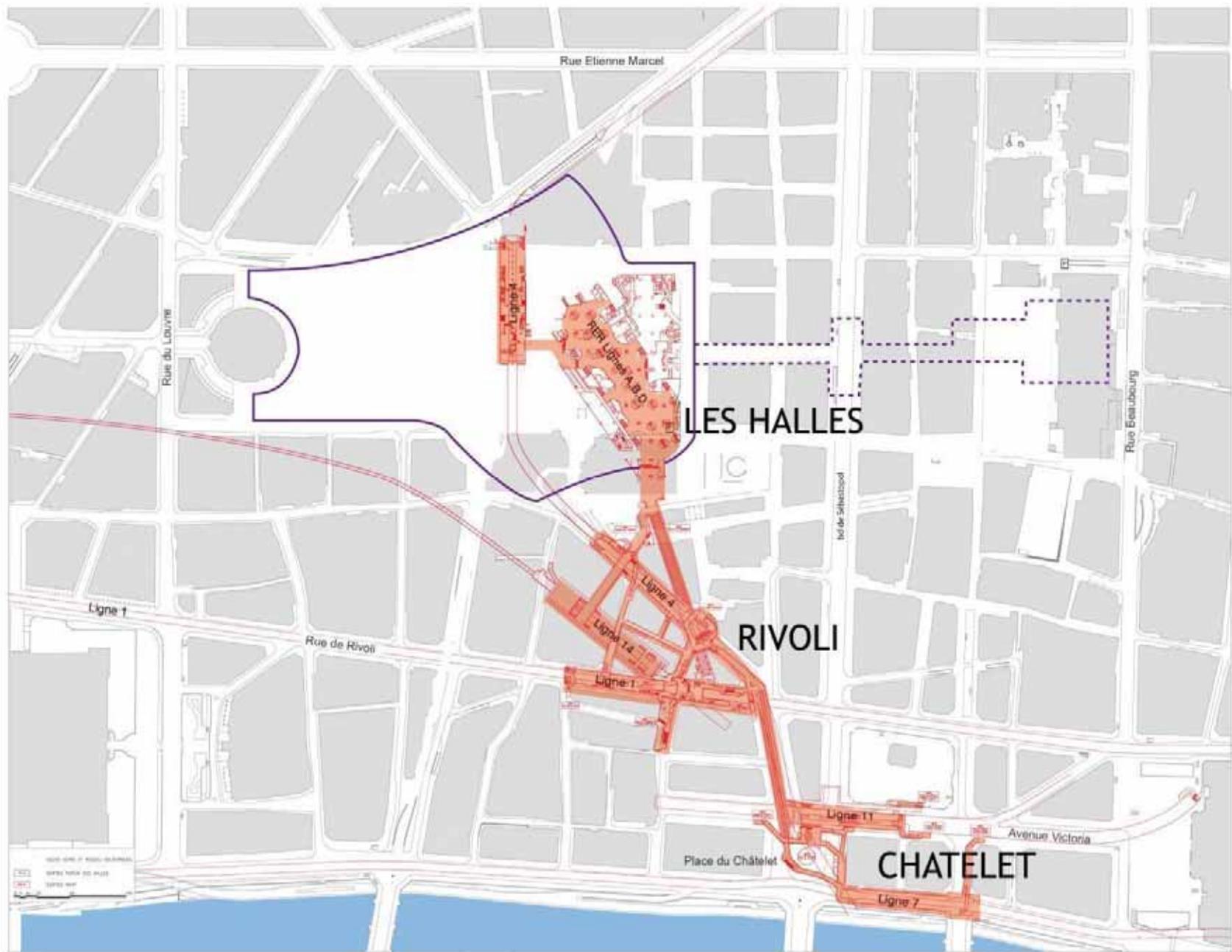
Projet de M. de Marien - 1968.



► Les projets pour la transformation de Halles
Paris Match n° 951 - juillet 1967



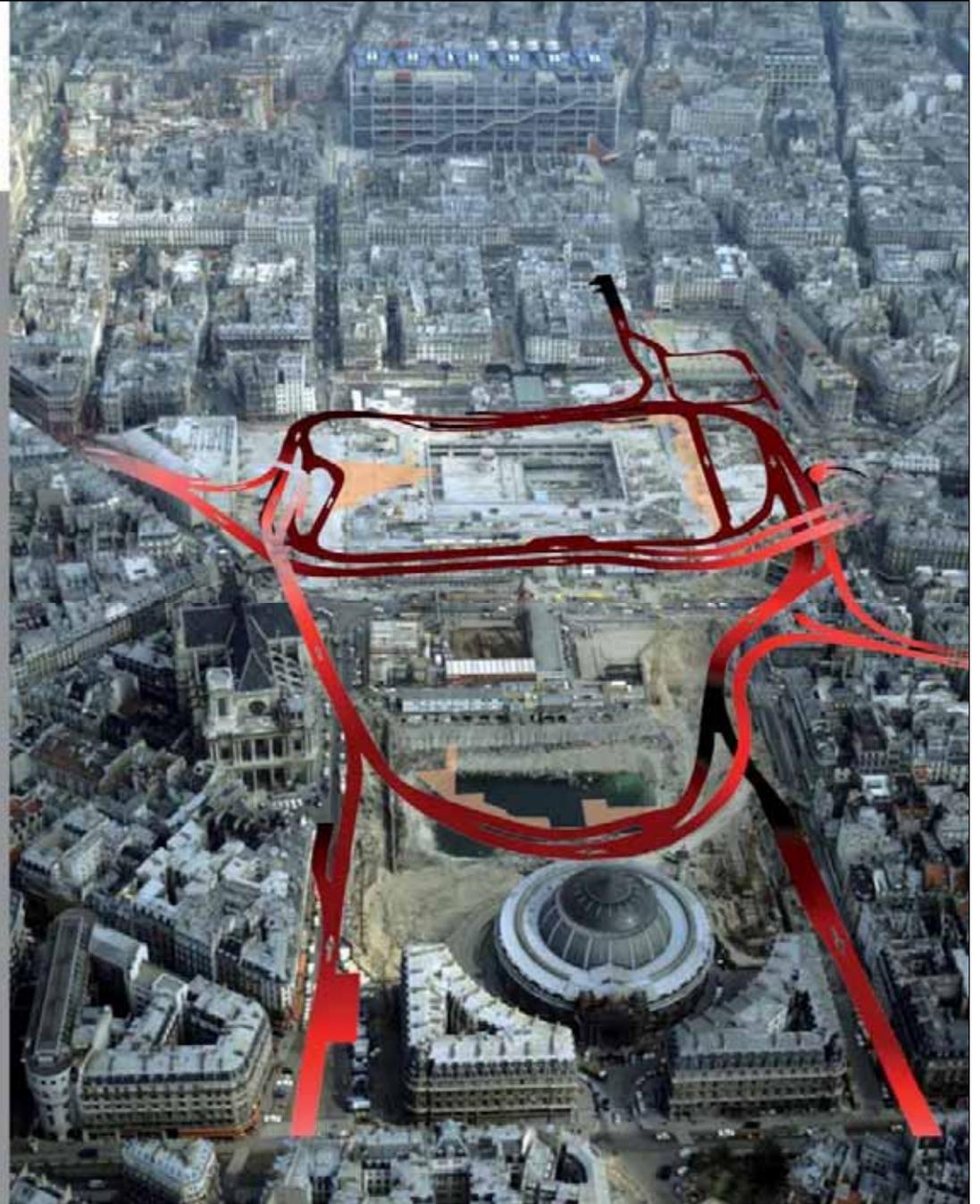








1966 / 1988 : un monument d'infra-architecture
grande et petite boucles







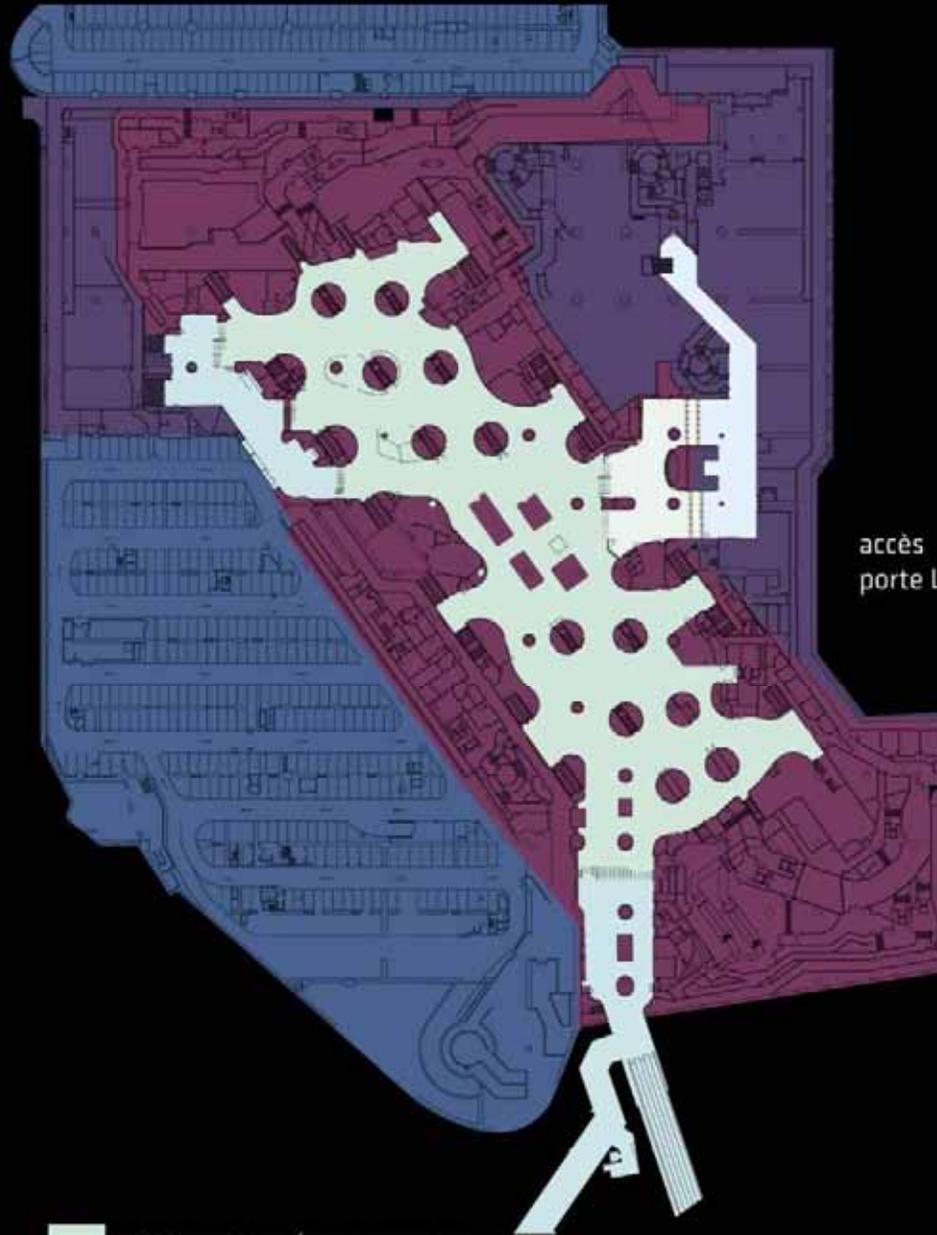
M. Jacques Chirac, Maire de Paris, présente à la presse la nouvelle maquette du projet en mars 1980.

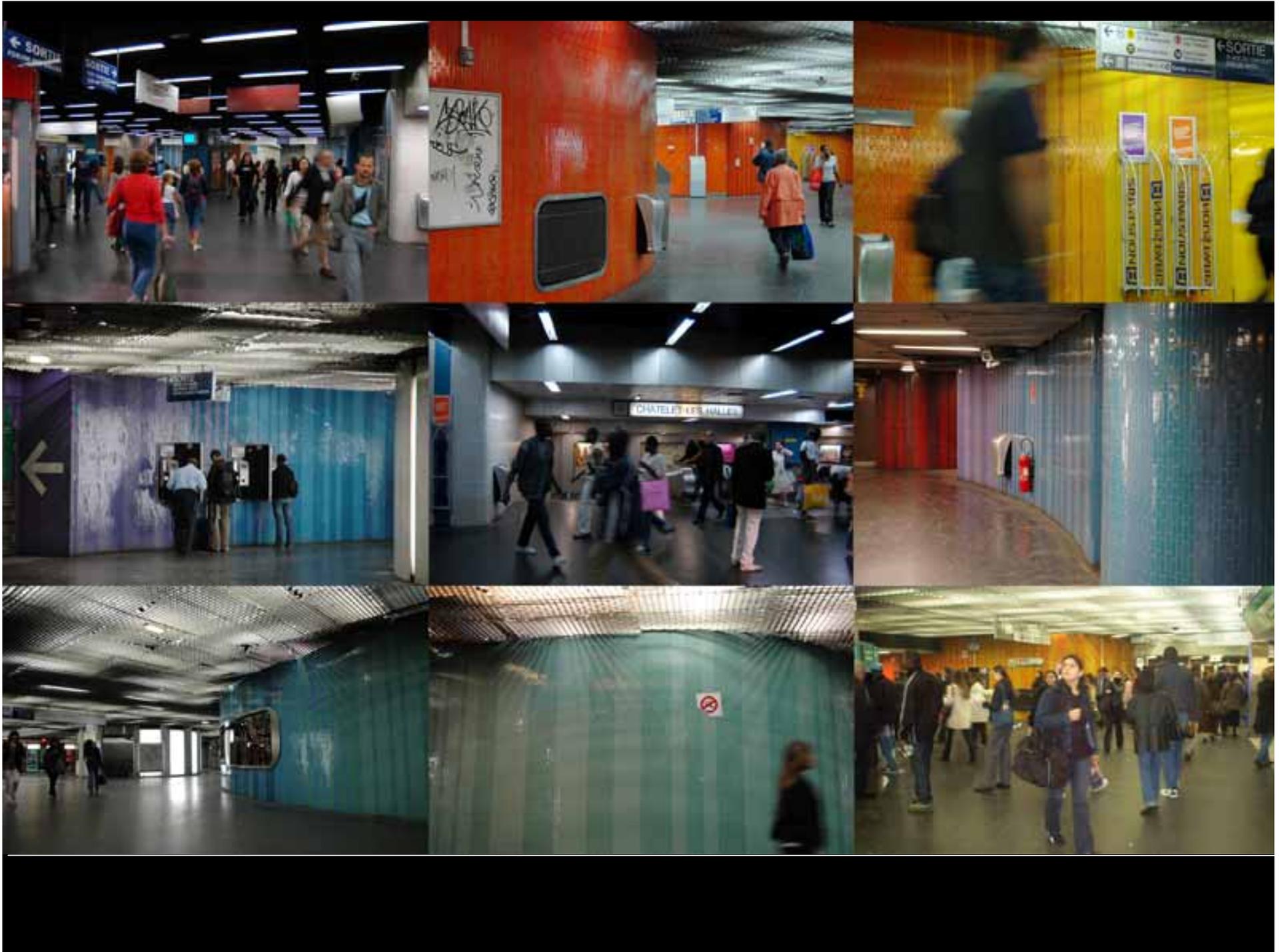


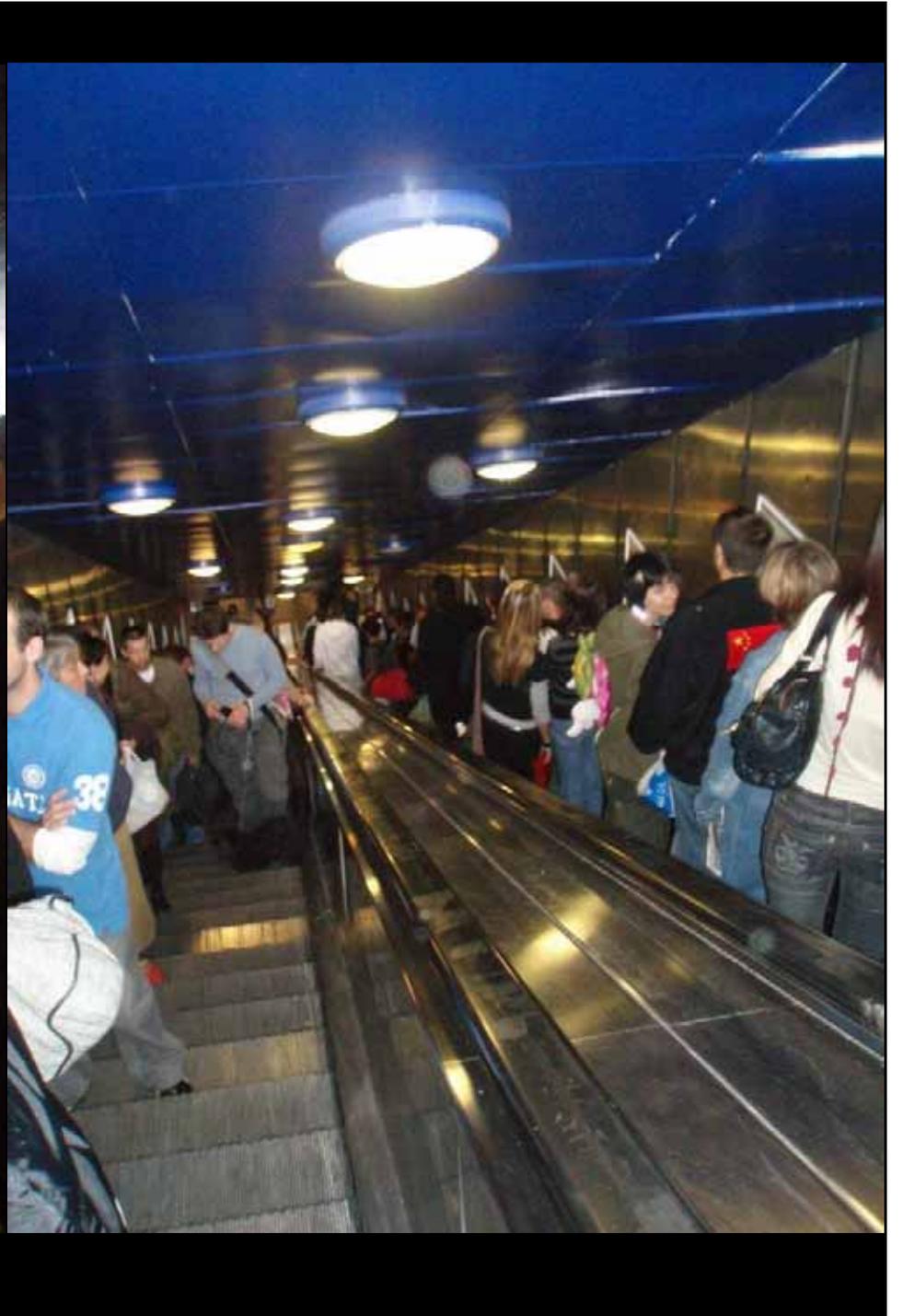
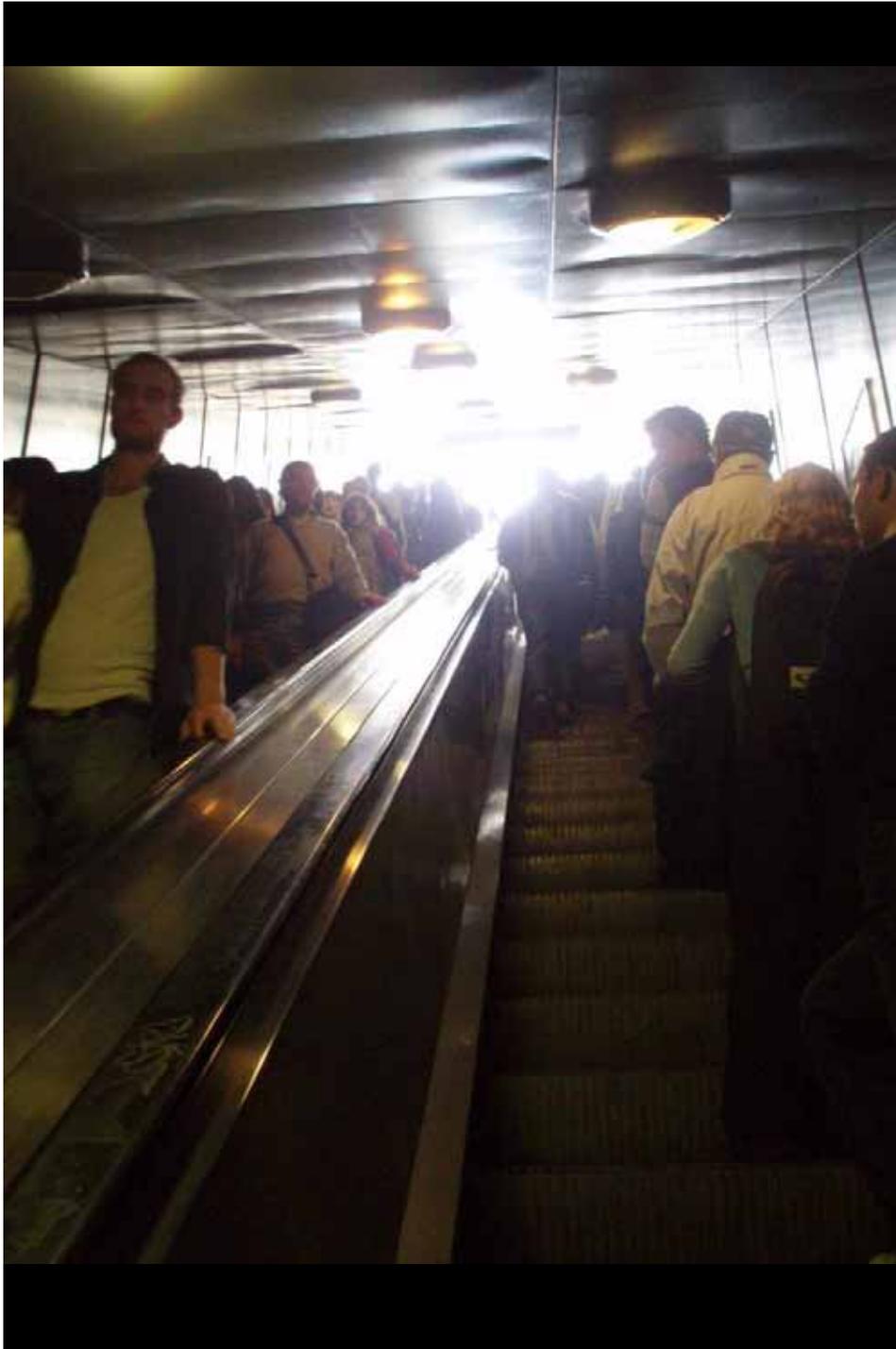
accès
place Carrée

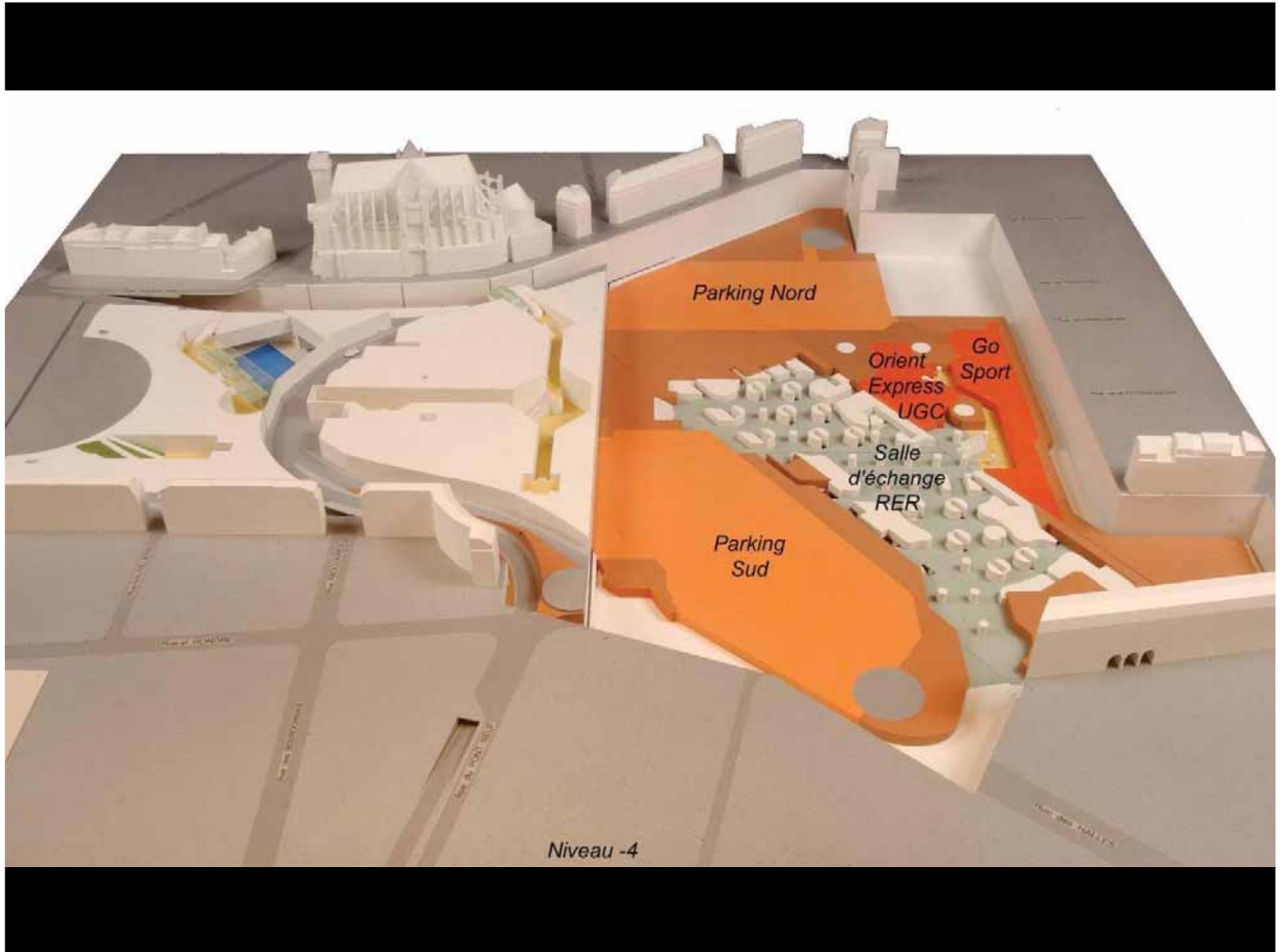
accès
porte Lescot

- espace voyageurs / *espace voyageurs*
- locaux d'exploitation / *locaux d'exploitation*
- mail commercial / *mail commercial*
- parcs de stationnement / *parcs de stationnement*

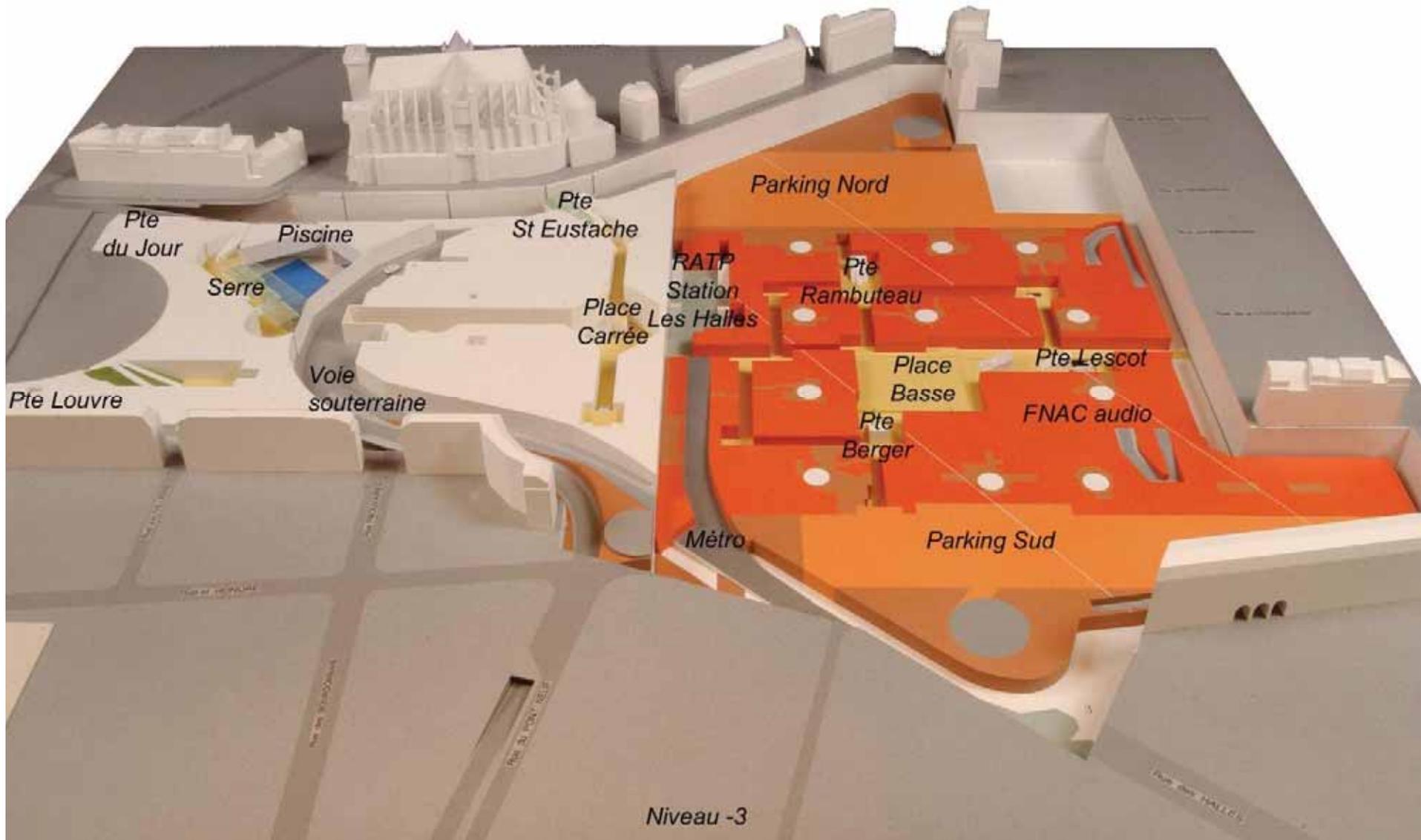


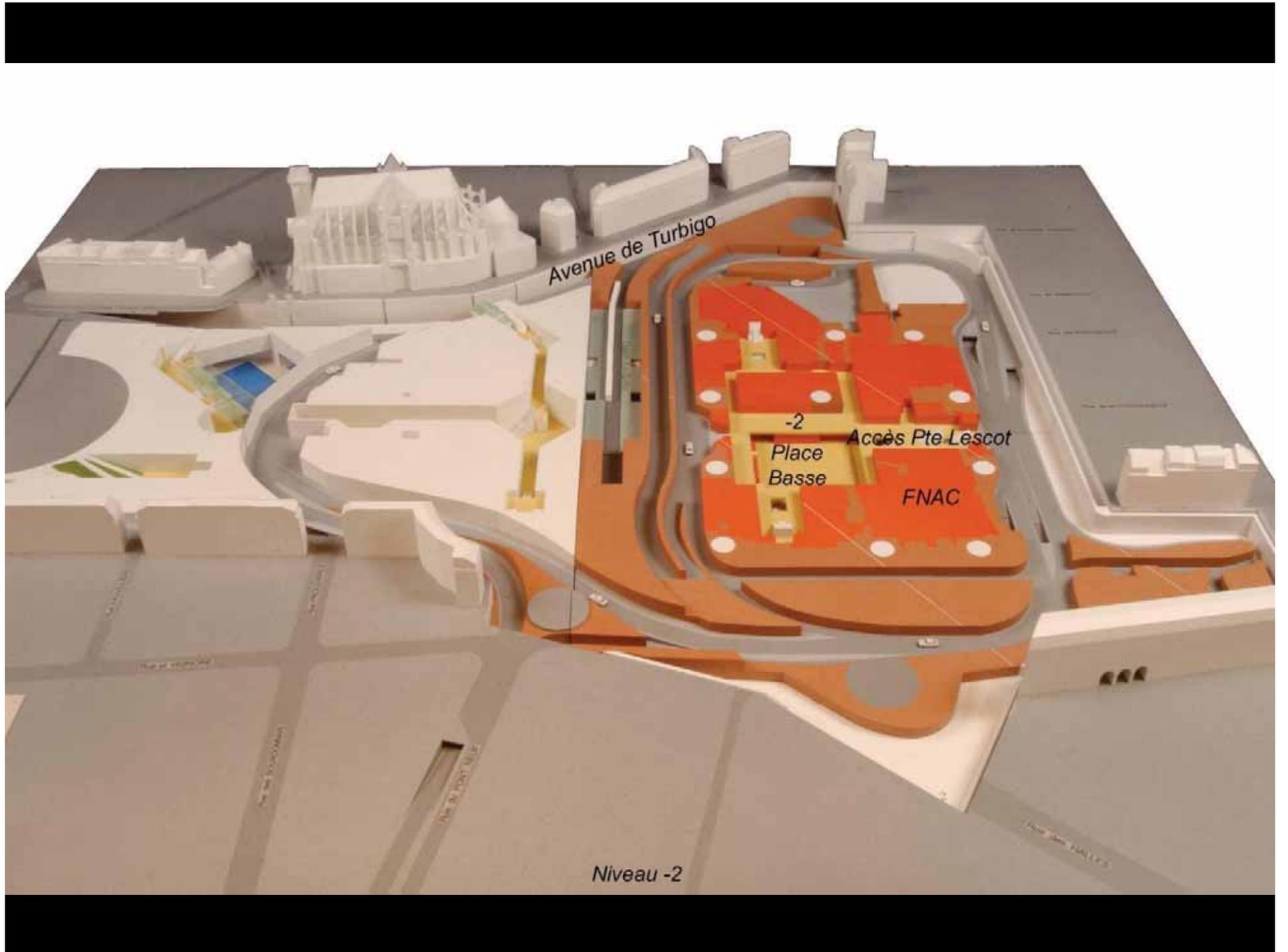


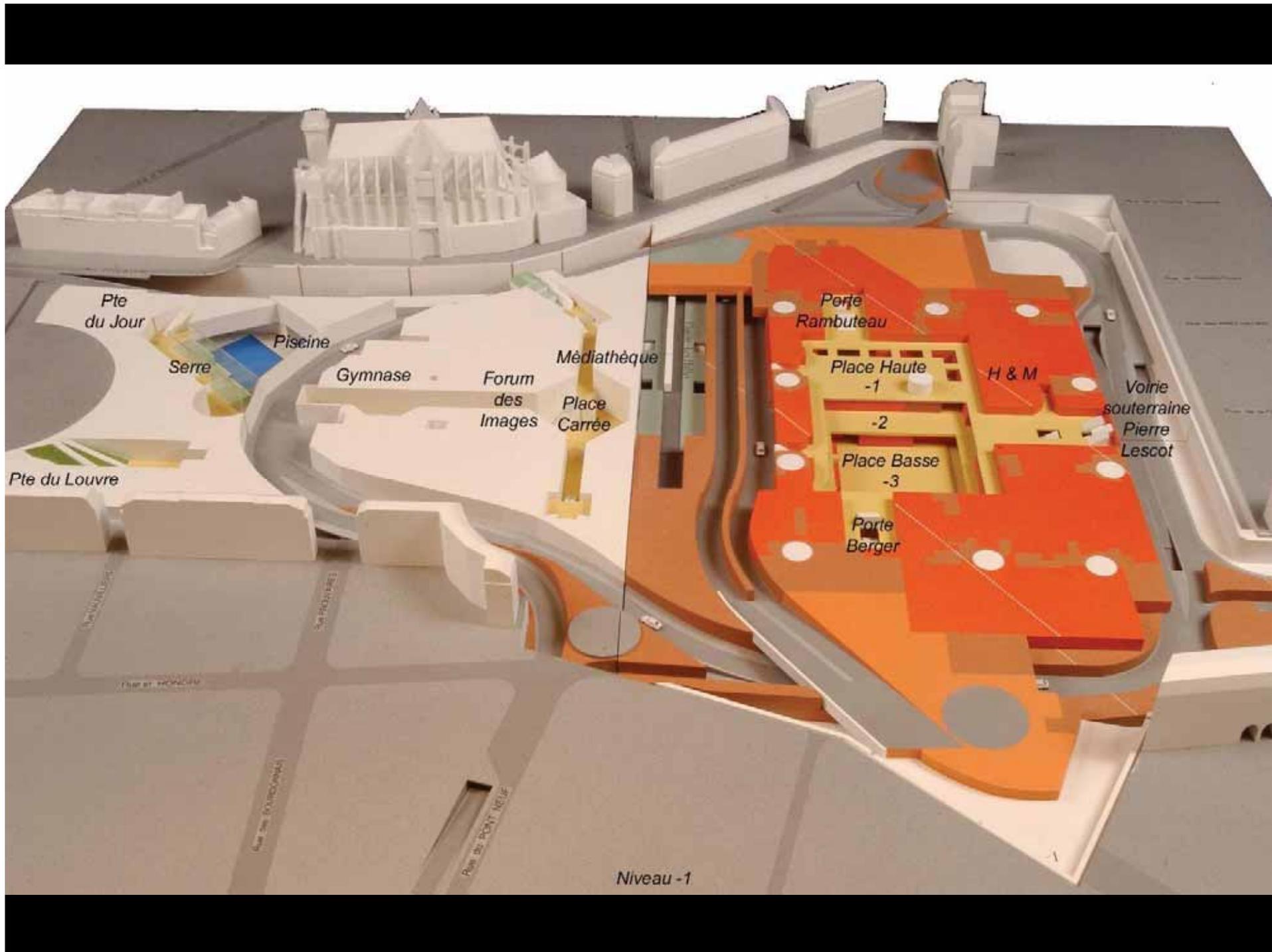


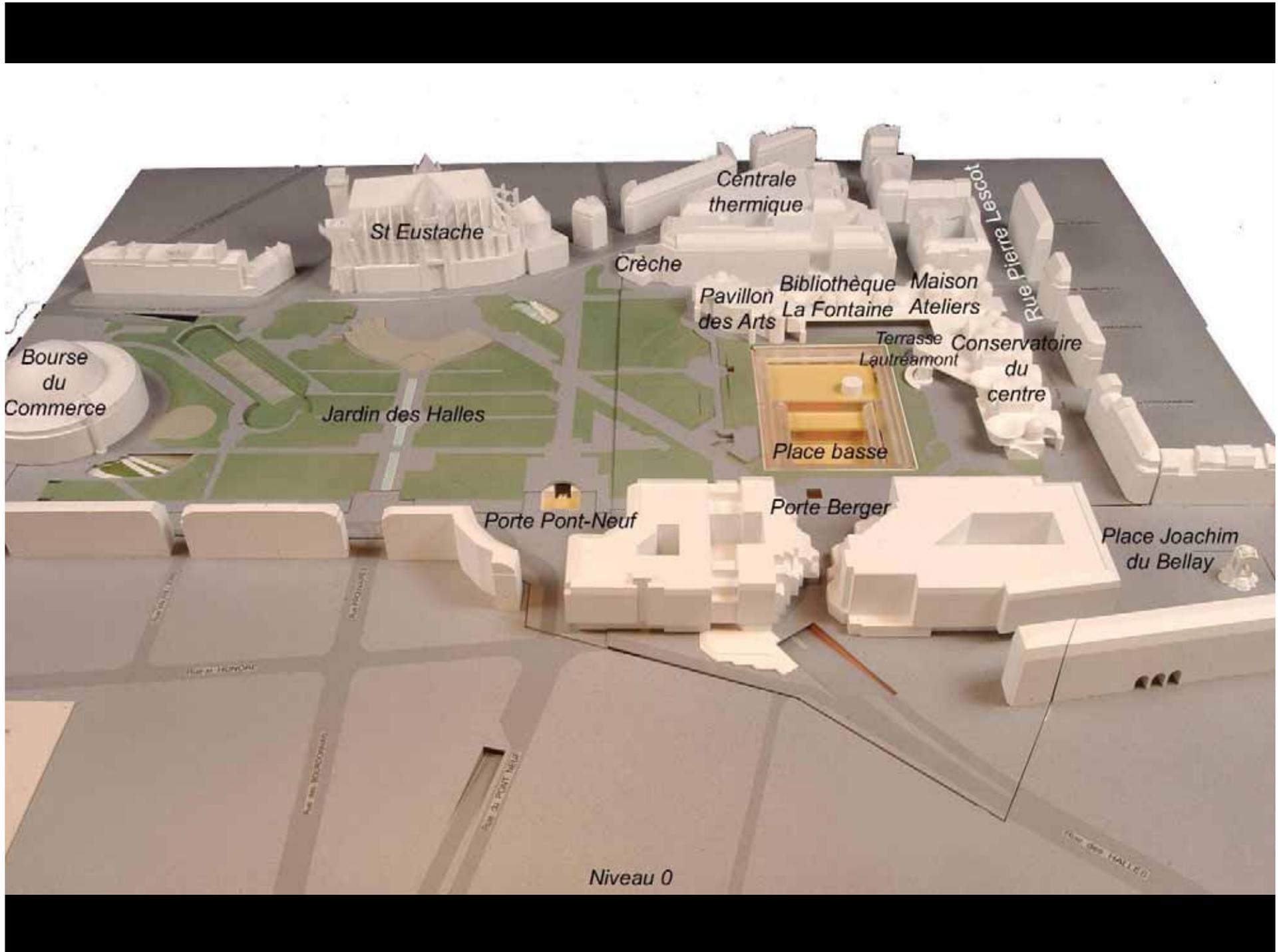


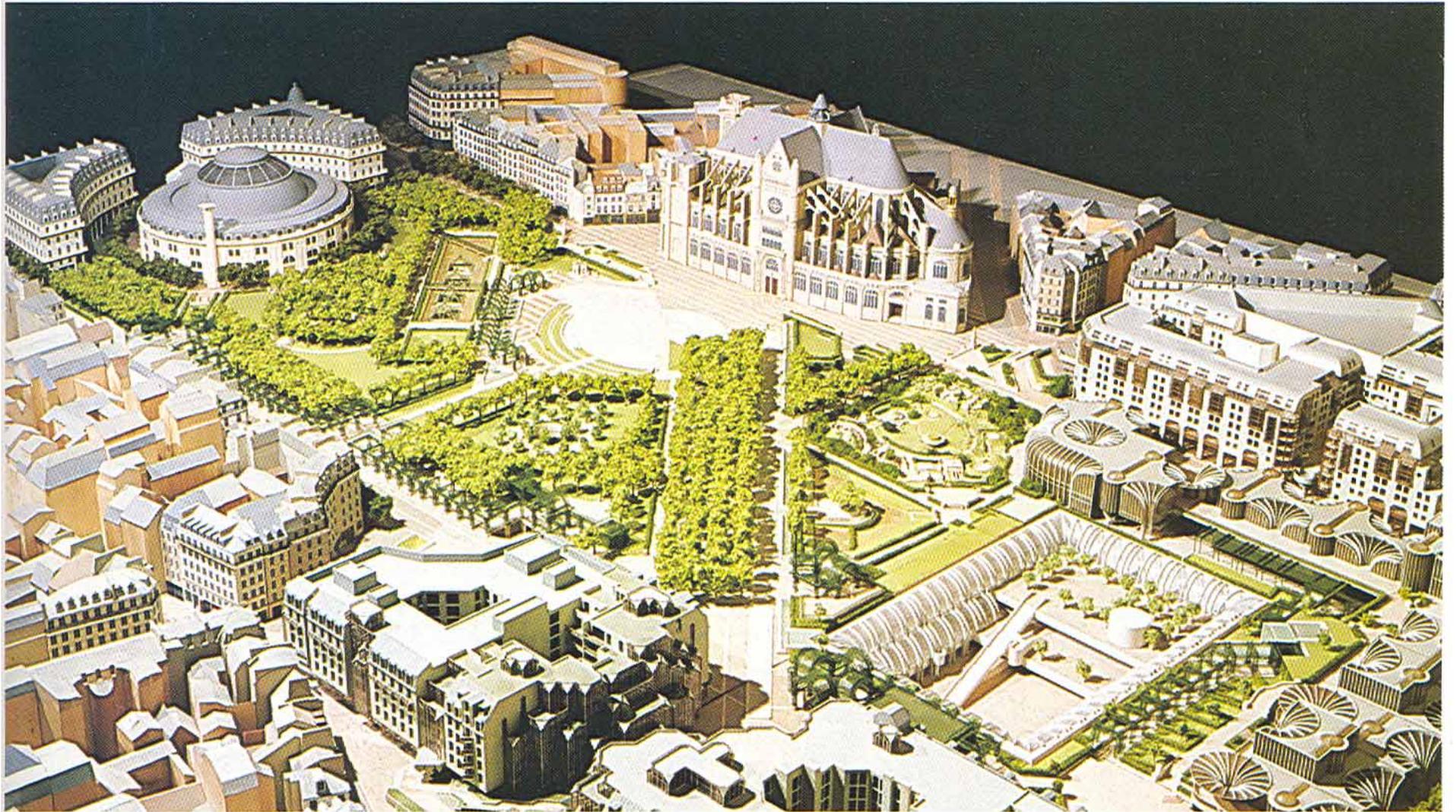




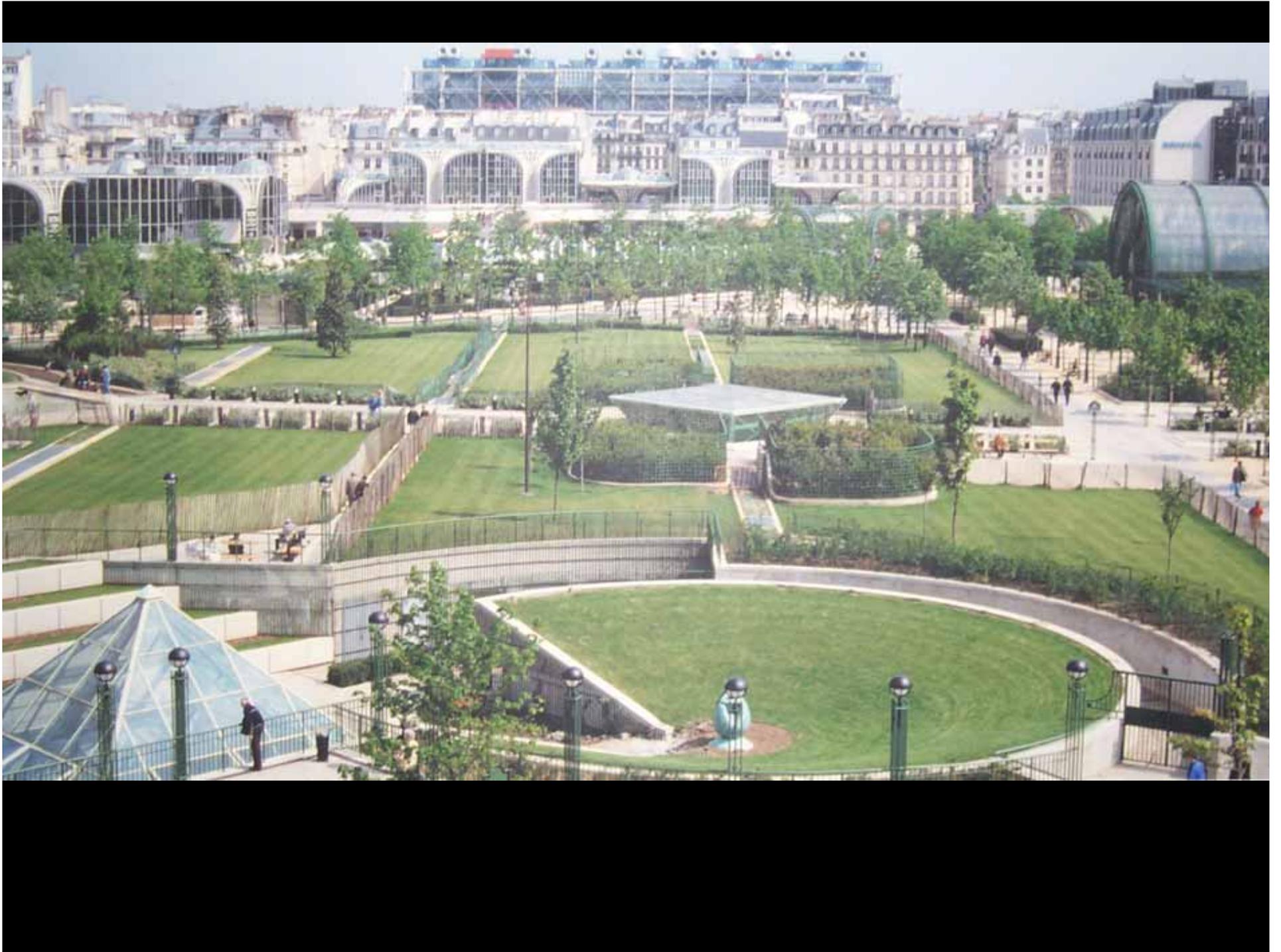




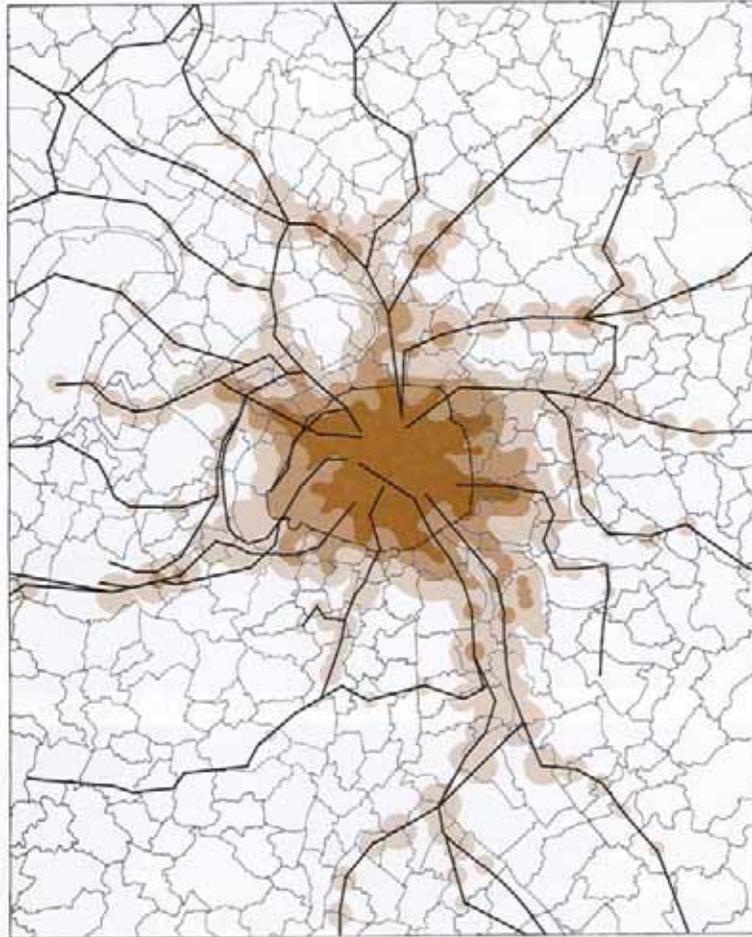




La maquette établie en 1981 exprime le parti d'aménagement définitif. Des mises au point et des approfondissements de détail seront cependant encore nécessaires, pour le jardin surtout.







Temps d'accès à Châtelet en 1977

(avant ouverture de la gare R.E.R.)



source R.A.T.P.

La comparaison de ce graphique avec celui de la page ci-contre illustre l'augmentation spectaculaire de l'accessibilité des Halles, en dix ans, due à la création du réseau RER et à l'interconnexion SNCF-RATP. Près des deux tiers des habitants et des emplois de l'agglomération seront en 1988 à moins d'une heure des Halles ; le centre ancien de Paris prend — ou plutôt reprend — ainsi le rôle de pôle régional principal du fait de son accessibilité, en même temps que du point de vue de l'animation.

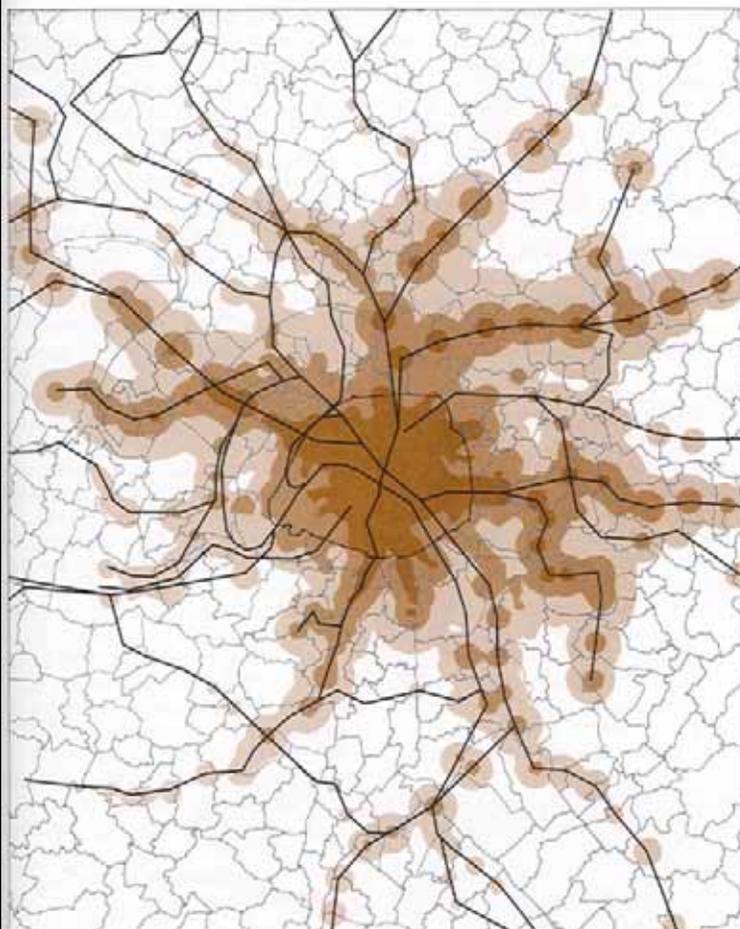
Outre ces parcours directs, la gare est reliée avec une seule correspondance à la quasi-totalité des stations du métro parisien en particulier les gares d'Austerlitz et Saint-Lazare. De plus, l'achèvement de la gare Saint-Michel sur la ligne B du RER — prévu en 1988 — permettra la correspondance, à proximité immédiate de Châtelet, avec la ligne C qui longe la rive gauche de la Seine, dessert la gare d'Austerlitz et l'aéroport d'Orly, aboutit à l'ouest à Versailles et à la ville nouvelle de Saint-Quentin en Yvelines et, au sud-est, à Massy-Palaiseau, Dourdan et Etampes. Cette ligne C doit être prolongée à partir de 1988 par une antenne nouvelle qui, de-

puis la gare du Champ de Mars, rejoindra Ermont et Montigny-Beauchamp, en utilisant dans Paris la ligne de petite ceinture ouest.

Une véritable organisation nouvelle des réseaux ferrés parisiens de transports en commun se met ainsi en place, autour du réseau RER et de son point central, aux Halles. L'organisation de l'ensemble des déplacements s'en trouve modifiée car, pour de nombreux mouvements vers Paris ou même entre banlieues, il est plus rapide d'emprunter d'abord le RER puis, après une correspondance, le métro jusqu'à la destination finale. Le réseau du métro joue donc en partie un rôle de distribution locale de déplacements

commencés sur le RER ; les stations de correspondance RER-métro et au premier chef « Les Halles - Châtelet » deviennent des points d'éclatement et de redistribution des mouvements.

La zone desservie en moins d'une demi-heure par les transports en commun comprend actuellement à l'heure de pointe près de 2 millions d'habitants et autant d'emplois. Cette accessibilité sera encore renforcée par le développement du réseau et les mesures d'exploitation prévues au cours des prochaines années. Leur effet sera surtout sensible dans la banlieue : ainsi, en 1988, la zone accessible en moins d'une demi-heure se sera lé-



Temps d'accès à Châtelet en 1988



source R.A.T.P.

gèrement accrue, mais surtout on comptera à cet horizon plus de 6 millions d'habitants et plus de 3 millions d'emplois à moins d'une heure des Halles (en se fondant sur l'heure de pointe et sur la localisation actuelle de la population).

Les cartes présentées ci-contre montrent l'amélioration spectaculaire de l'accessibilité entre la période précédant l'ouverture de la gare des Halles et l'année 1988 : si dans Paris même les temps d'accès sont peu modifiés, il en va tout autrement pour la banlieue : le long des lignes du RER et de la SNCF, nombre de communes de proche et parfois de lointaine banlieue bénéficient d'une rapidité de desserte au-

trefois réservée au centre de l'agglomération. Le rôle et l'importance au niveau régional du centre de la capitale se trouvent nettement affirmés.

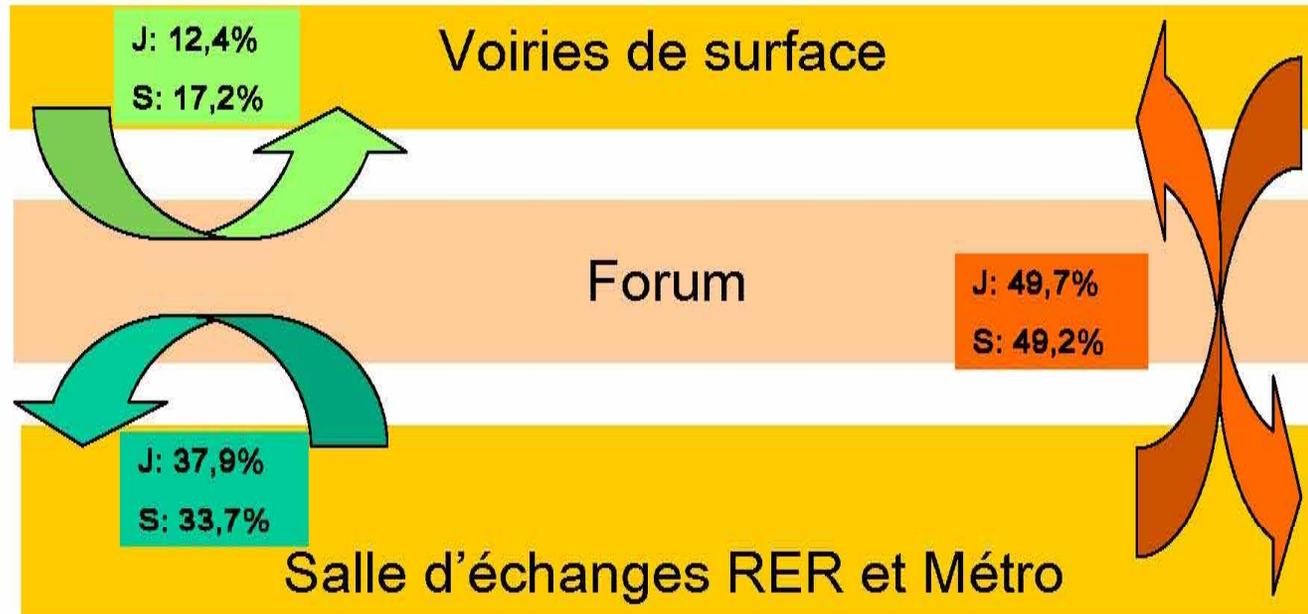
Un million de passages par jour, 150 000 à l'heure de pointe

La puissance exceptionnelle des réseaux qui y transitent fait de cette gare de transports en commun l'une des plus grandes au monde. Environ un sixième des déplace-

ments quotidiens effectués dans l'ensemble de la région et utilisant les transports en commun y passe, ce qui correspond à un million de passages par jour et plus de 150 000 pendant l'heure de pointe du soir.

Cependant la diffusion des voyageurs autour de la station ne constitue pas l'essentiel des mouvements : 70 % environ des voyageurs poursuivent en effet leurs parcours sans rupture de charge. Cependant, en l'espace d'une heure, 40 000 voyageurs se croisent dans les couloirs de correspondance, près de 25 000 entrent ou sortent par les différents accès. Les échanges les plus importants se développent au-

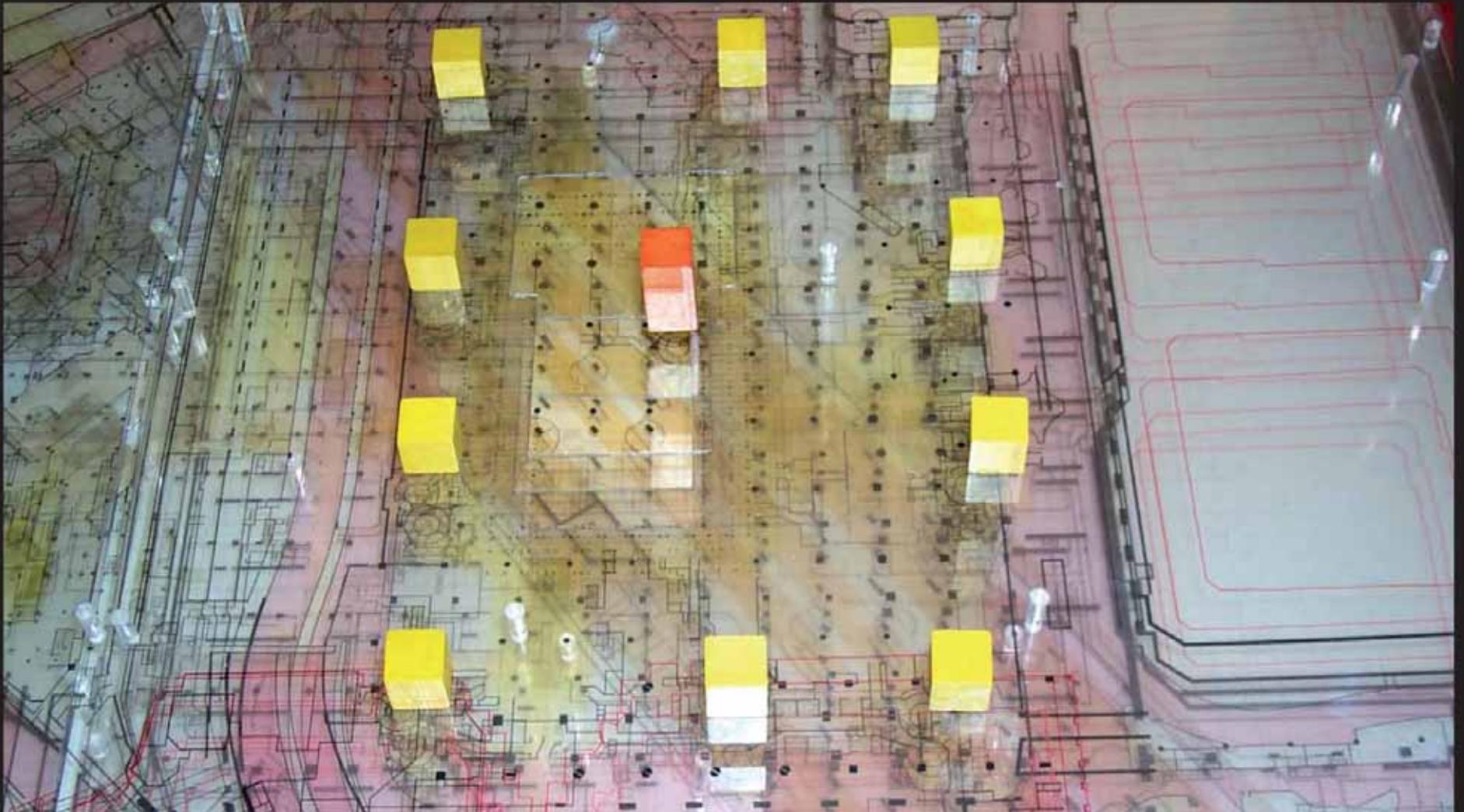
Trois types de flux qui doivent être distingués



- Plus de 100 000 sortants par jour (au mois de janvier) aux heures d'enquêtes, soit le jeudi de 7h30 à 19h30 (119 500 personnes) et le samedi de 10h00 à 12h00 et de 15h00 à 19h00 (113 000 personnes), soit 87% de la fréquentation totale du jeudi et 60% de celle du samedi.
- Parmi les traversants directs (liaisons entre voirie de surface et salle d'échanges), **la part de ceux qui se sont arrêtés dans le Forum est de 43% le jeudi et de 62% le samedi**
- Sur l'ensemble des chalands du Forum, la part de ceux qui déclarent s'arrêter dans le Forum est de **63% le Jeudi et de 69% le samedi**.
- En moyenne, **37%** des personnes interrogées le **jeudi** et **11%** le **samedi** se situaient dans le cadre d'un **déplacement contraint** (domicile-travail ou études).

LES HALLES, infrastructures / ville / architectures

SEURA, works in process 2004/2007







N° 2065 du 3 au 9 juin 2004

ParisObs

Le magazine de l'Île-de-France

SortirObs

21 pages
de programme :
cinéma,
musique,
théâtre,
expositions

Les Halles

VIVE

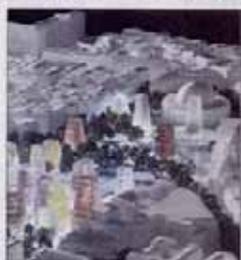
LES POLEMIQUES

Les Halles : la parole aux architectes

Les Halles de Paris. David Mangin, Rem Koolhaas, Jean Nouvel, Winy Maas, le projet de l'ancien marché central de Paris. Le maire Bertrand Delanoë a dévoilé ce midi par le maire, Bertrand Delanoë. David Mangin est favori

Rem Koolhaas, le projet « délicat »

Le projet de Rem Koolhaas est un défi. Il s'agit de créer un espace public qui soit à la fois un lieu de rencontre et un lieu de commerce. Le projet est très ambitieux et nécessite une grande coordination entre les différents acteurs du projet.



Le projet de Rem Koolhaas est un défi. Il s'agit de créer un espace public qui soit à la fois un lieu de rencontre et un lieu de commerce. Le projet est très ambitieux et nécessite une grande coordination entre les différents acteurs du projet.

Winy Maas, le projet « évolutif »



Le projet de Winy Maas est un défi. Il s'agit de créer un espace public qui soit à la fois un lieu de rencontre et un lieu de commerce. Le projet est très ambitieux et nécessite une grande coordination entre les différents acteurs du projet.

Le Figaro

David Mangin, le projet « civique »

Le projet de David Mangin est un défi. Il s'agit de créer un espace public qui soit à la fois un lieu de rencontre et un lieu de commerce. Le projet est très ambitieux et nécessite une grande coordination entre les différents acteurs du projet.



Le projet de David Mangin est un défi. Il s'agit de créer un espace public qui soit à la fois un lieu de rencontre et un lieu de commerce. Le projet est très ambitieux et nécessite une grande coordination entre les différents acteurs du projet.

Jean Nouvel, le projet « flexible »



Le projet de Jean Nouvel est un défi. Il s'agit de créer un espace public qui soit à la fois un lieu de rencontre et un lieu de commerce. Le projet est très ambitieux et nécessite une grande coordination entre les différents acteurs du projet.

Le trou des Halles creuse un fossé entre anciens et modernes

Delanoë devra trancher entre le Français Mangin et le Néerlandais Koolhaas

Match

Le projet de David Mangin est un défi. Il s'agit de créer un espace public qui soit à la fois un lieu de rencontre et un lieu de commerce. Le projet est très ambitieux et nécessite une grande coordination entre les différents acteurs du projet.

Le projet de David Mangin est un défi. Il s'agit de créer un espace public qui soit à la fois un lieu de rencontre et un lieu de commerce. Le projet est très ambitieux et nécessite une grande coordination entre les différents acteurs du projet.

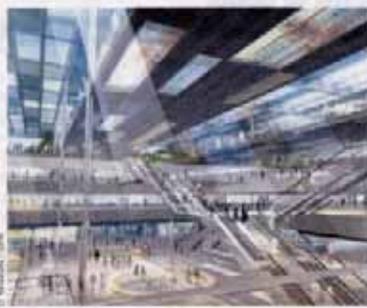
Le projet de David Mangin est un défi. Il s'agit de créer un espace public qui soit à la fois un lieu de rencontre et un lieu de commerce. Le projet est très ambitieux et nécessite une grande coordination entre les différents acteurs du projet.

aménagement des Halles sera dévoilé ce midi par le maire, Bertrand Delanoë. David Mangin est favori

David Mangin le minimaliste

Il est donné favori. David Mangin a pour ambition d'inscrire le quartier des Halles dans l'enchaînement des espaces publics parisiens, et non dans une compétition internationale des grandes villes. Le Français, qui est notamment à l'origine du réaménagement du boulevard Richard-Lenoir (11^e), préfère un programme peu haut et de faible emprise au sol. Il prévoit ainsi un toit de deux hectares (l'équivalent de la place des Vosges), haut de 9 mètres et large de 145. Ce passage couvert de XXI^e siècle

serait composé de caissons couverts de cuivre patiné, vitrés ou ajourés. Le toit géant servirait ainsi de « hall de gare, promenade et galerie commerciale ». Une large avenue, un peu à la manière des Ramblas de Barcelone, relierait également ce nouveau « carreau des Halles » à la Bourse du commerce. En ce qui concerne la salle d'échanges de la RATP, David Mangin suggère un travail sur la signalétique et une amélioration des conditions de fonctionnement des trottoirs roulants.



Rem Koolhaas l'audacieux

Le challenger. Les « émergences » de Rem Koolhaas sont soutenues par les défenseurs de l'architecture contemporaine. Coloré et translucide, le projet du Néerlandais vise à relier le monde souterrain au jardin. Destiné à améliorer le confort et la sécurité, un cunyon à ciel ouvert donnerait ainsi sur la salle d'échanges RATP. Une architecture ludique, correspondant au public jeune et métissé du site, commente la société d'économie mixte (SEM) Centre. Le jardin serait agencé en cercles aménagés selon le type de publics - enfants, adolescents, adultes. Rem

Koolhaas évoque par exemple un « cercle des jardiniers », un « cercle d'aventure » et une serre. Enfin, le nombre d'« émergences » est modulable, de 6 à 21. Un point que la commission d'appel d'offres devra également trancher si le projet est retenu. L'agence de Koolhaas, OMA, s'était déjà fait remarquer aux concours du parc de la Villette (1982) et de la Très Grande Bibliothèque de France (1989). Elle construit en ce moment le siège de CNN à Pékin, qui devra être terminé pour les Jeux olympiques de 2008.



Jean Nouvel le vieux briscard

L'architecte préféré des Parisiens ne transformera sans doute pas l'essai. Jean Nouvel et son carreau de verre plafonnant à 27 mètres de haut étaient bien partis, mais l'engouement autour du projet est un peu retombé. Créant une véritable place couverte, le plafond du carreau serait recouvert de « miroirs programmables » pour créer des univers changeants. Bâiments transformés en préaux, pour mettre une transition avec les rues adjacentes, et nouveaux jardins en hauteur, le projet Nouvel mise sur la diminution de la densité

construite des Halles. Il évoque même une véritable « prairie suspendue ». La lumière naturelle est ici privilégiée et la température serait régulée sous le carreau grâce à sept portes d'accès. Si ce projet ne semble pas avoir séduit, Jean Nouvel n'en est pourtant pas à son coup d'essai à Paris. On lui doit notamment L'Institut du monde arabe, construit en 1981, la Fondation Cartier (1994) ou encore le musée du Quai Branly et le musée des Arts premiers, en construction dans le 7^e arrondissement.



Winy Maas l'original de service

Il devrait rester au pied du podium. Le projet de Winy Maas, l'autre Néerlandais engagé dans la compétition, apparaît irréalisable aux yeux de certains. L'architecte prévoit de créer un « gigantesque podium », sorte de dancefloor de verre translucide, à la fois « plancher d'un grand jardin et plafond d'une cathédrale descendant jusqu'aux quais du RER ». Mieux, la structure est illuminée du dessous et devient ainsi une lanterne pour la nuit. Ce vitrail est une destination en soi, de caractère international, plaide Winy Maas, dont l'équipe a réalisé le pavillon des

Pays-Bas pour l'Exposition universelle de Hanovre (Allemagne), en 2000. L'architecte espère ainsi « mettre le site des Halles en relation avec les boulevards flâneurs » qui le relient au centre de Paris. Mais le risque d'accumulation de saletés et l'étanchéité du podium inquiètent les habitants. « La grande surface vitrée engendre un sentiment d'artificialité froide du sol urbain, jusqu'à créer un certain malaise », conclut-on à la SEM Centre, après l'exposition de maquettes.

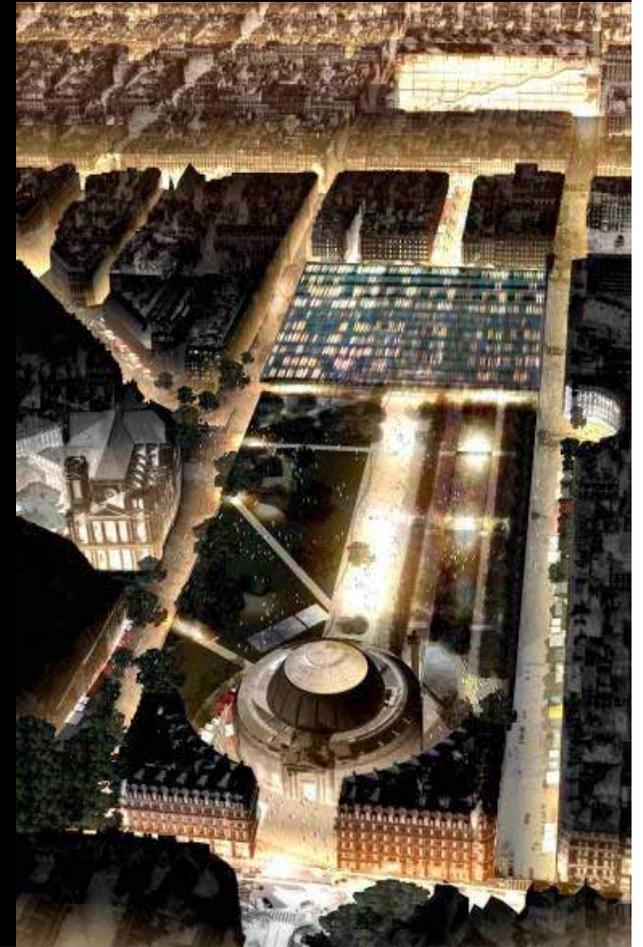


20 Minutes



construire le vide

faire événement la nuit
sans faire monument le jour



les réponses SEURA

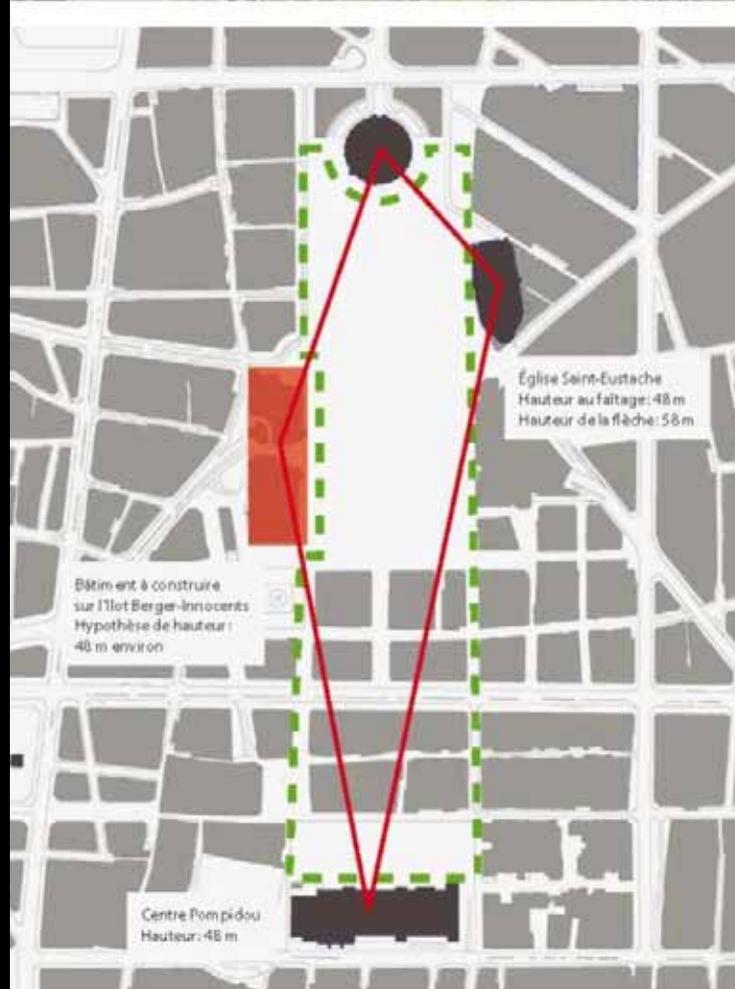
phase 1/ juin 2003 - phase 2/ mars 2004

14-10-2005

phase 1 / construire le vide

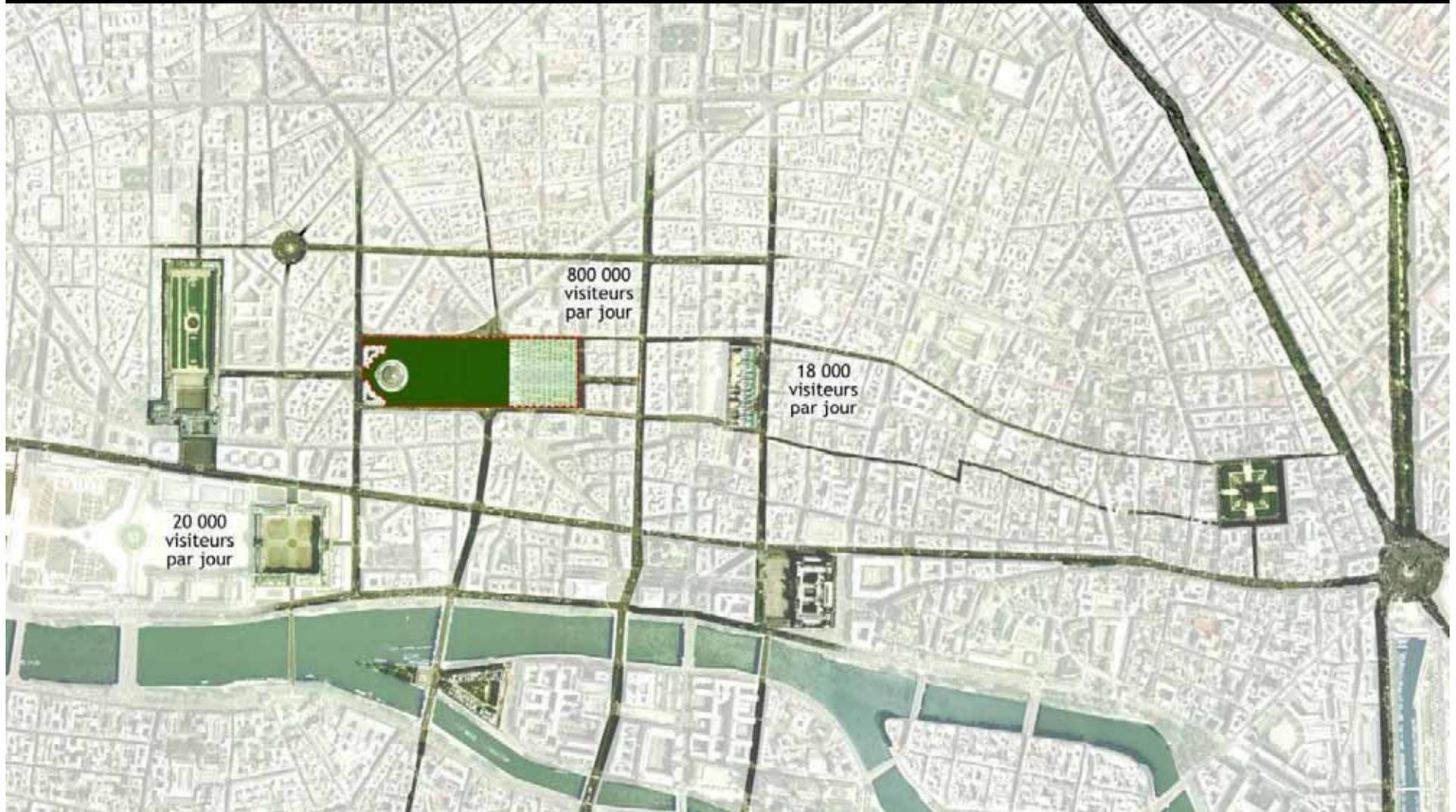


Visibilités et « centralités » périphériques



LE CENTRE DE PARIS, TRIANGULER LES REGARDS

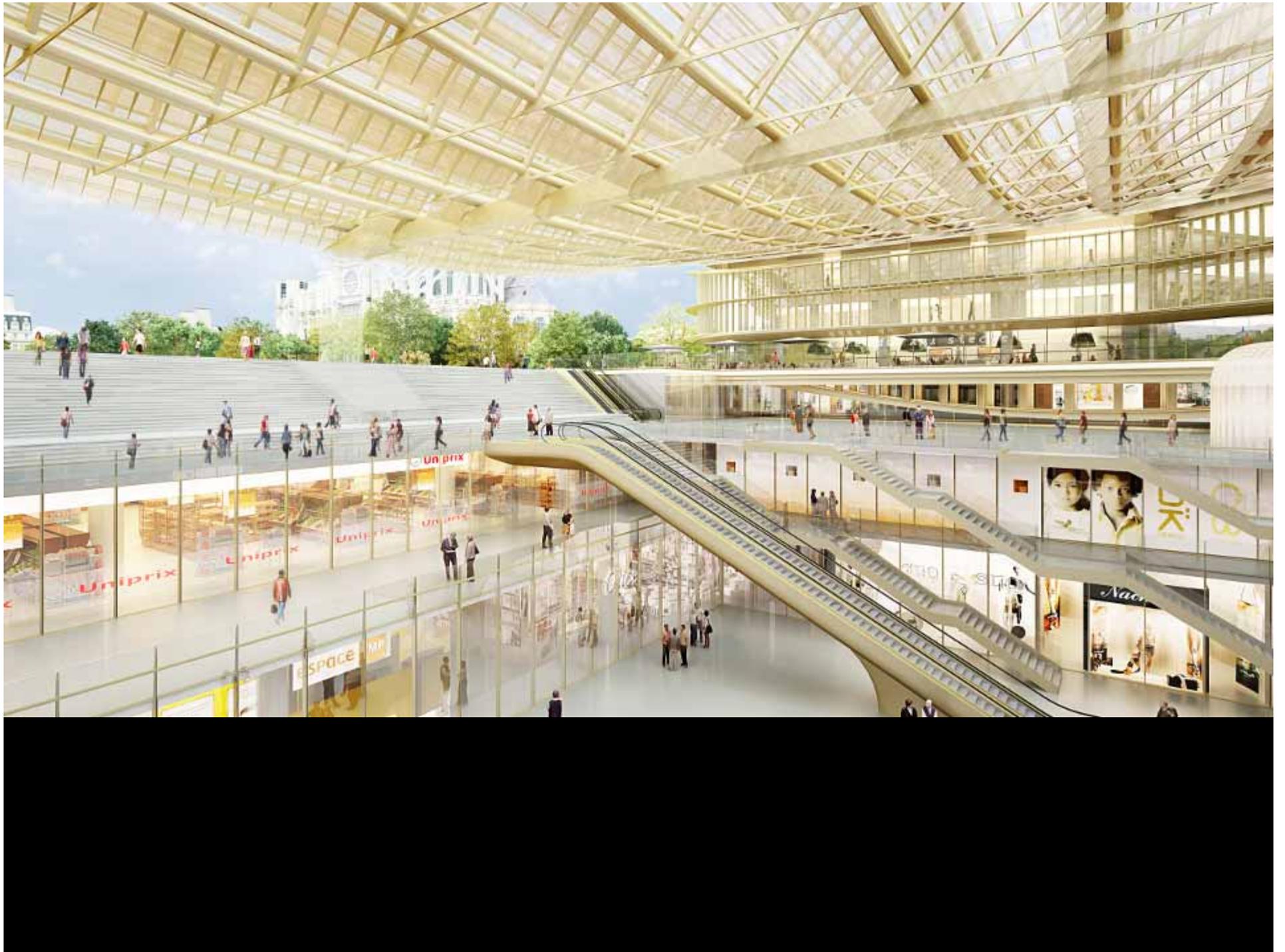
Paris / Babel – éditions de la
Villette



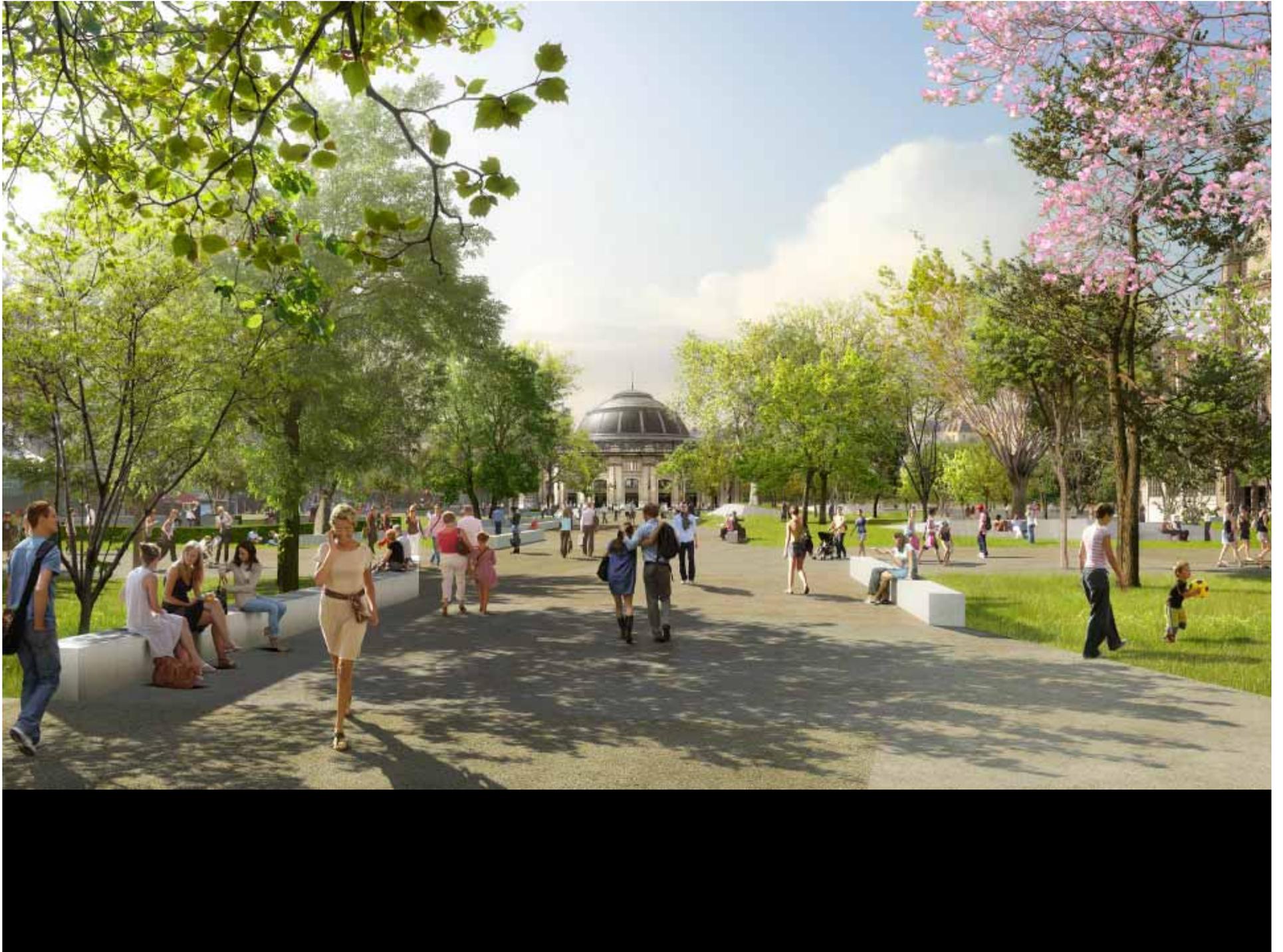
les Halles inscrites dans la trame des grands espaces publics parisiens





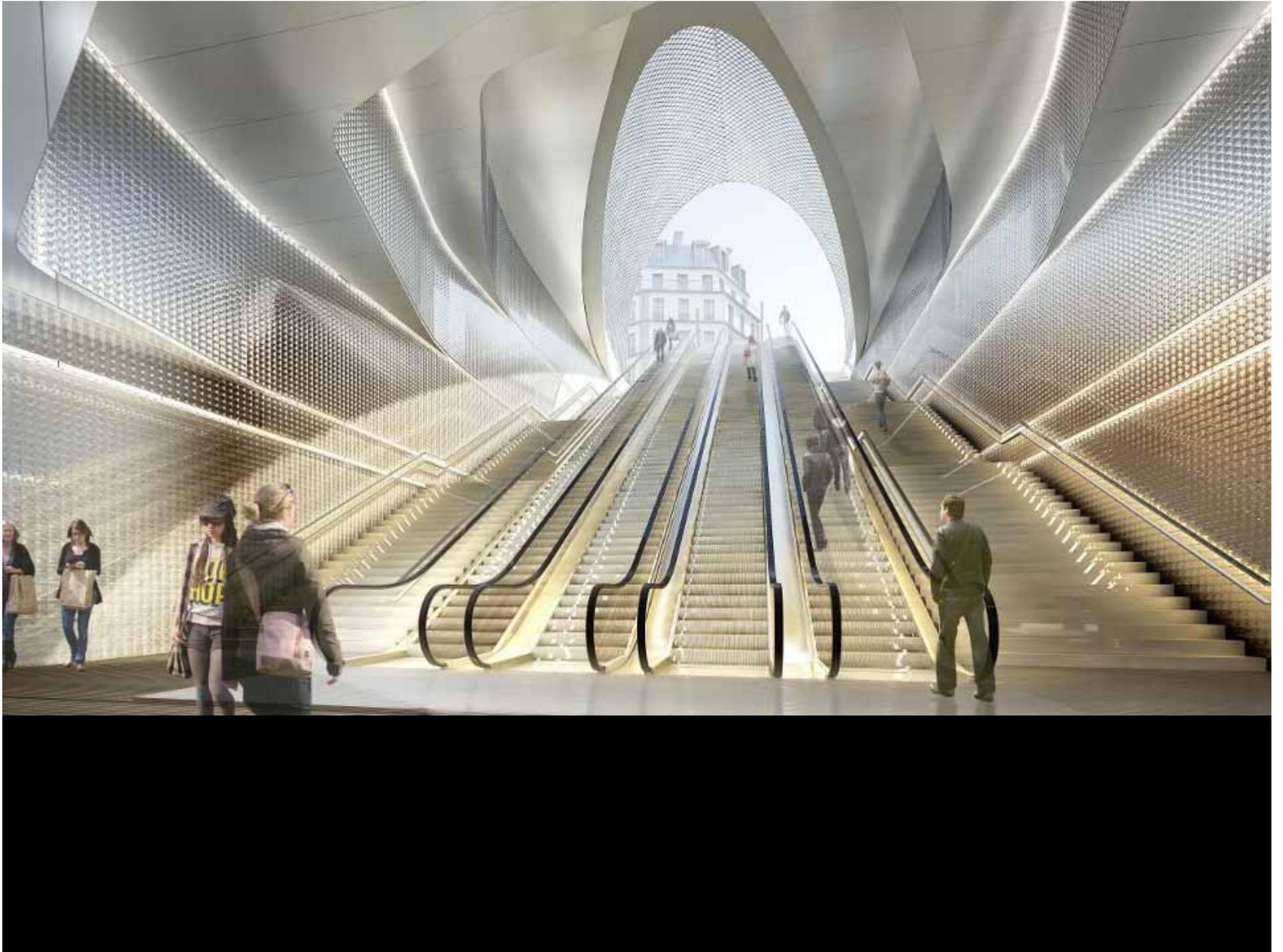


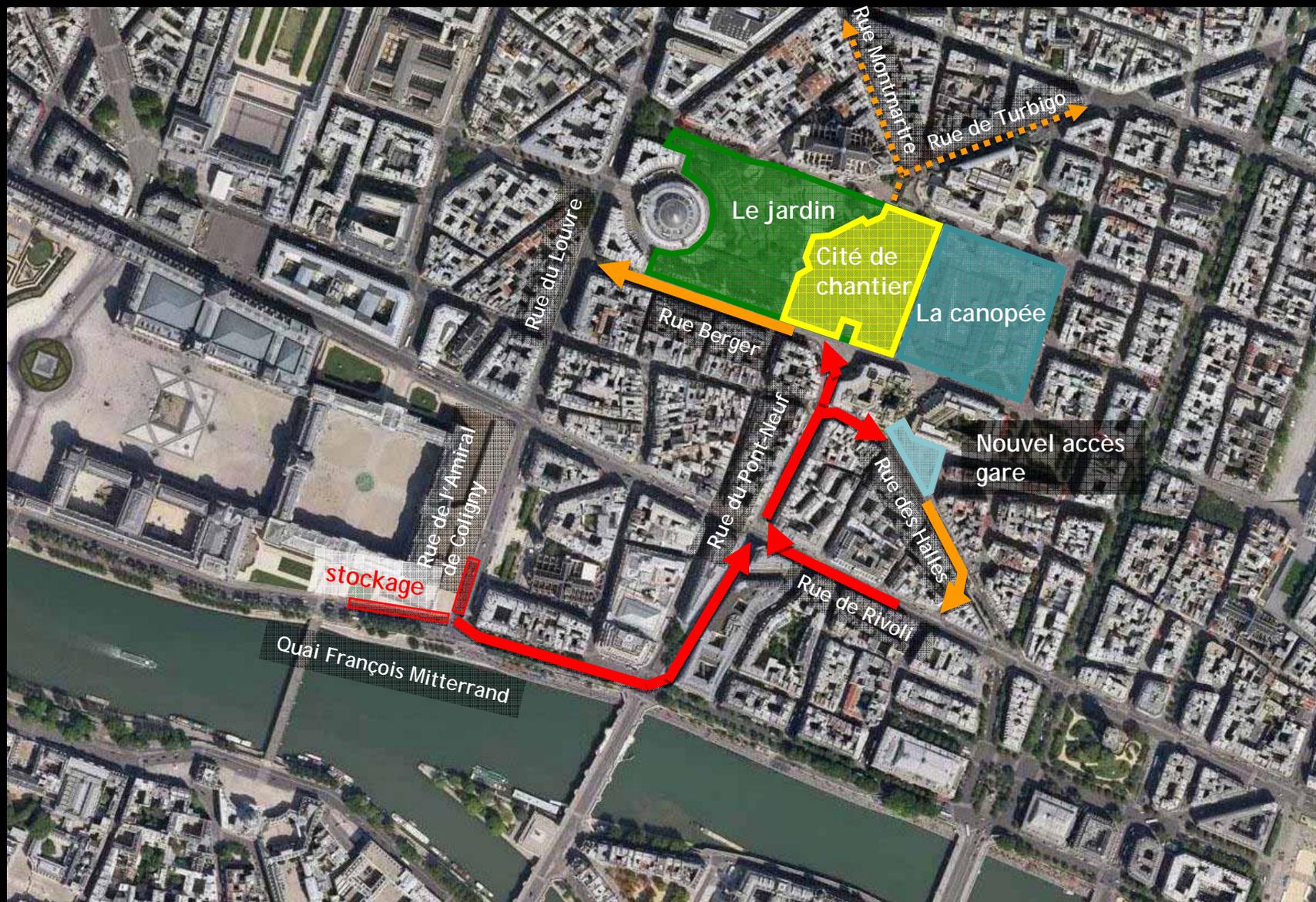


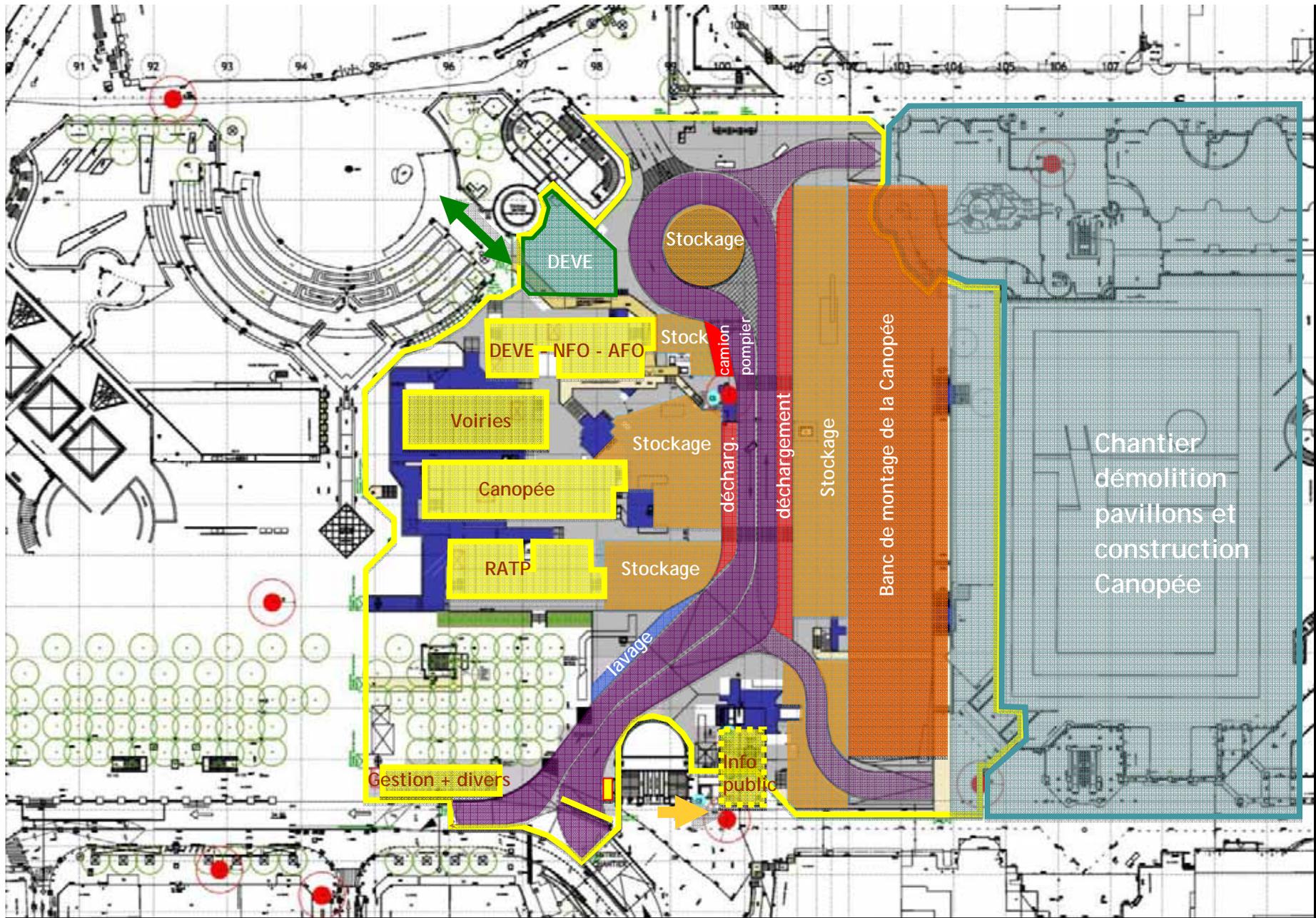






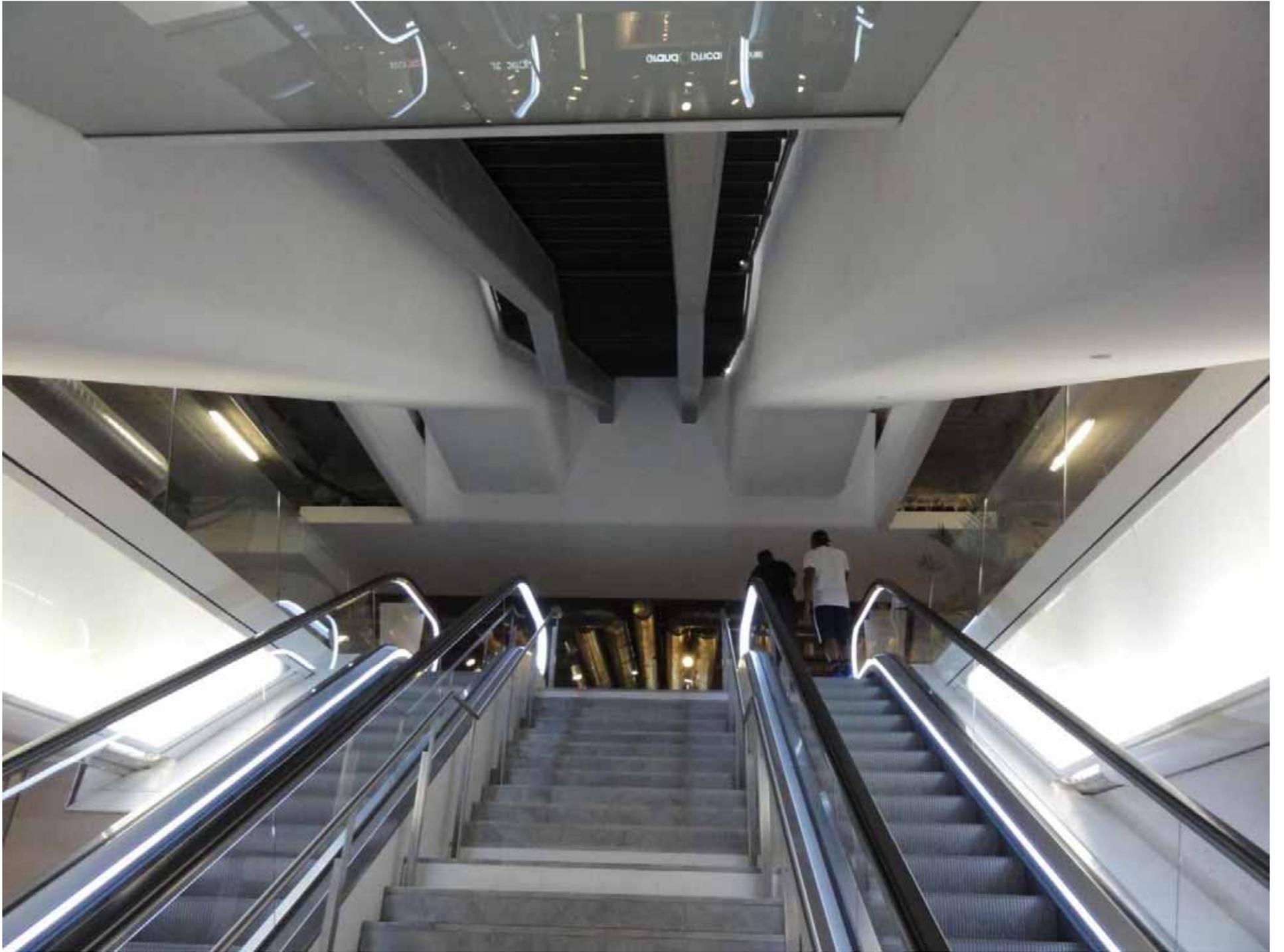








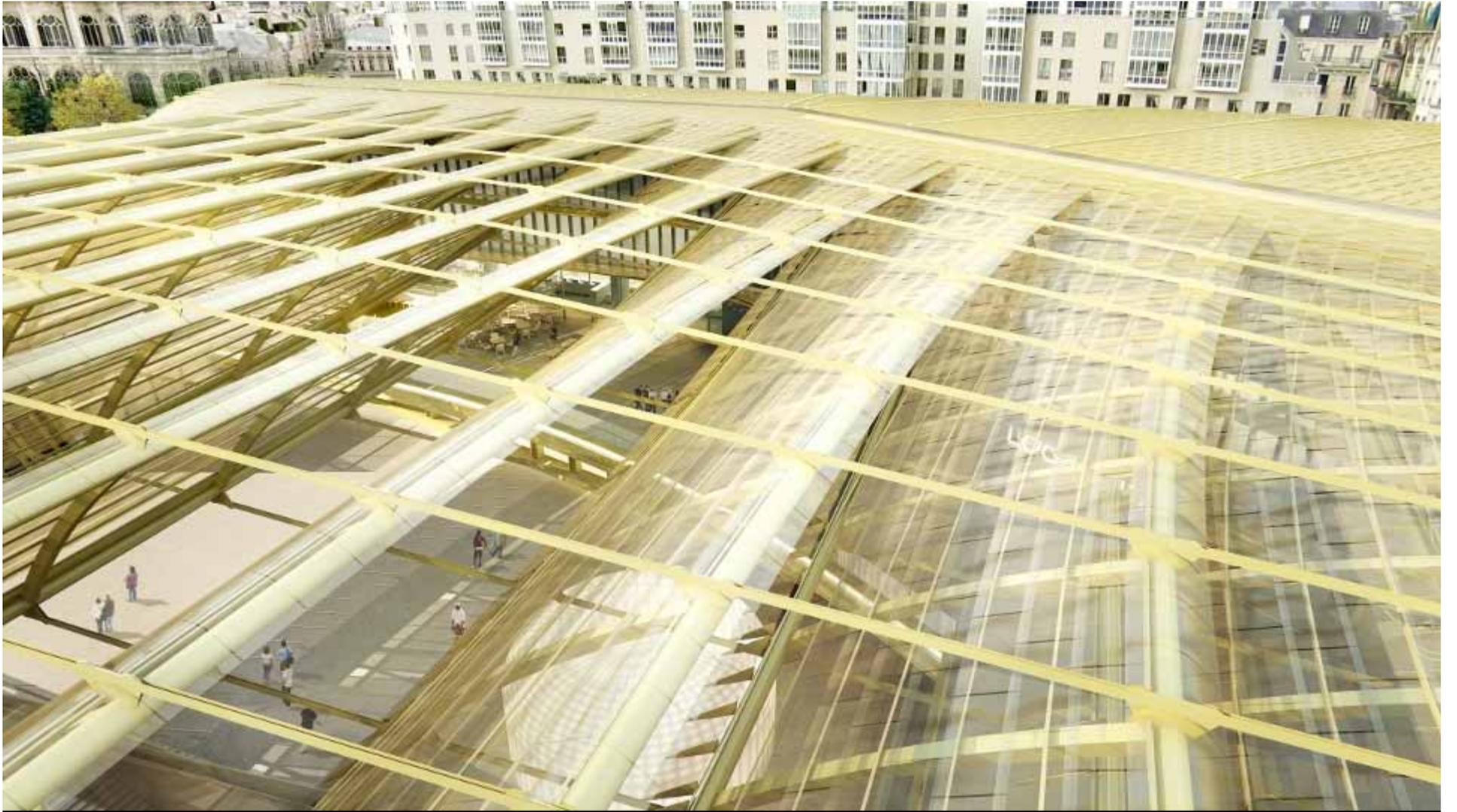






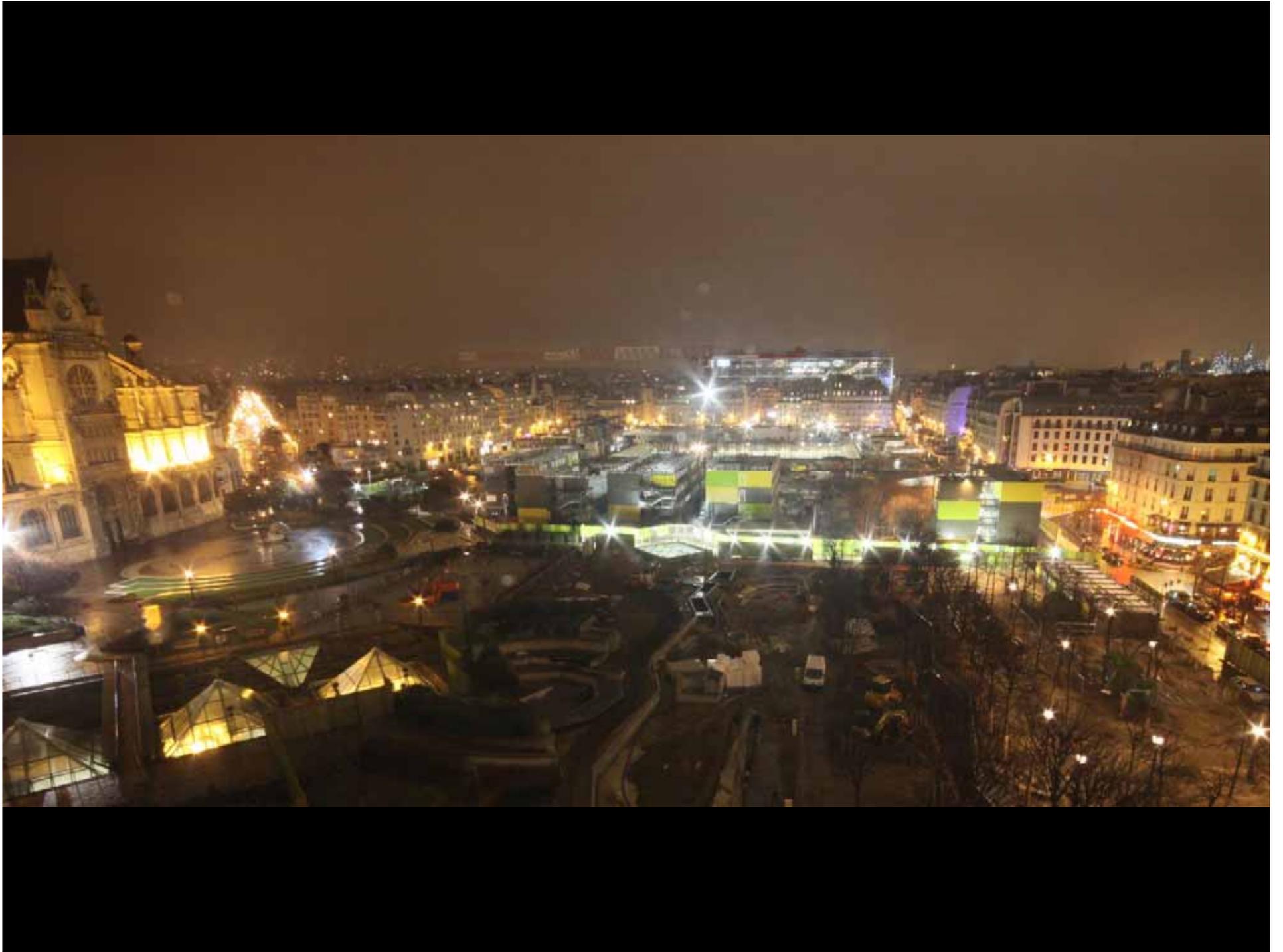












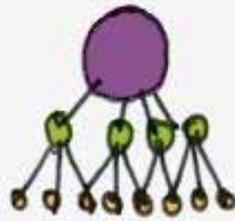
- De la métropole à la mégapole



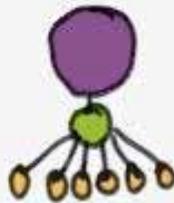
Paris / Babel
Une mégapole européenne
Sous la direction de
David Mangin

David Mangin Paris / Babel

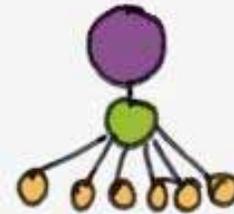
Mégapole n'est pas métropole



Paris



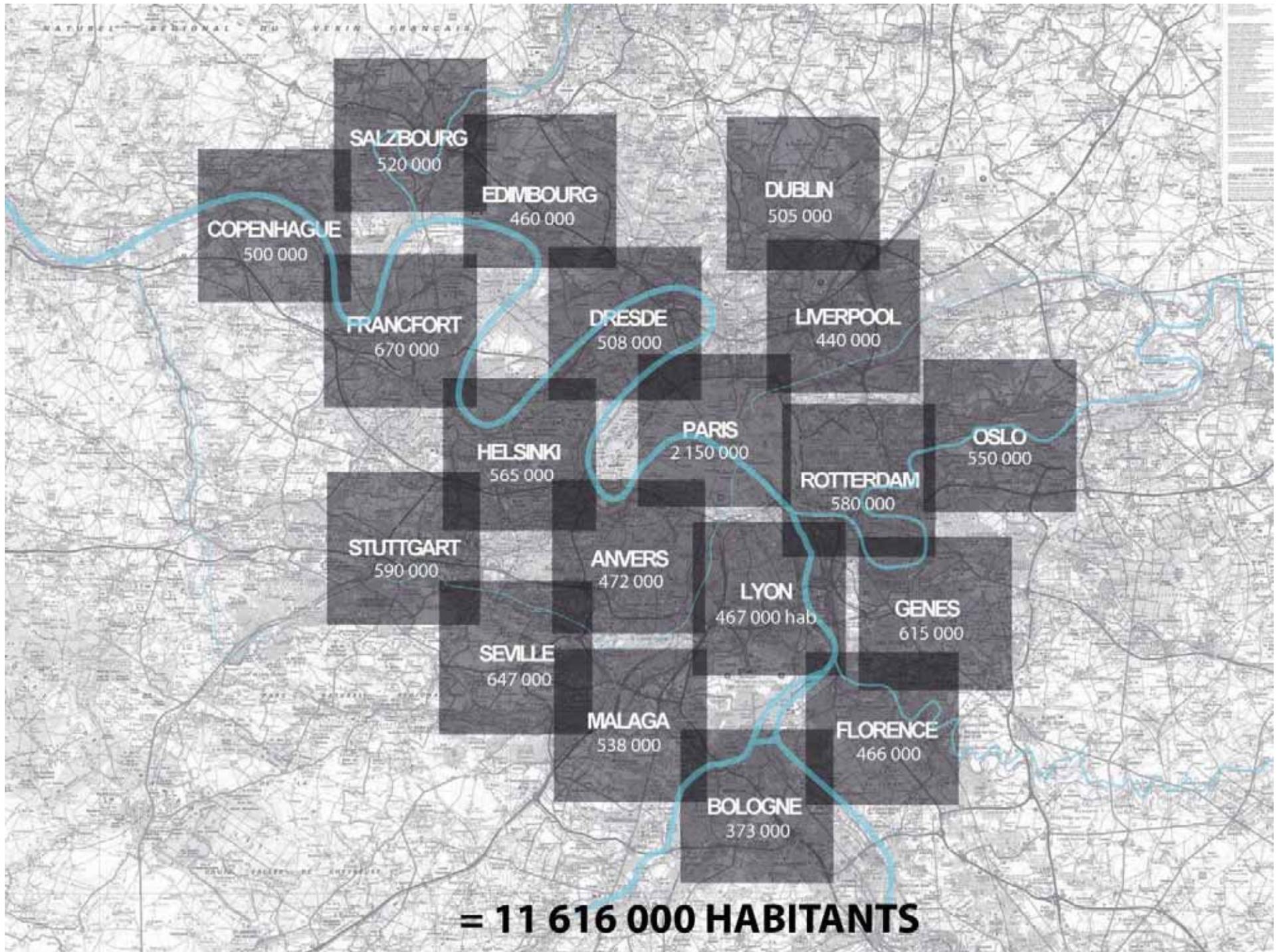
Londres

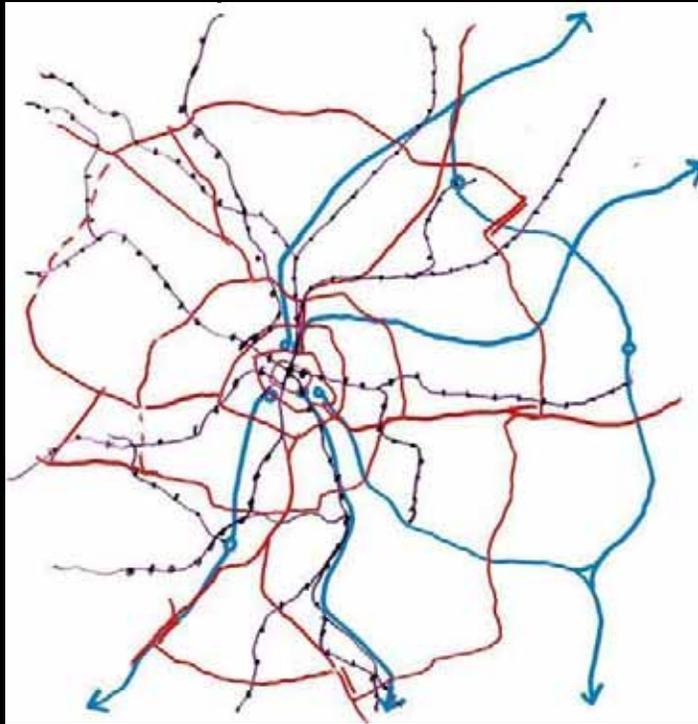
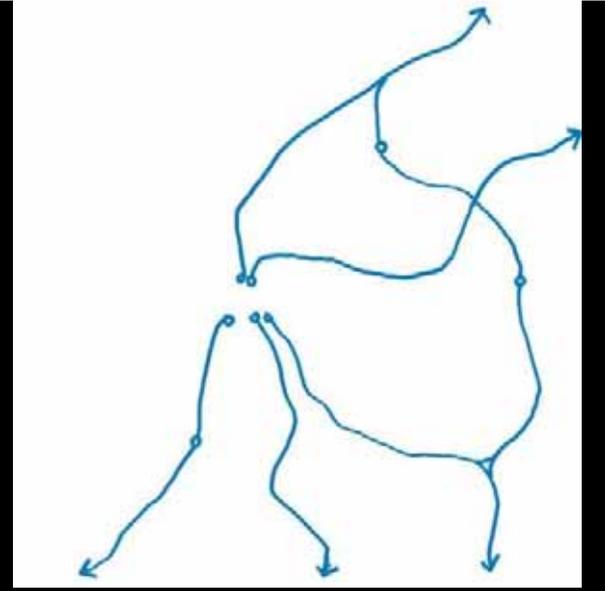
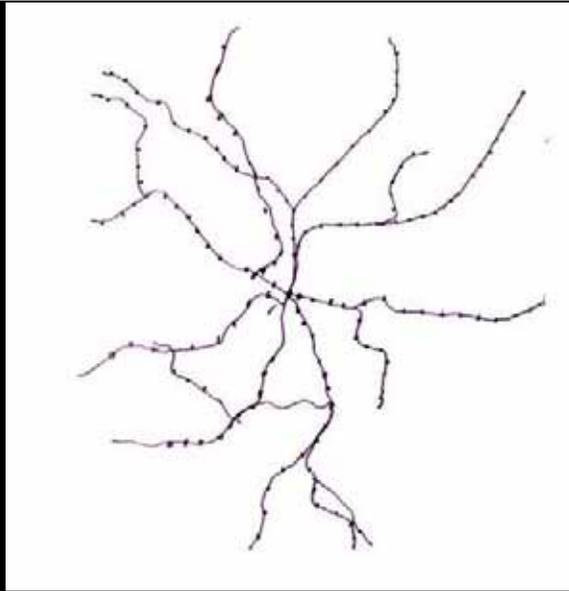
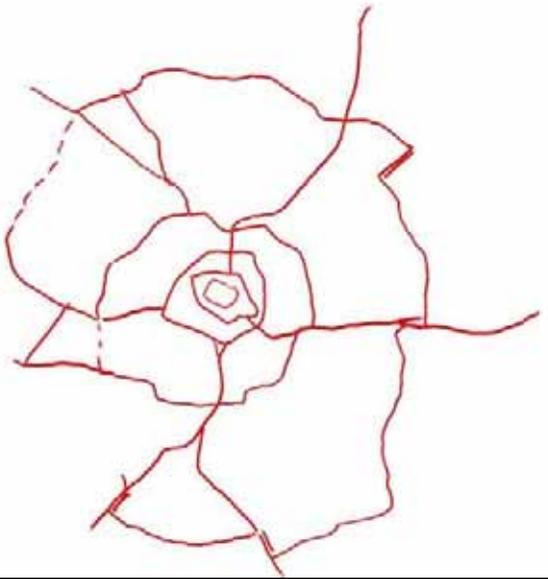


Moscou



Istanbul

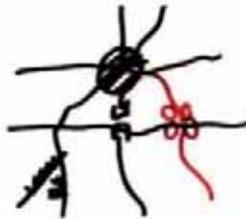




DE LA VILLE À L'AGGLOMÉRATION



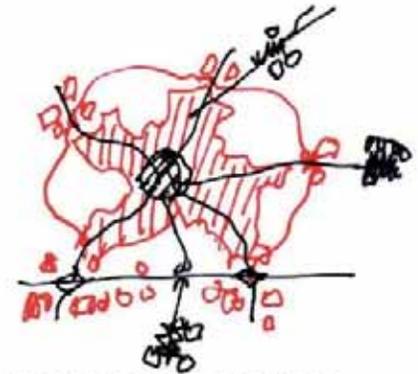
1 L'AU-DELÀ DE L'AUTOROUTE



2 LE RACCORDEMENT À LA VILLE

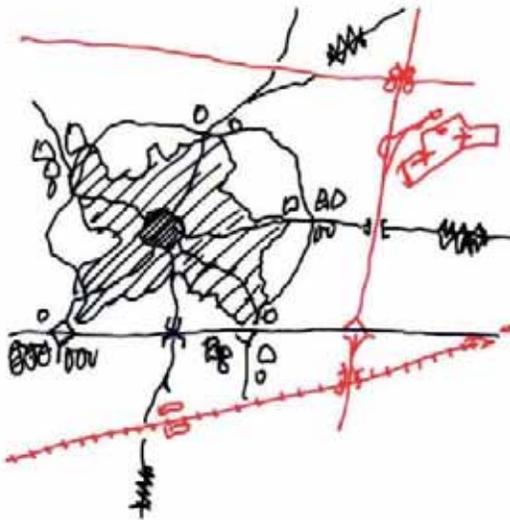


3 LE DESSERTEMENT DE L'HABITAT ET L'ARRIVÉE DES CENTRALITÉS COMMERCIALES LIÉES À LA MOTORISATION GÉNÉRALISÉE

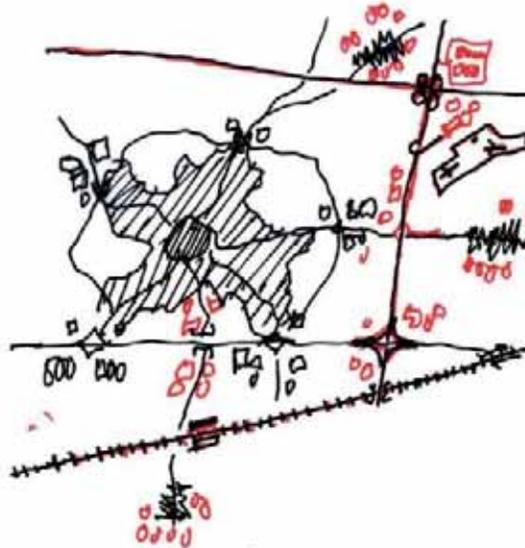


4 UNE PREMIÈRE ROCADE RENFORCE CES CENTRALITÉS DE PÉRIPHÉRIE

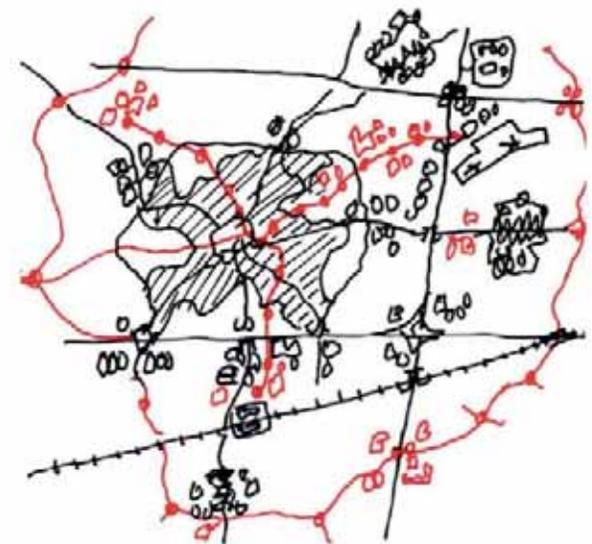
DE L'AGGLOMÉRATION À LA MÉTROPLE



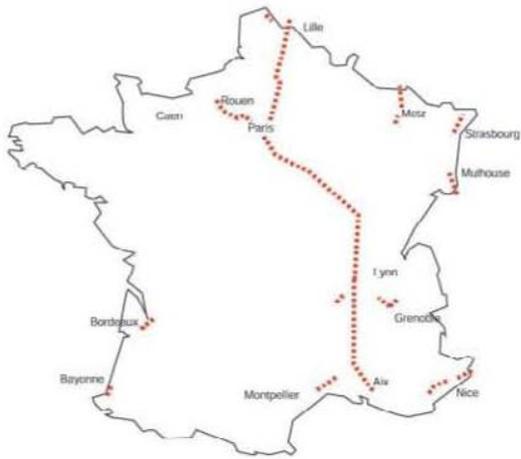
5 L'ARRIVÉE DES RÉSEAUX CONTINENTAUX FER, AIR, LOGISTIQUE



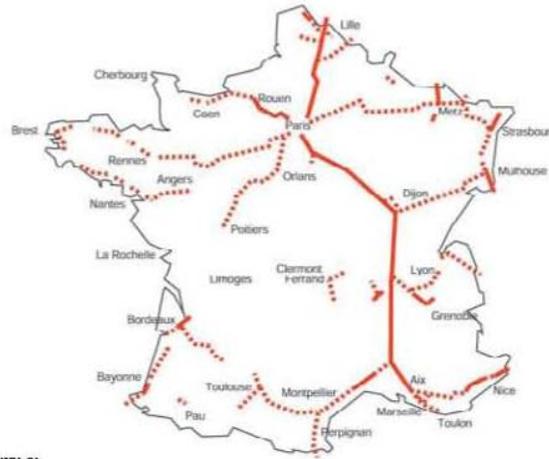
6 LE DÉVELOPPEMENT DE CENTRALITÉS AUTOUR DE CES HUBS



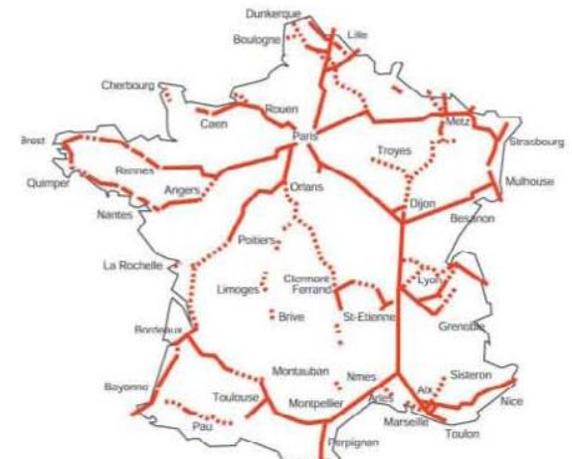
7 ET LES LIAISONS ENTRE CES CENTRALITÉS



1960-70
 PARIS ET L'EUROPE DES 6
 AVEC LA SIGNATURE DU TRAITE DE ROME EN 1957, SIX PAYS (LA FRANCE, LA RFA, L'ITALIE, LA BELGIQUE, LE LUXEMBOURG ET LES PAYS-BAS) CREEENT UNE NOUVELLE COMMUNAUTE : LA COMMUNAUTE ECONOMIQUE EUROPEENNE (CEE) UN GRAND AXE NORD-SUD TRAVERSE LA FRANCE QUI RELIE LILLE-PARIS-MARSEILLE.



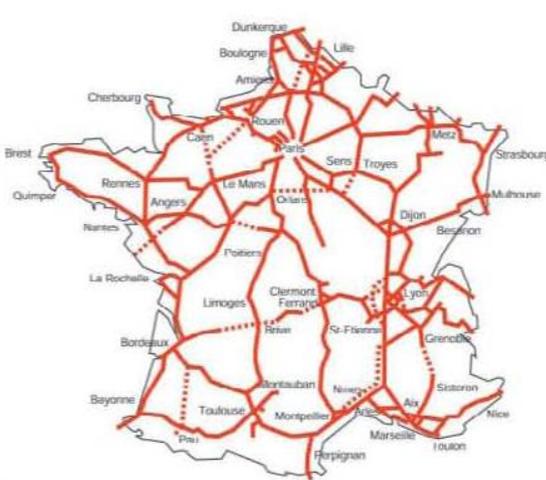
1970-80
 PARIS, L'EUROPE DES 9 ET LES METROPOLES D'EQUILIBRES (DESIGNE UNE VILLE OU UN GROUPE DE VILLES, DONT L'IMPORTANCE REGIONALE EST DESTINEE A JOUER UN RÔLE DANS L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE EN FRANCE POUR FAIRE CONTREPOIDS A L'HYPERCENTRALISATION PARISIENNE, INITIATIVE DE LA DATAR EN 1963) UN RESEAU AUTOROUTIER EN RADIALES QUI PERMET DE RELIER LES METROPOLES D'EQUILIBRES COMME LYON, STRASBOURG, NANTES.



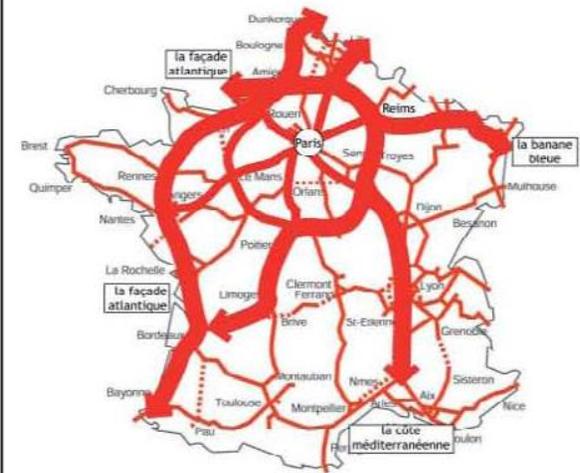
1980-90
 PARIS DANS L'EUROPE DES 12
 TGV FRAN- AIS : POUR RELIER LES PRINCIPALES VILLES FRANÇAISES, OUVRETURE DE LA LIGNE PARIS-LYON EN 1981.



1990-2000
 PARIS DANS L'EUROPE DES 15
 INAUGURATION OFFICIELLE DU TUNNEL SOUS LA MANCHE 1994 QUI PERMET DE RELIER PARIS ET LONDRES.



2000-2020
 PARIS DANS L'EUROPE DES 27
 L'AUTOROUTE DES ESTUARIES,
 LE GRAND CONTOURNEMENT DE PARIS PAR LA FAÇADE ATLANTIQUE.

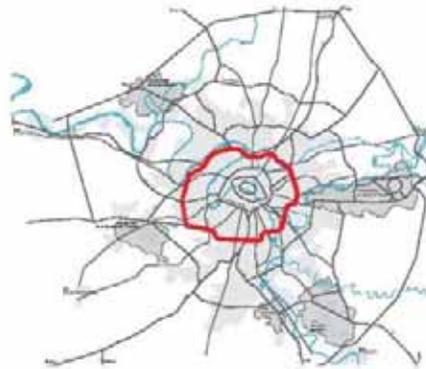


EN PROJET
 LES RESEAUX DE LA GRANDE LOGISTIQUE
 PARIS, ENCENTRE PAR RAPPORT AU DEVELOPPEMENT DE LA BANANE BLEUE, VOIT SA LOGISTIQUE SE DEPLACER VERS L'EST, VOIR LE GRAND EST, JUSQU' A REIMS.

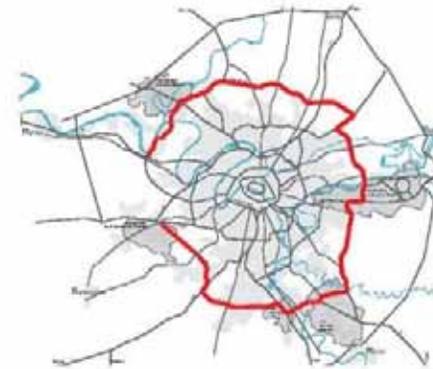
Paris in Europe's network



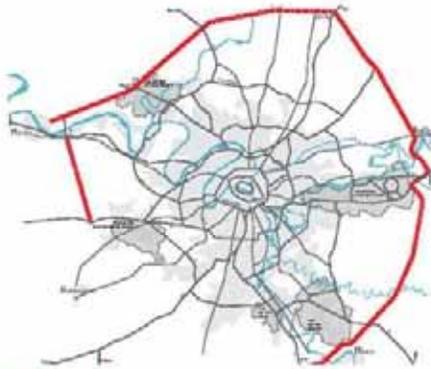
ROCADE 1 / LE BOULEVARD CENTRAL



ROCADE 2 / LE BOULEVARD MÉTROPOLITAIN



ROCADE 3 / LE BOULEVARD FRANCIEN



ROCADE 4 / L'AUTOROUTE DES 3 M



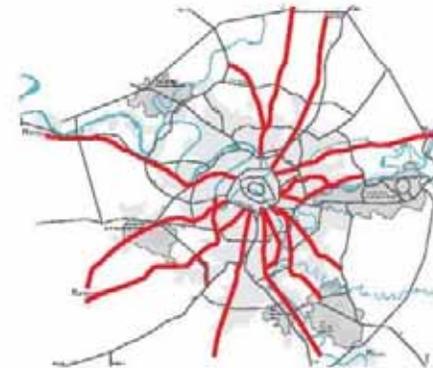
ROCADE 5 / LA NATIONALE DES CATHÉDRALES



ROCADE 6 / L'AUTOROUTE DES CATHÉDRALES



RADIALE 1 / LES AUTOROUTES DU NORD, DU SUD, DE L'EST, DE L'OUEST

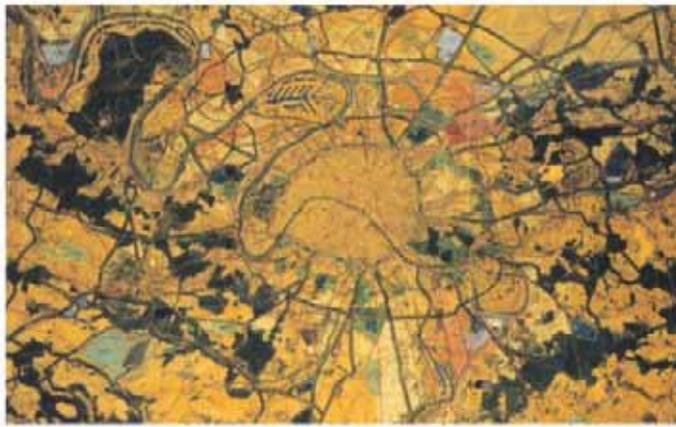


RADIALE 2 / LES NATIONALES

the radiocentric network of highways / *un réseau d'autoroute radioconcentrique*

«Make no little plans. They have no magic to stir men's blood and probably will not themselves be realized.»

Daniel Burnham (1921)



Jaussely (1919)



Prost (1928-1934)

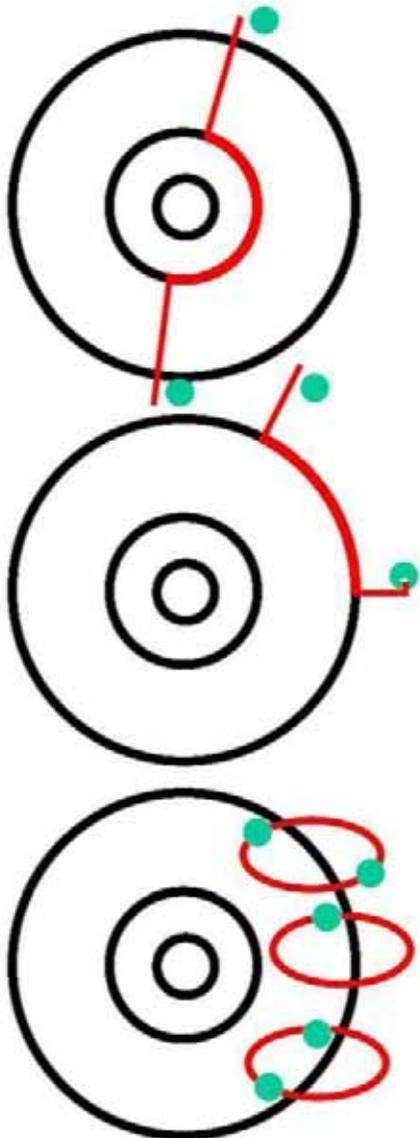


Le Corbusier
(1936)

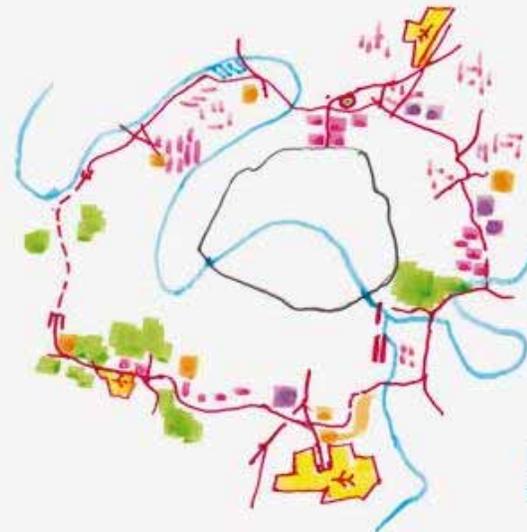
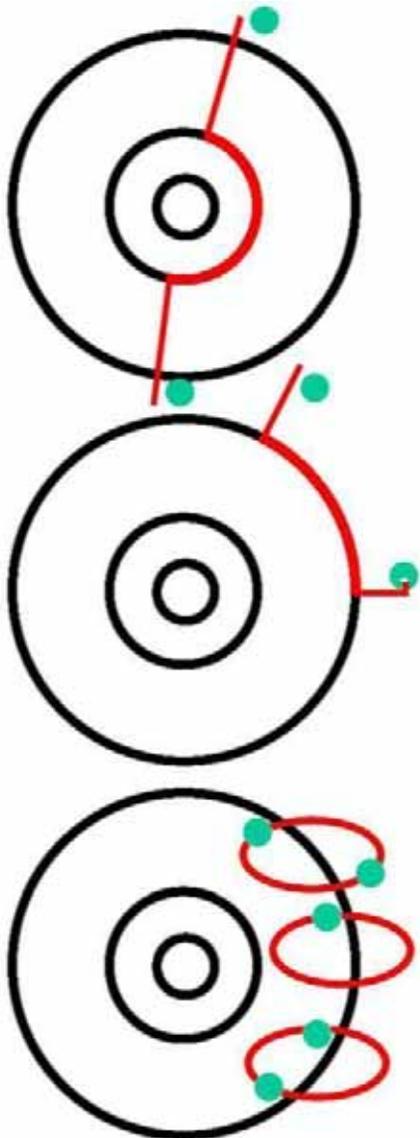


SDAURP (1965)

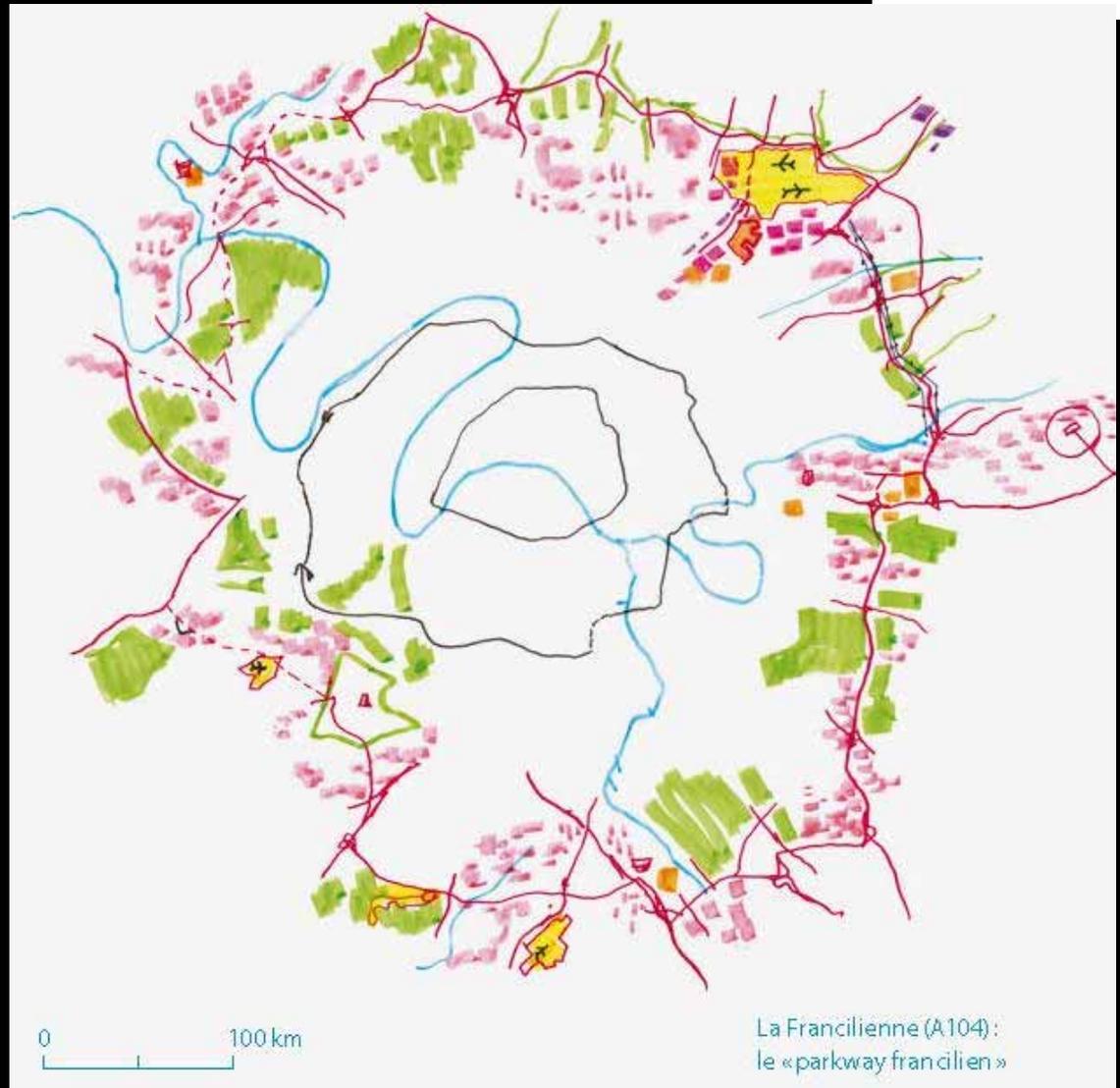
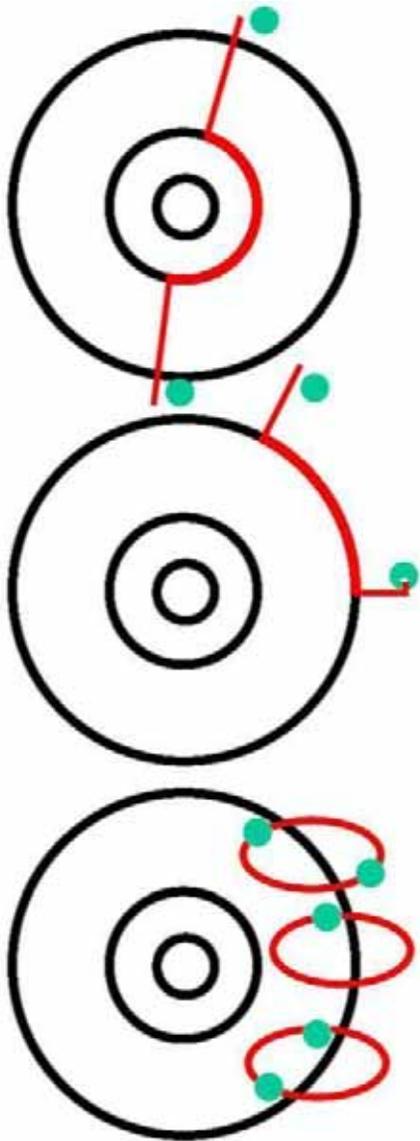


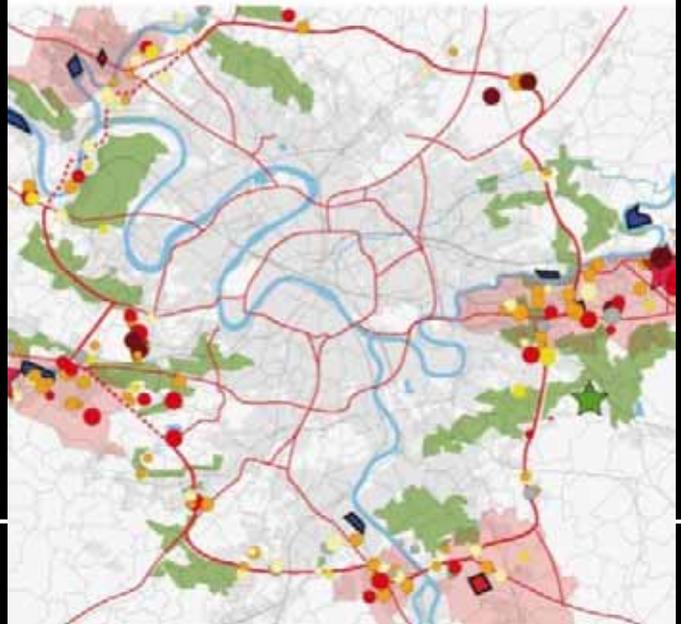
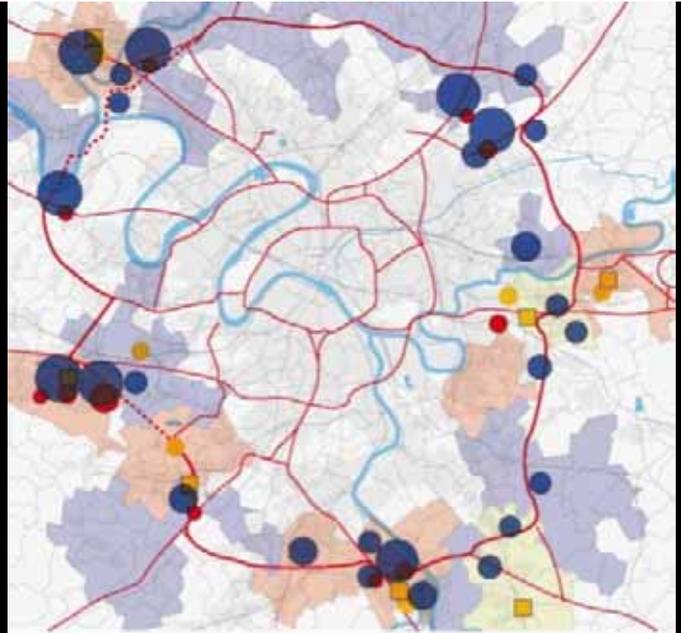
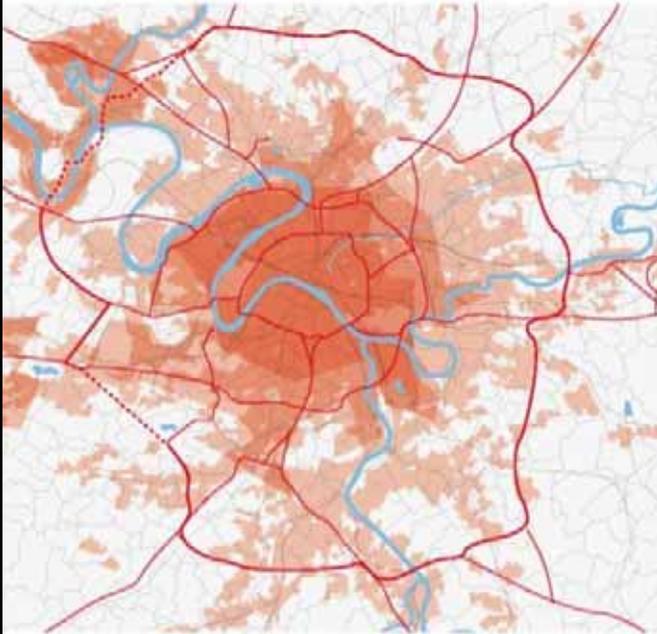
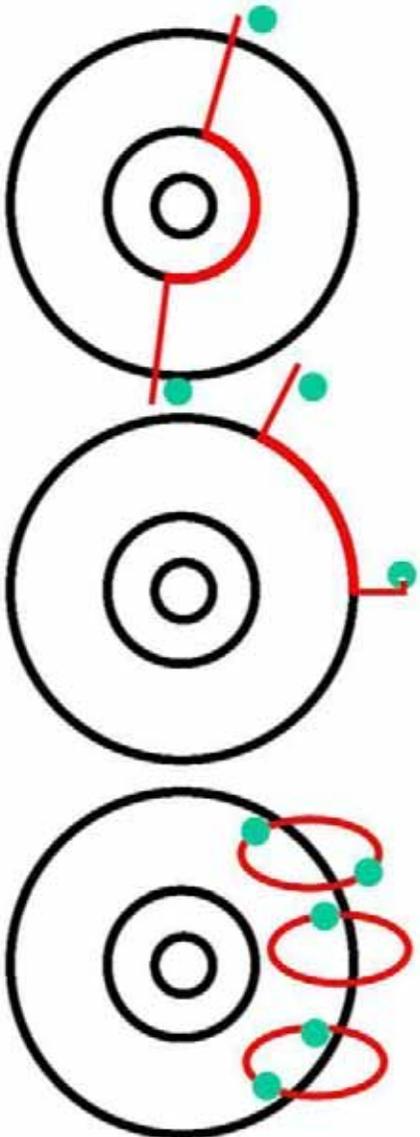


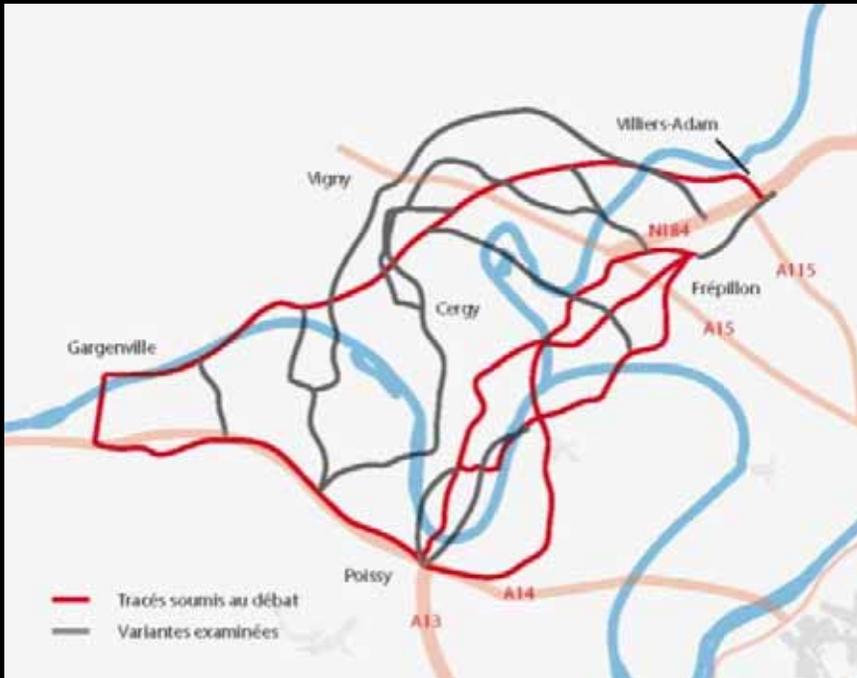
Le périphérique:
le «boulevard central»



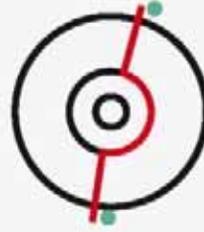
L'A86:
le «boulevard métropolitain»



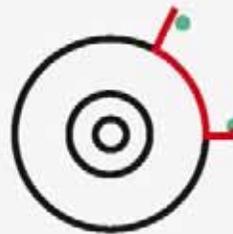




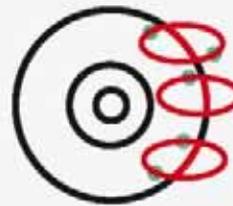
DES ROCADES QUI NE SONT PAS QUE DES ROCADES



A l'échelle du transporteur, un fonctionnement en rocade.



A l'échelle du touriste, un fonctionnement en arc.



A l'échelle du résident, un fonctionnement en boucles.





Paris intra-muros : métro + bus + deux roues
Boulevards, avenues, rues



Première couronne: RER + auto
ou RER + métro + deux roues
Autoroutes, nationales, rues
et venelles



Deuxième couronne: RER + auto + bus
Autoroute, secteurs, voies de desserte

Intra muros
2 M hab.

TC : 80 %
VP : 20 %

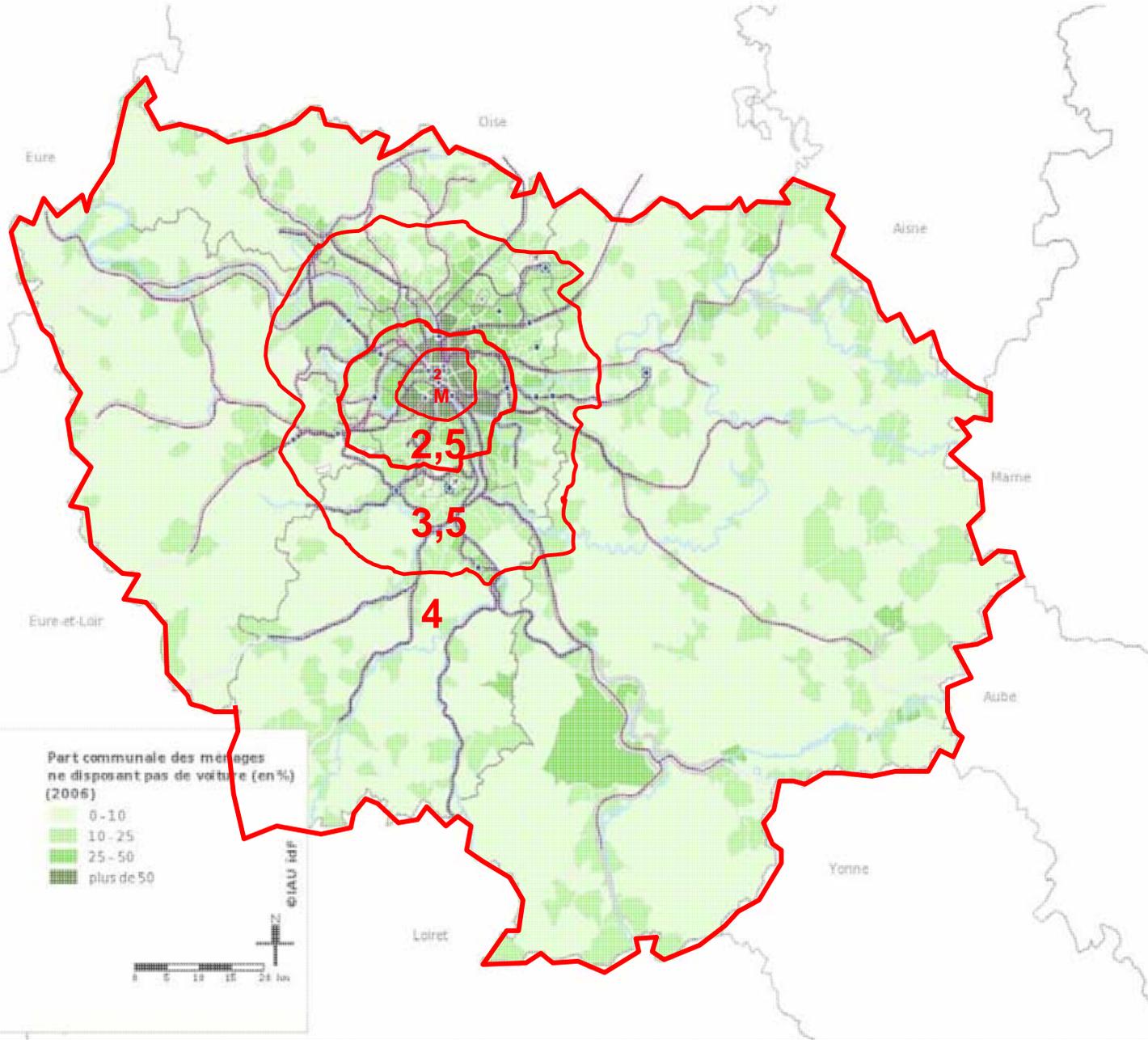
première couronne
2,5 M hab.

TC : 60 %
VP : 40 %
deuxième couronne
3,5 M hab.

TC : 30 %
VP : 70 %

troisième couronne
4 M hab.

TC : 20 %
VP : 80 %

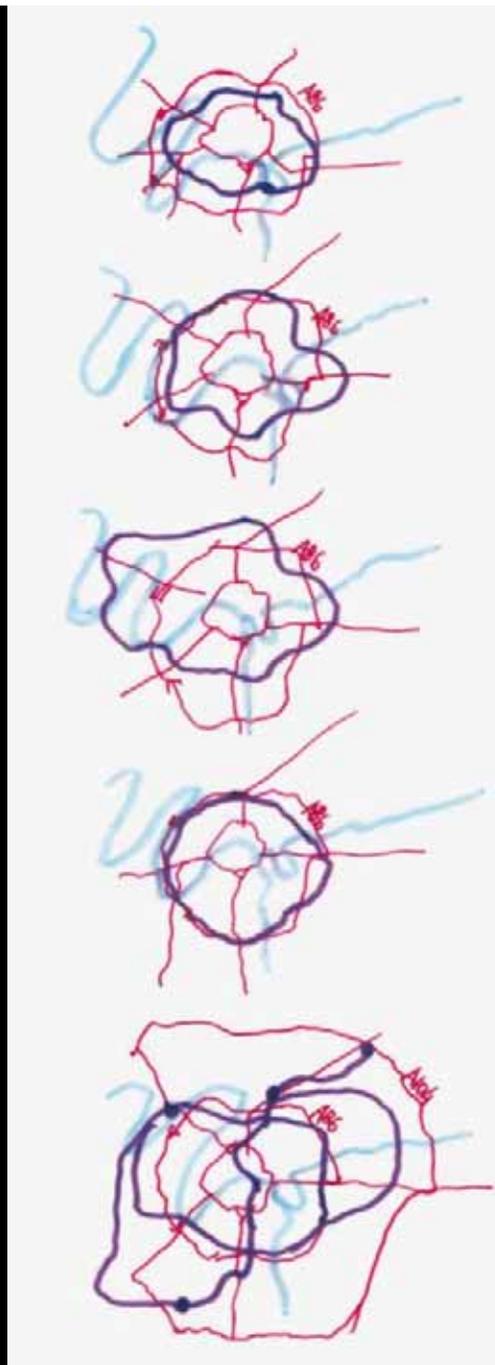




Comity

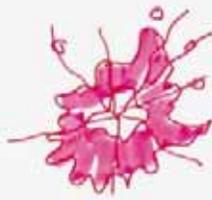


Mobilités : quelles rocales de transports en commun ?



DES TRANSPORTS PEU COMMUNS : A CHACUN SA
BOULE

Paris / Babel – éditions de la
Villette



La tache d'huile



L'archipel



Le rhizome/ruban/segment



La constellation



Le radioconcentrisme



Le polycentrisme



Le desserrement urbain



L'étalement urbain



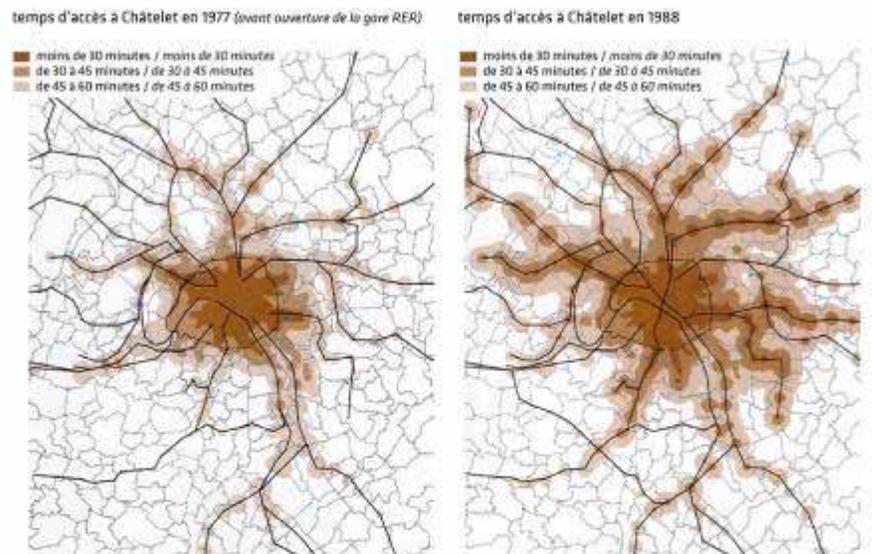
La polarisation



La ville diffuse

DES QUERELLES PARFOIS THEOLOGIQUES...

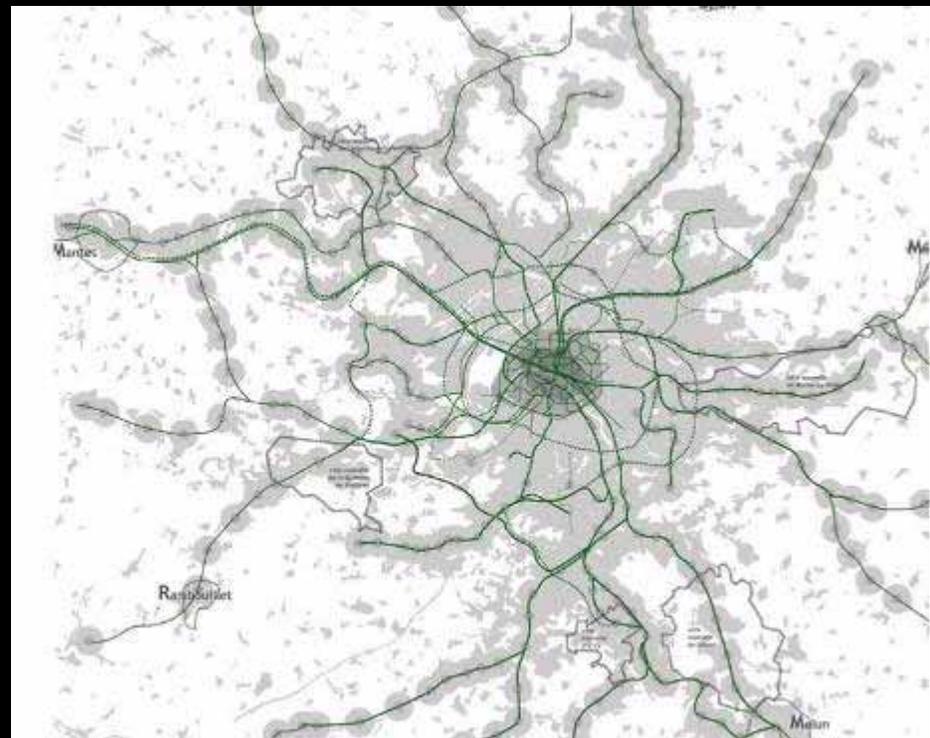
Paris / Babel – éditions de la
Villette



L'ACCÈS AU CENTRE

TEMPS D'ACCÈS À CHATELET EN 1977 ET EN 1988

LE RÉSEAU RER INITIÉ AVEC LES VILLES NOUVELLES A STRUCTURÉ DES FUSEAUX D'URBANISATION : DEPUIS 1965, LA CROISSANCE ET LES LIMITES DE LA MÉTROPOLE PARISIENNE PASSENT ÉGALEMENT PAR ET POUR LE RER. EN EFFET, LE SDAURP DE PAUL DELOUVRIER (SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION PARISIENNE) IMAGINE UN VÉRITABLE RÉSEAU RÉGIONAL. CELUI-CI EST DESTINÉ À DRAINER LES PRINCIPAUX CENTRES D'EMPLOI, LES LIGNES SUIVENT LES AXES D'URBANISATION PRÉVUS PAR LE SCHEMA DIRECTEUR, TRAVERSANT LES NOUVEAUX CENTRES URBAINS OU Y ABOUTISSENT, PARIS EST AINSI SITUÉ ENTRE VILLES DES 3M (MEAUX-MELUN-MANTES), VILLES NOUVELLES (EVRY, CERGY-PONTOISE, SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES, MARNE-LA-VALLÉE, ET SÉNART) ET LES FORÊTS. SOURCE RATP

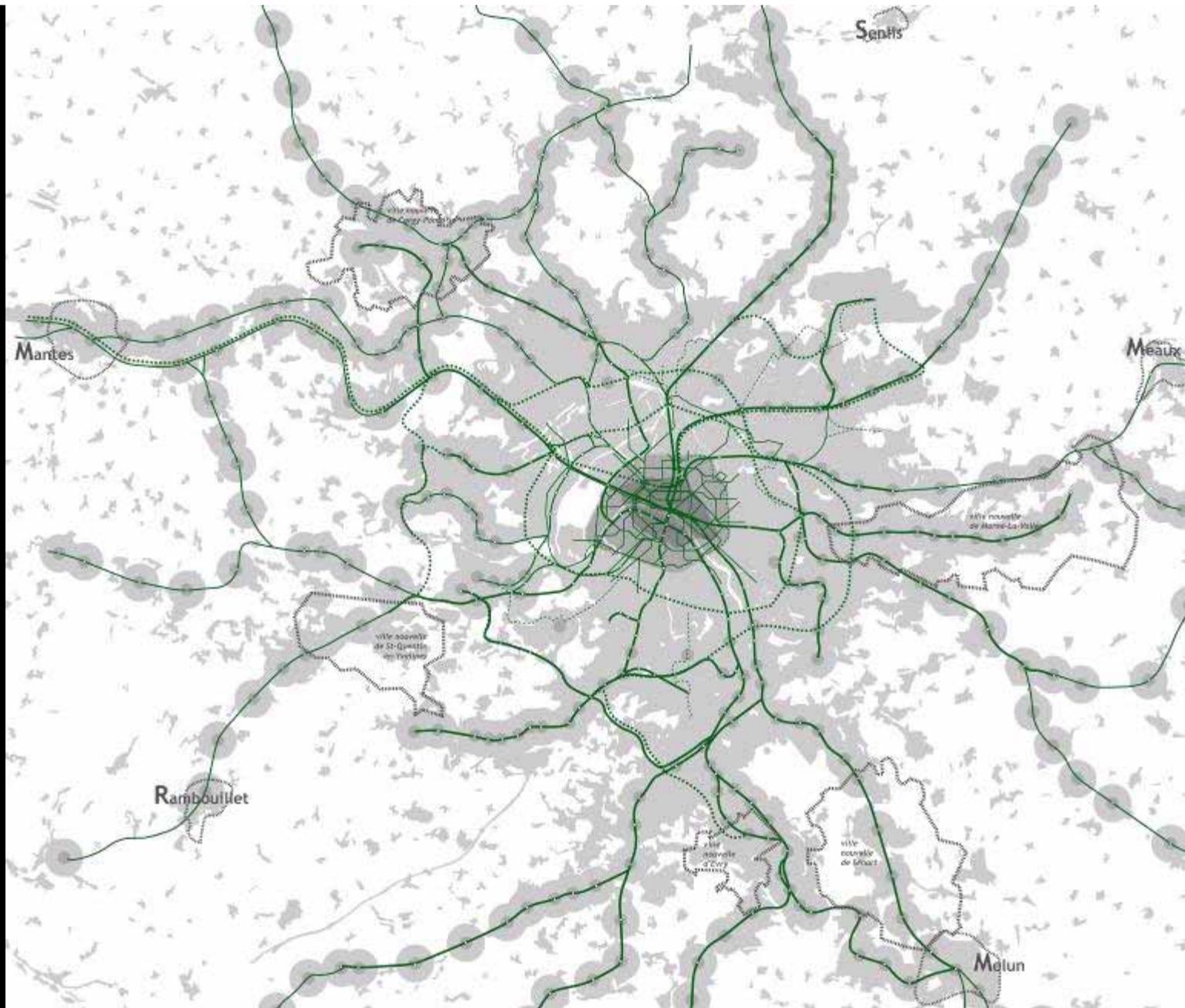


UN SCÉNARIO TENDANCIEL

LE SCÉNARIO SYSTÉMATIQUE DE CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE PARISIENNE SEMBLE SE POURSUIVRE AVEC LE PROLONGEMENT ET L'OPTIMISATION DU RÉSEAU EXISTANT (RER ET TRANSILNIEN)

the radiocentric network of mass transportation RER/system

/ le réseau radioconcentrique du RER



les limites de la mégapole

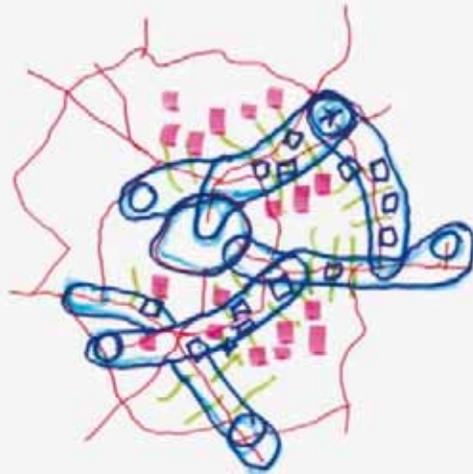
De (ré) en (dé)



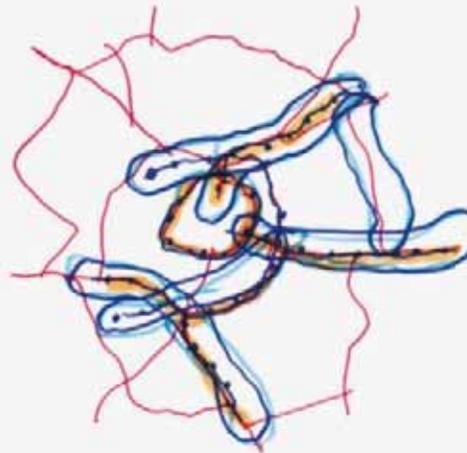
Aujourd'hui, l'ordinaire, c'est: peu de grands pôles économiques, une immobilité résidentielle accrue, des déplacements trop longs pour accéder à l'emploi.



Une stratégie pour améliorer l'ordinaire: créer des pôles d'emploi diversifiés, rattachés à des bassins d'habitat.

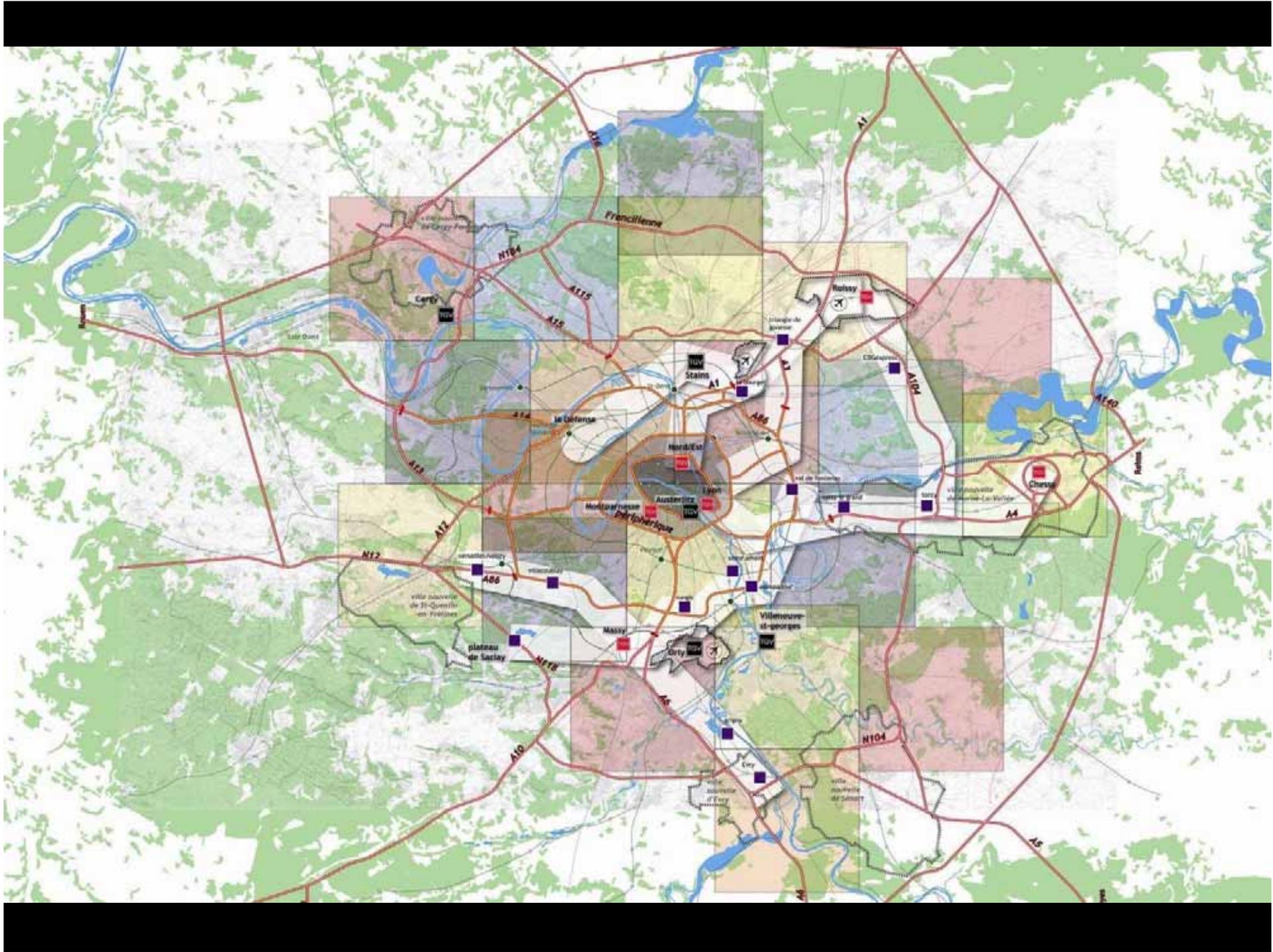


Rendre accessible aux quartiers les segments d'activités et de services métropolitains.

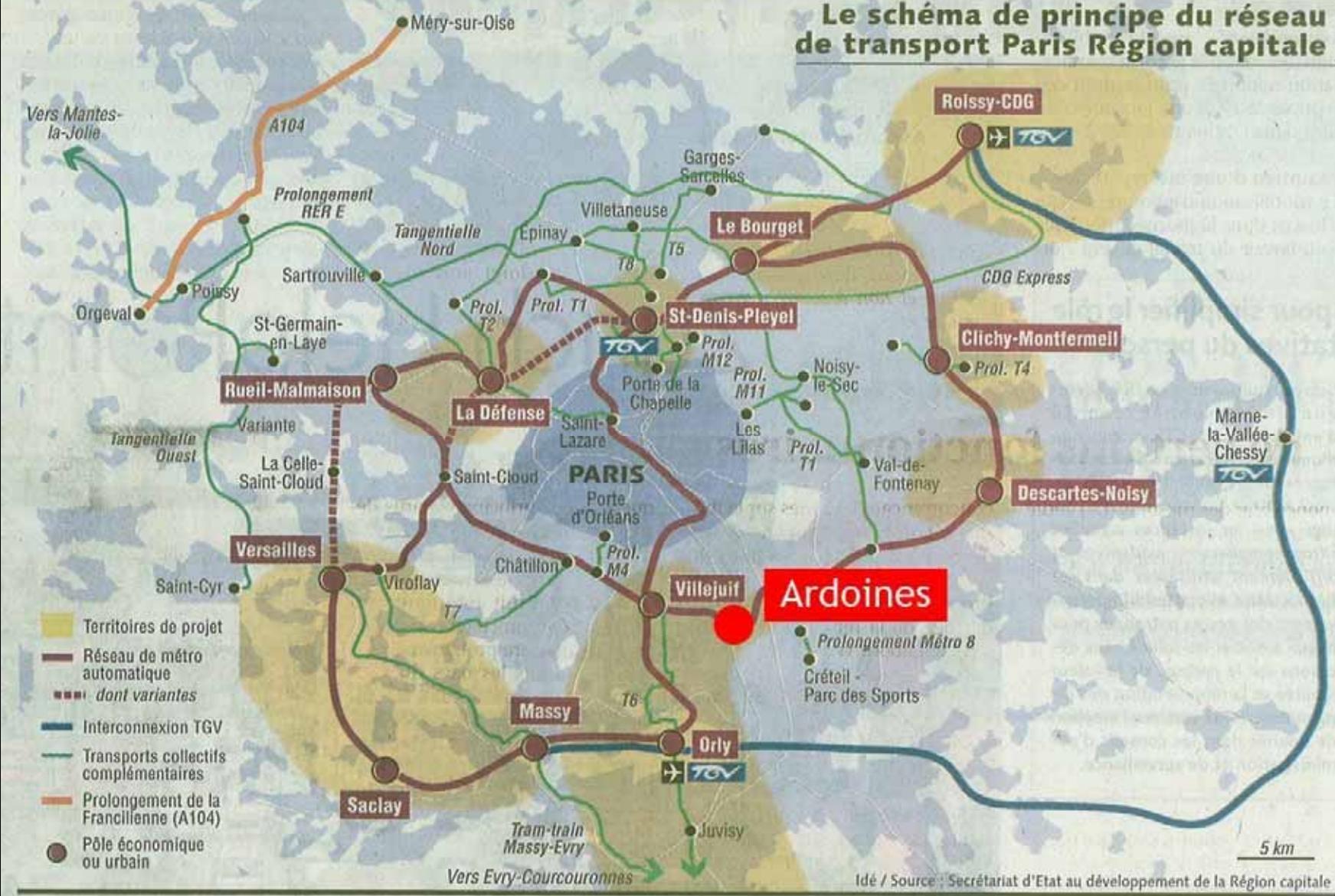


Renforcer les transports en commun sur les segments d'activités et de services quand la rentabilité des investissements en infrastructures est atteinte.

ORDRE ET (DES)ORDRE

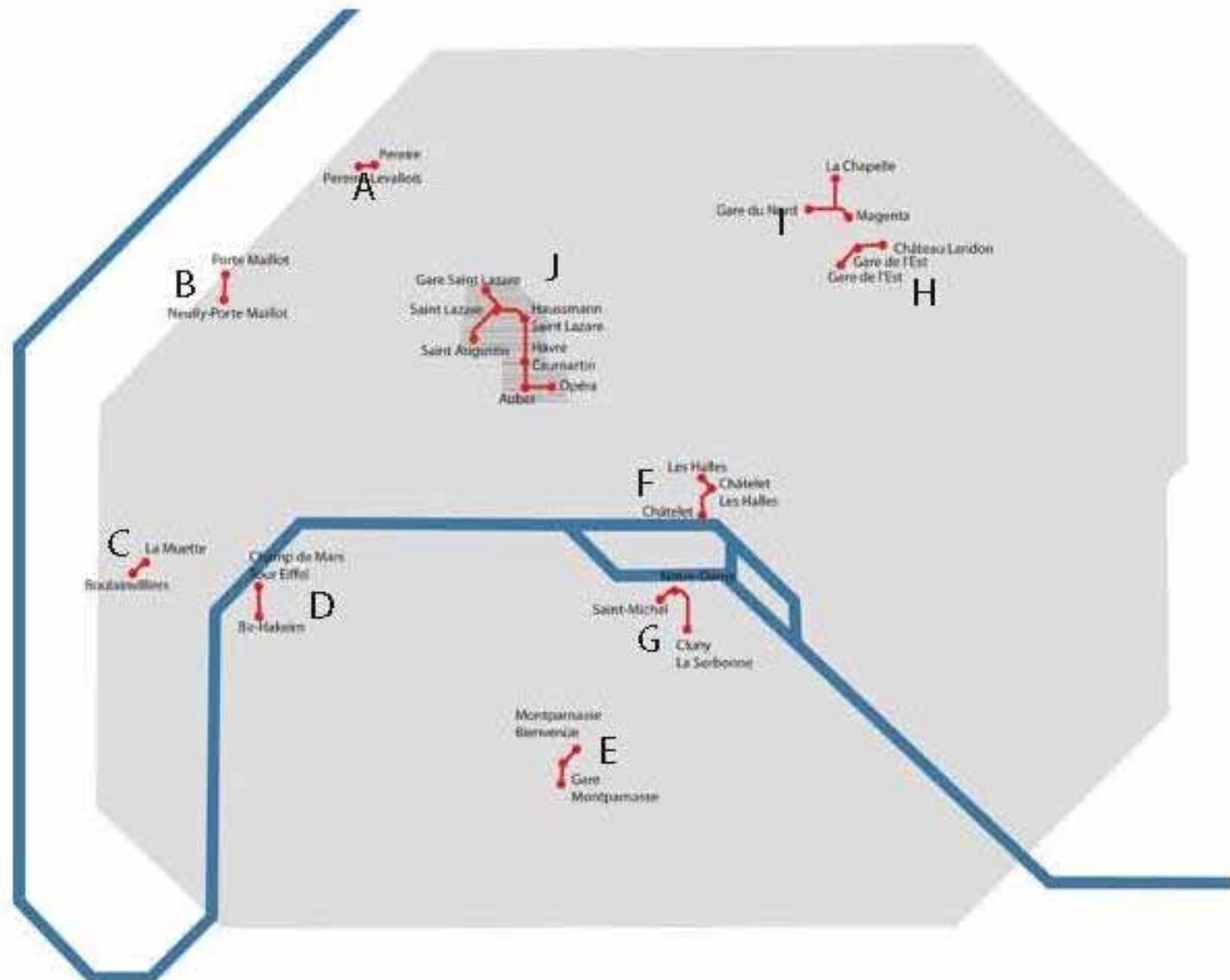


Le schéma de principe du réseau de transport Paris Région capitale

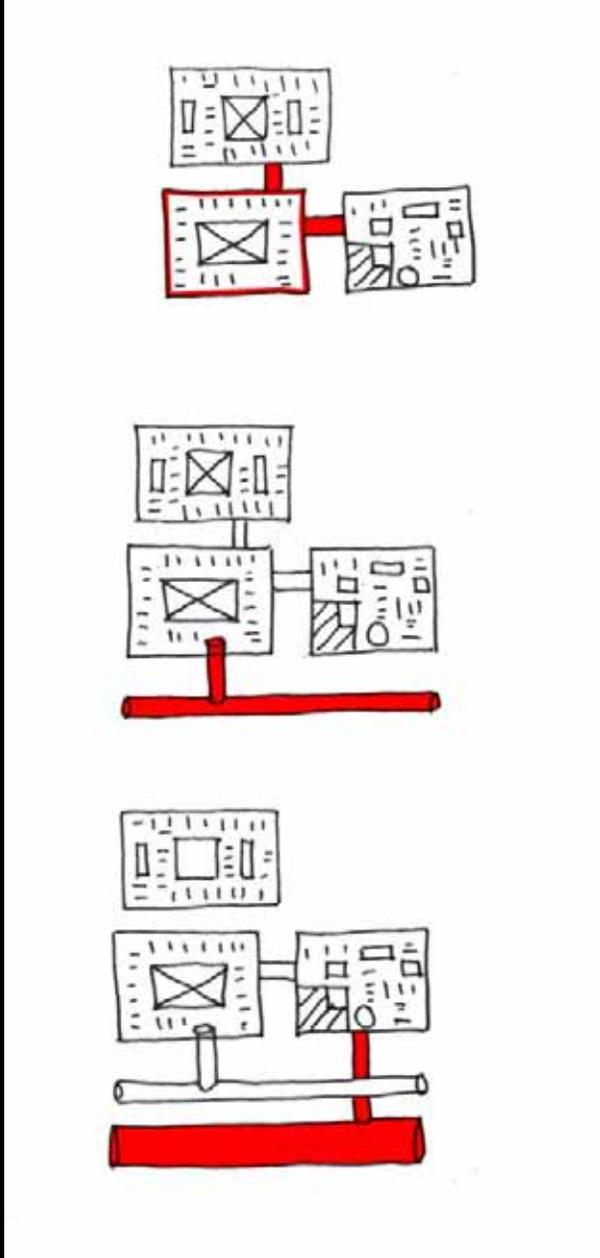


State's project of transports

/ le projet de loi sur les transports



Plan schématique de Paris situant les interconnexions entre plusieurs stations de métro et / ou RER

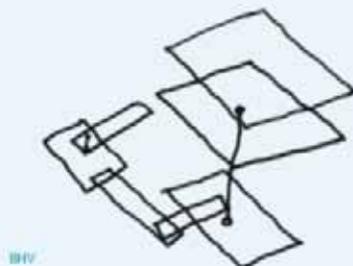


1860 – 1900, la formation des Grands Magasins

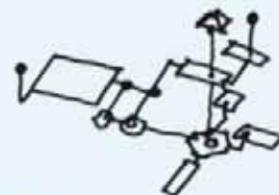
À partir de 1900, le métropolitain

À partir de 1977, le Réseau Express Régional (RER)

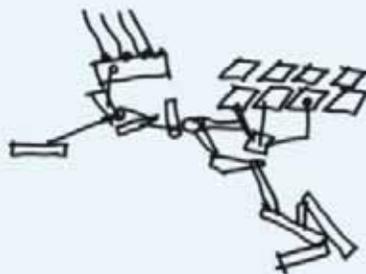
Les « grandes machines » du Grand Paris



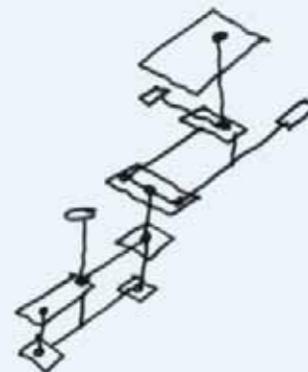
BIV



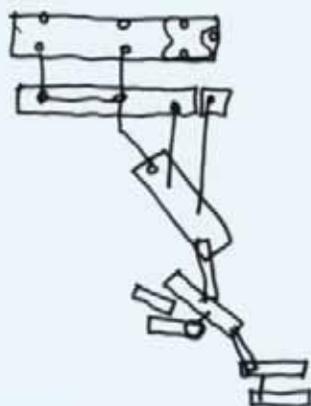
Louvre



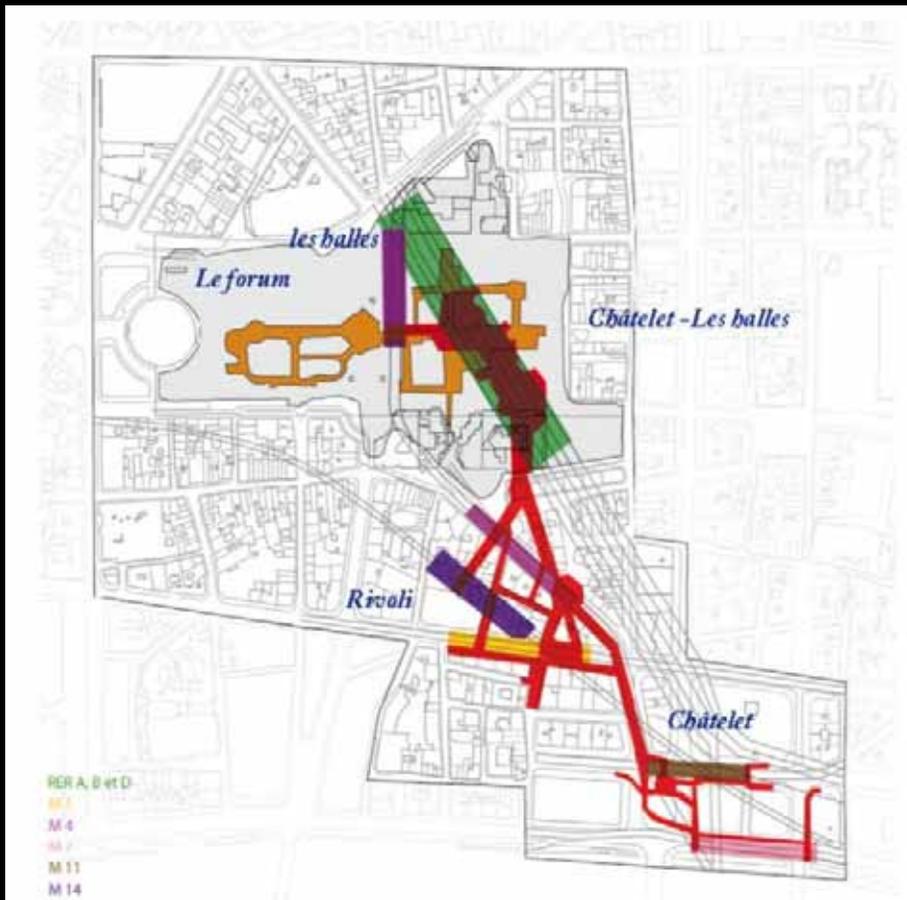
Saint-Lazare



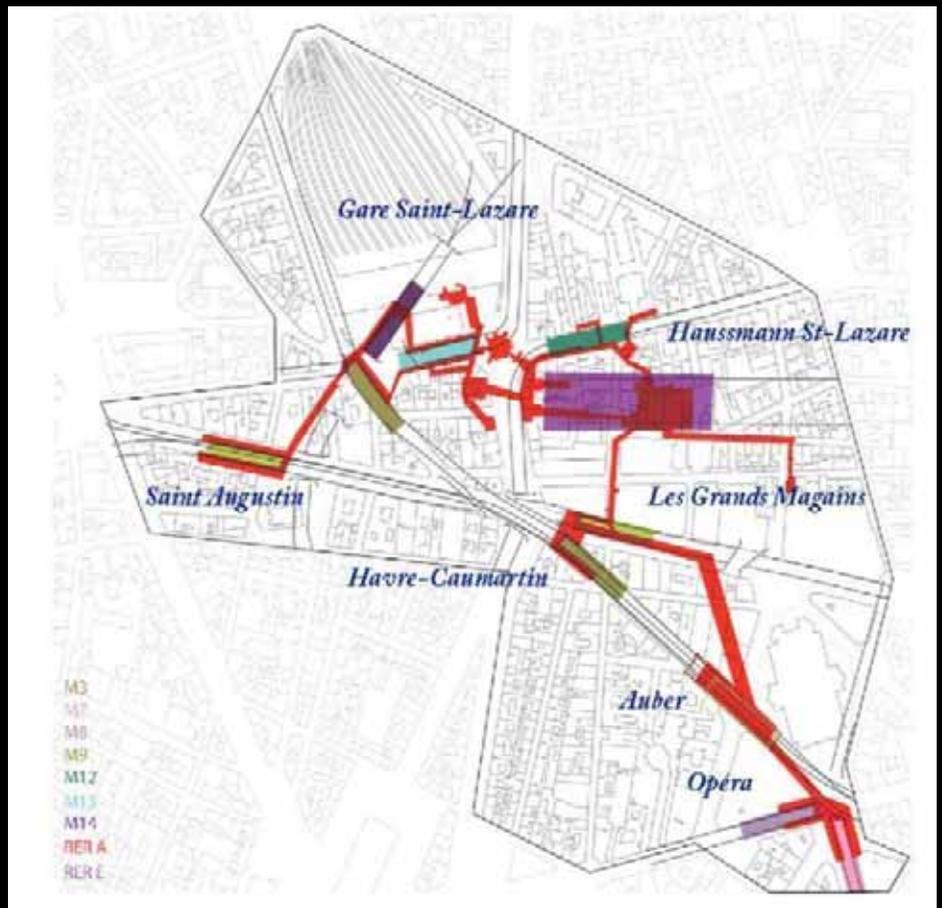
Montparnasse



Châtelet-Les Halles

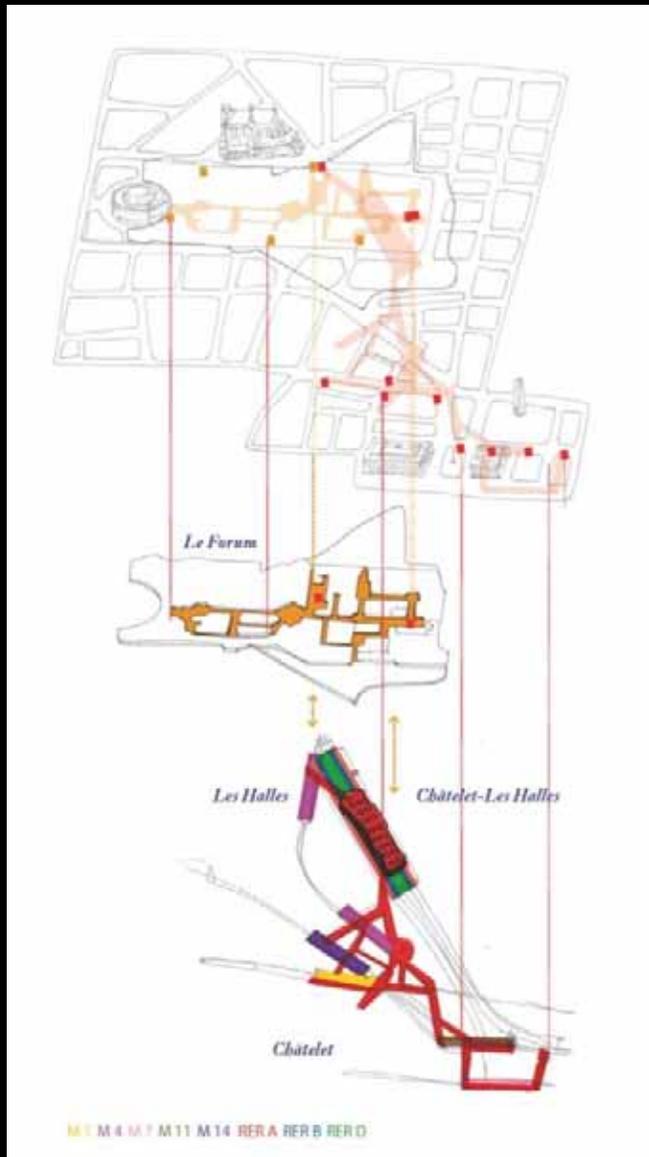


L'interconnexion Châtelet / Châtelet-Les-Halles / les Halles



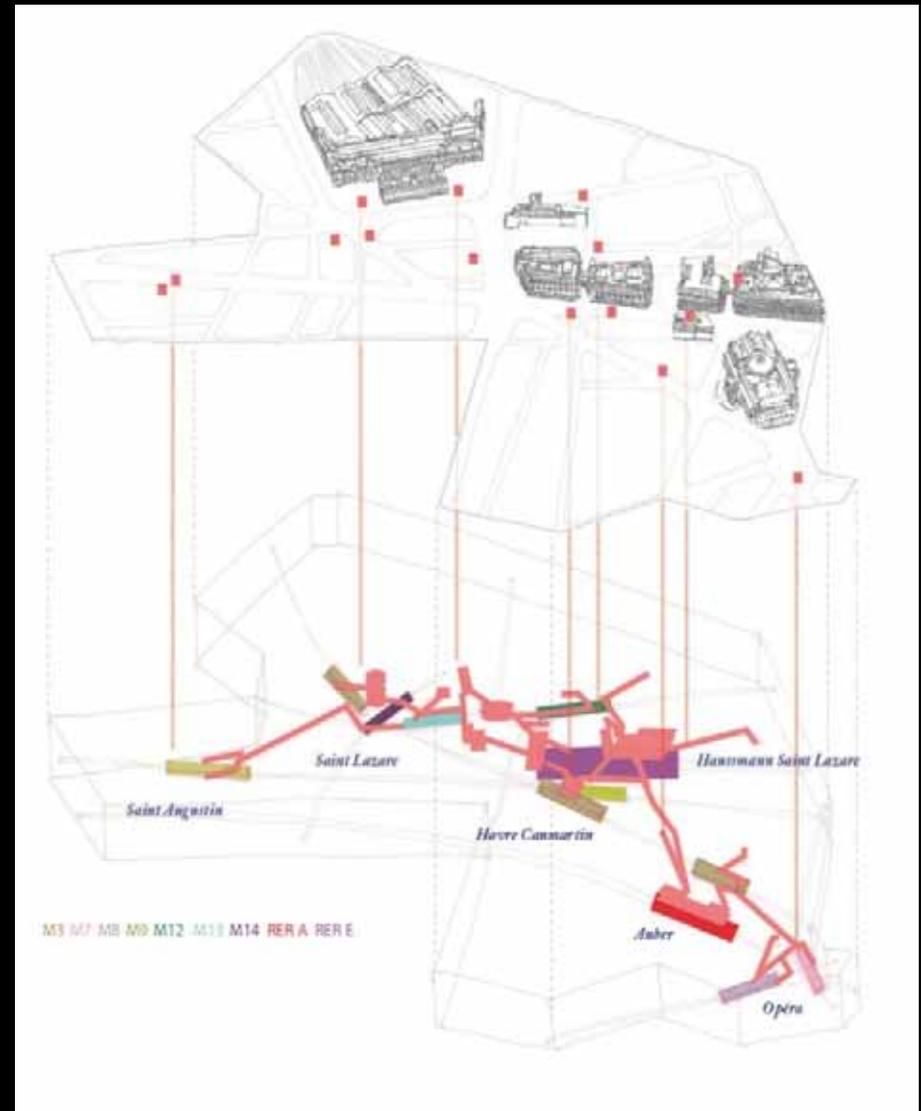
Le pôle Saint-Lazare-Haussmann, entre Opéra et Saint-Augustin

Les Meccano : des fonctions urbaines et des réseaux souterrains



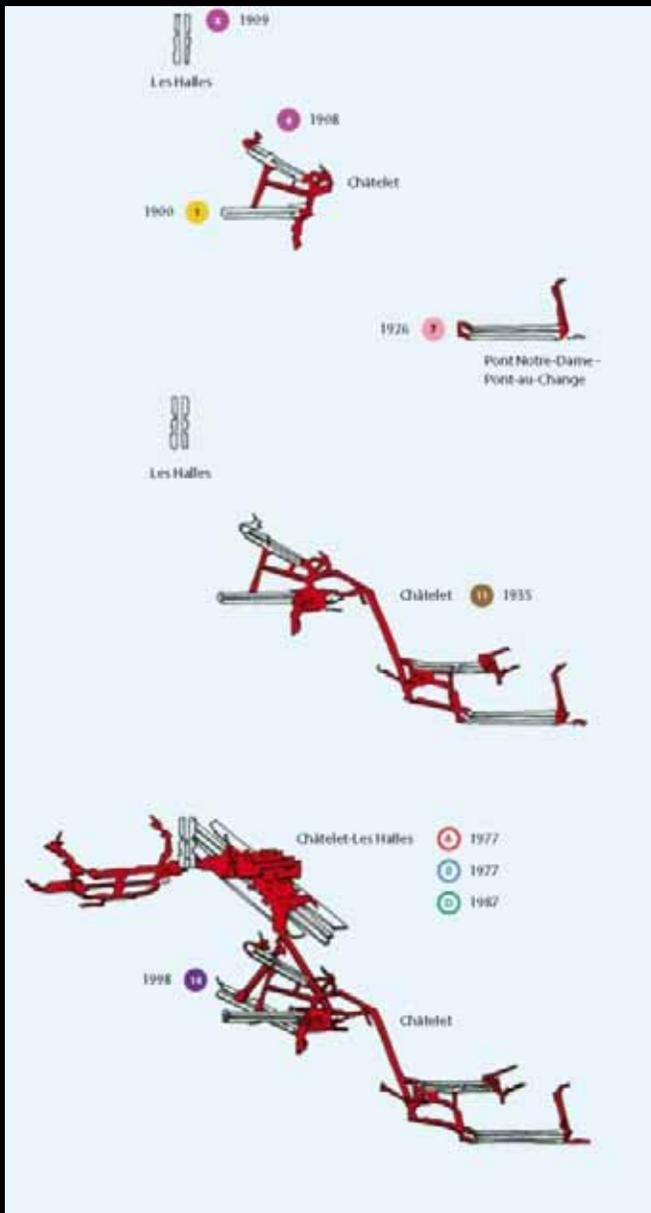
L'interconnexion Châtelet / Châtelet-Les-Halles / les Halles

Documents MG / AIGP 2.2

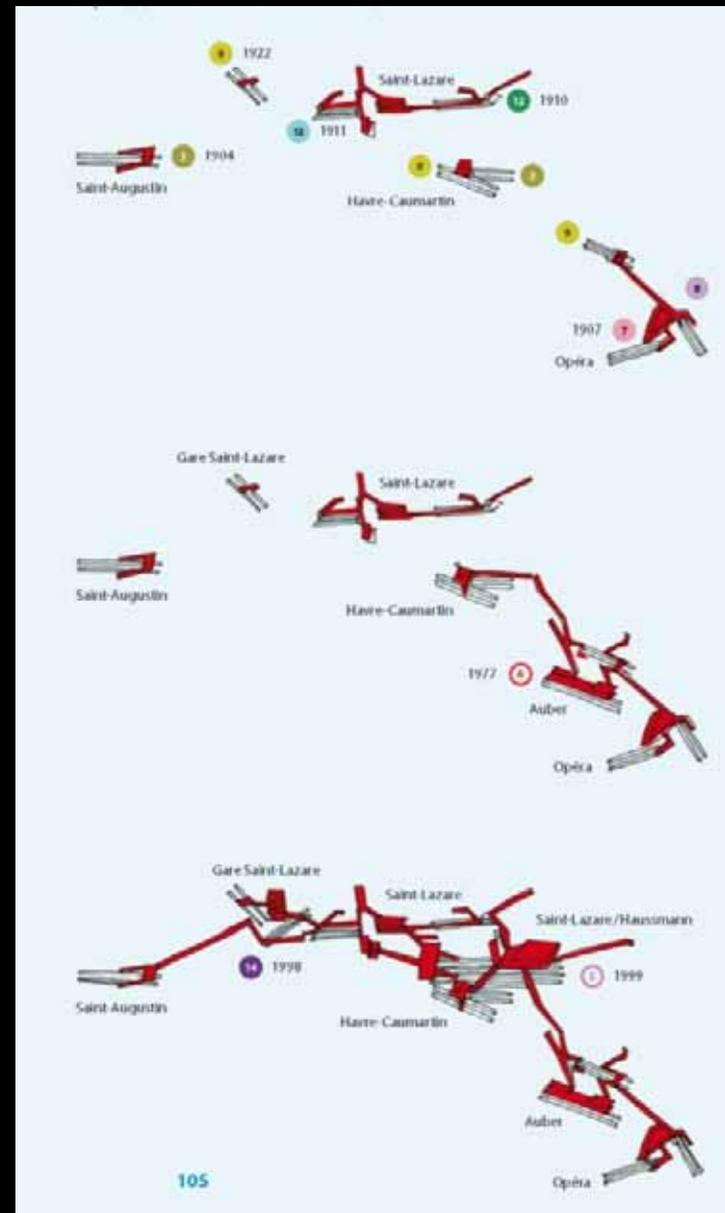


Le pôle Saint-Lazare-Haussmann, entre Opéra et Saint-Augustin

Documents MG / Babel 2011



Châtelet – Châtelet les Halles – les Halles



Le pôle Saint-Lazare-Haussmann

LES MACHINES, DES ASSEMBLAGES SUCCESSIFS

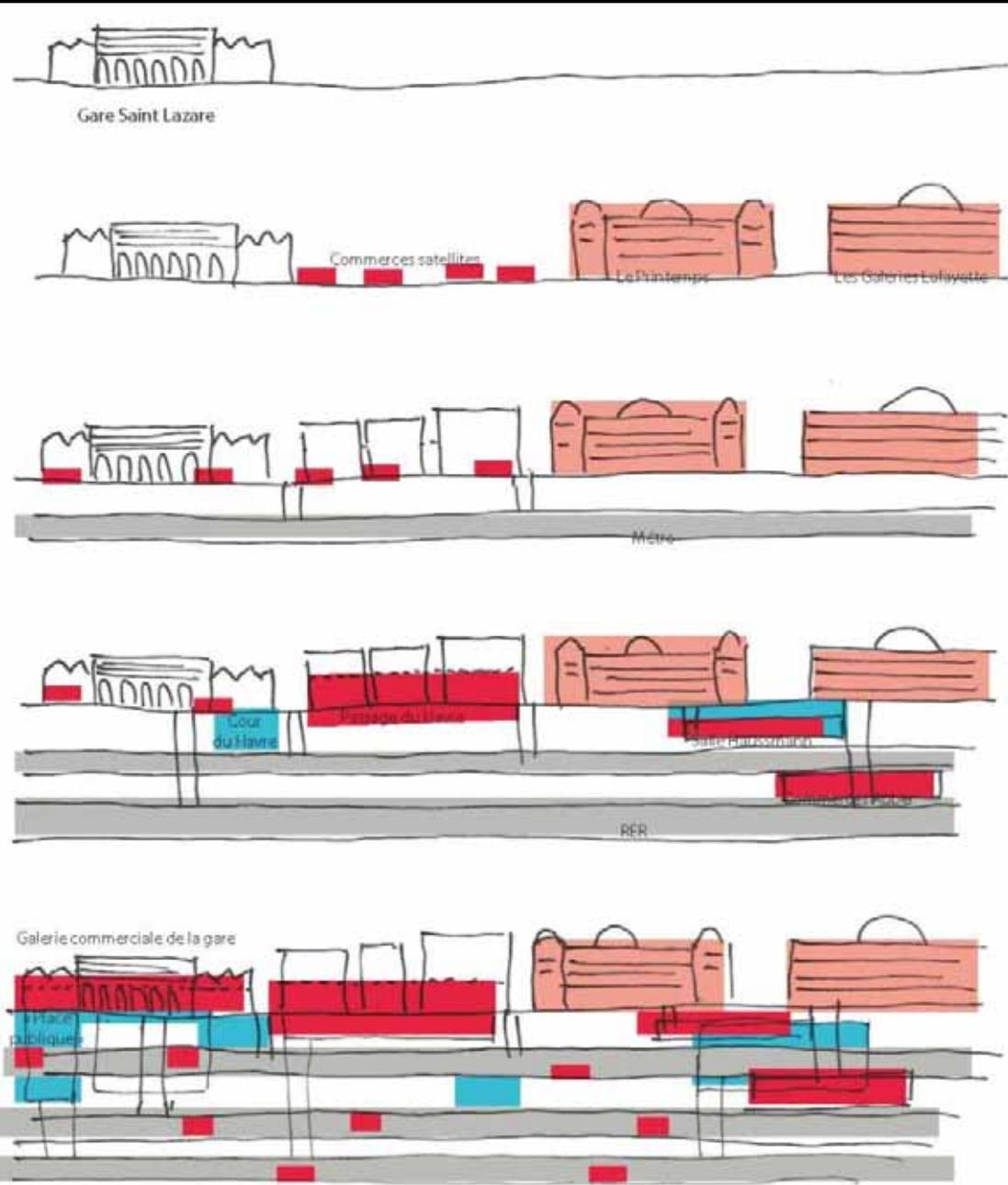
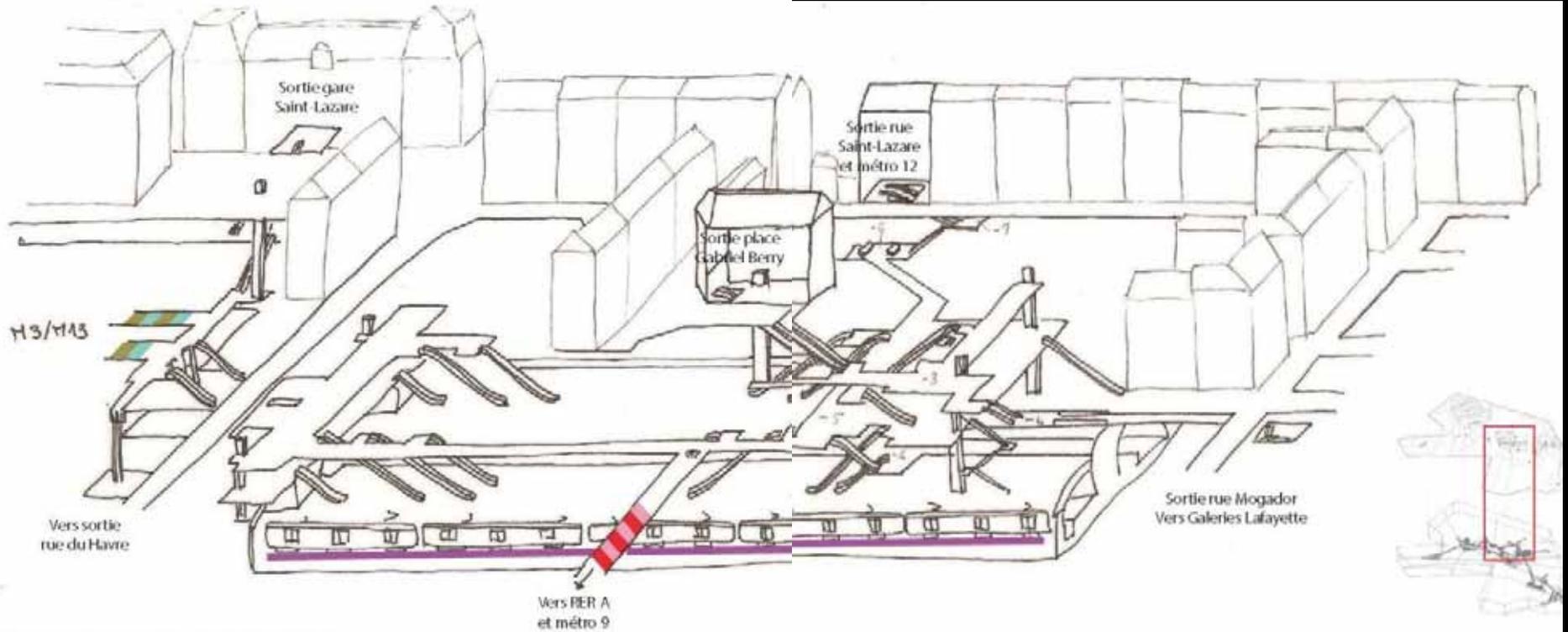
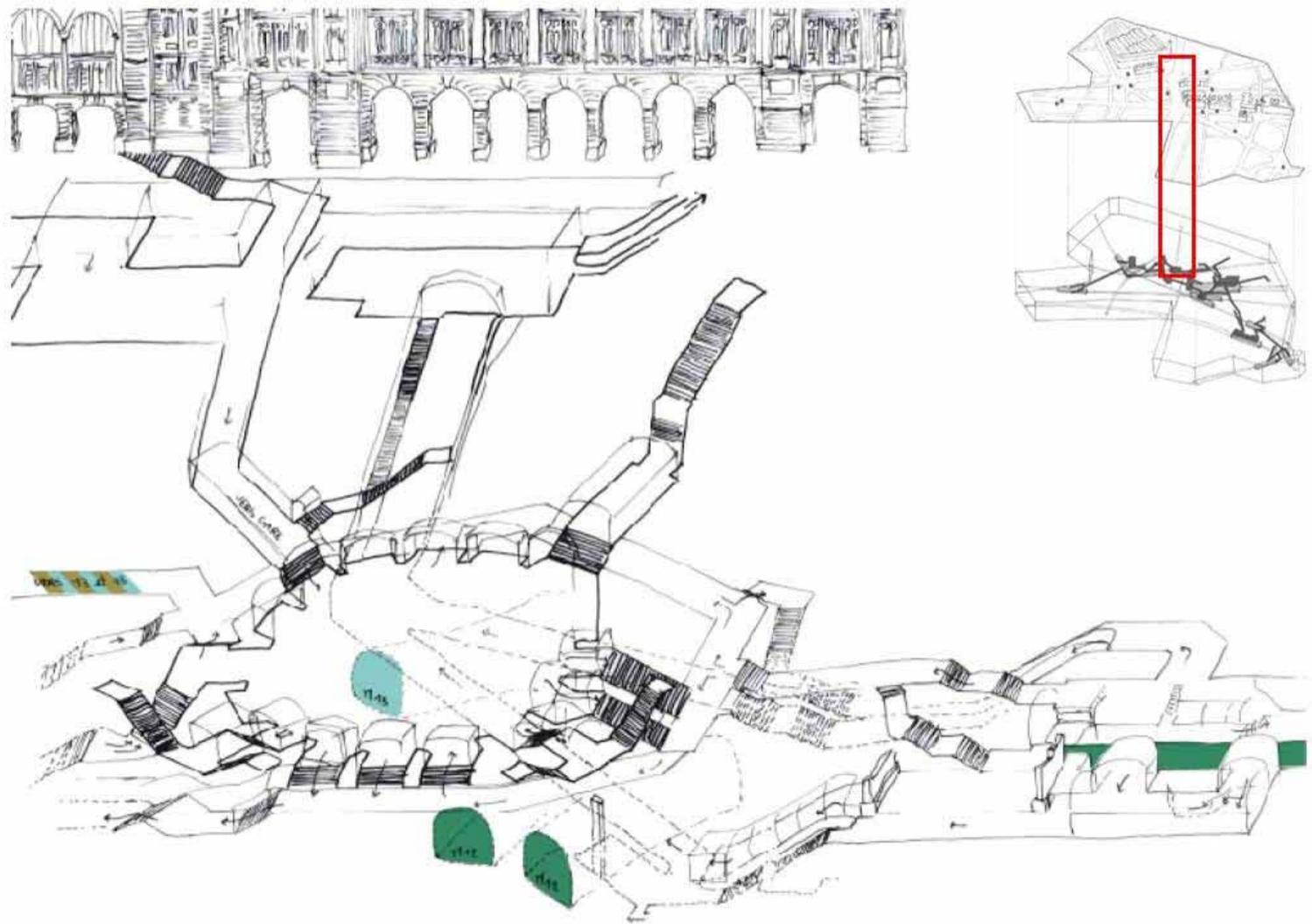


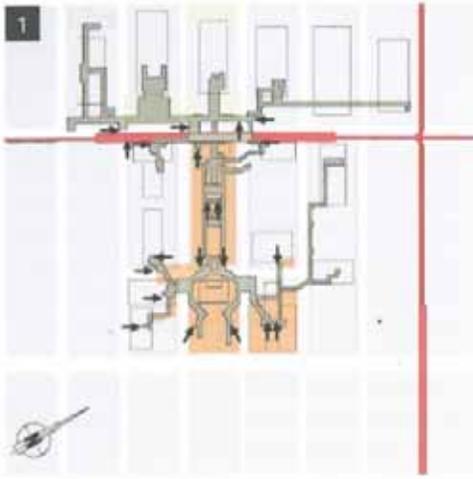
Schéma théorique de l'évolution du site Saint-Lazare-Haussmann : de la gare au pôle multiconnecté



Axonométrie de la station Haussmann-Saint-Lazare



Axonométrie générale de la l'espace de la Cour du Havre



4



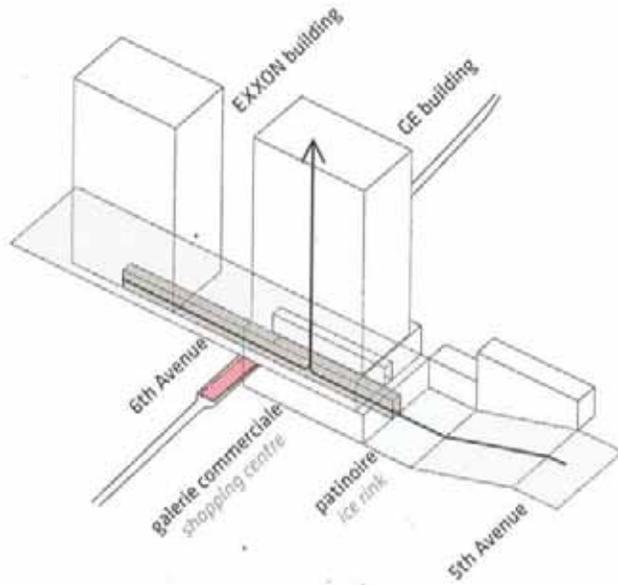
les quatre plans à la même échelle / the four plans on the same scale



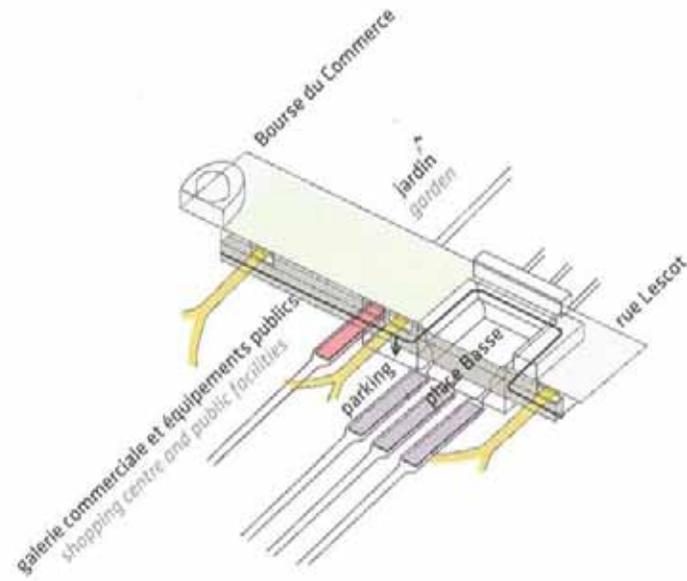
- 1 / Rockefeller Center, New York
- 2 / Les Halles, Paris
- 3 / Shinjuku, Tokyo
- 4 / La ville intérieure, Montréal

- métro / underground
- ligne de banlieue / suburban train lines
- voirie souterraine / underground roadways
- surface souterraine accessible aux piétons / underground surface accessible by pedestrians
- galerie souterraine (1 niveau) / underground corridors (1 level)
- galerie souterraine (multi-niveaux) / underground corridors (multi-level)
- ➔ accès au réseau souterrain / access to the underground network
- superstructure raccordée au réseau souterrain / superstructure connected to the underground network

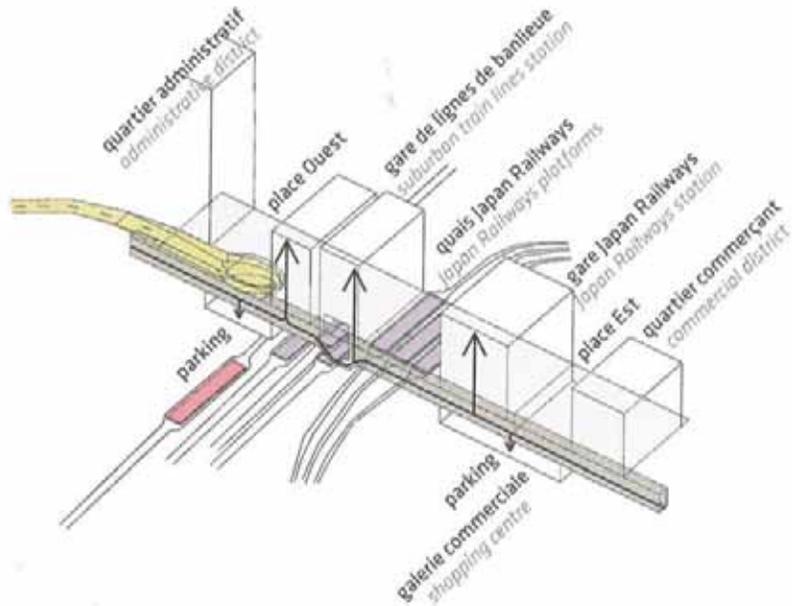
Rockefeller Center, New York



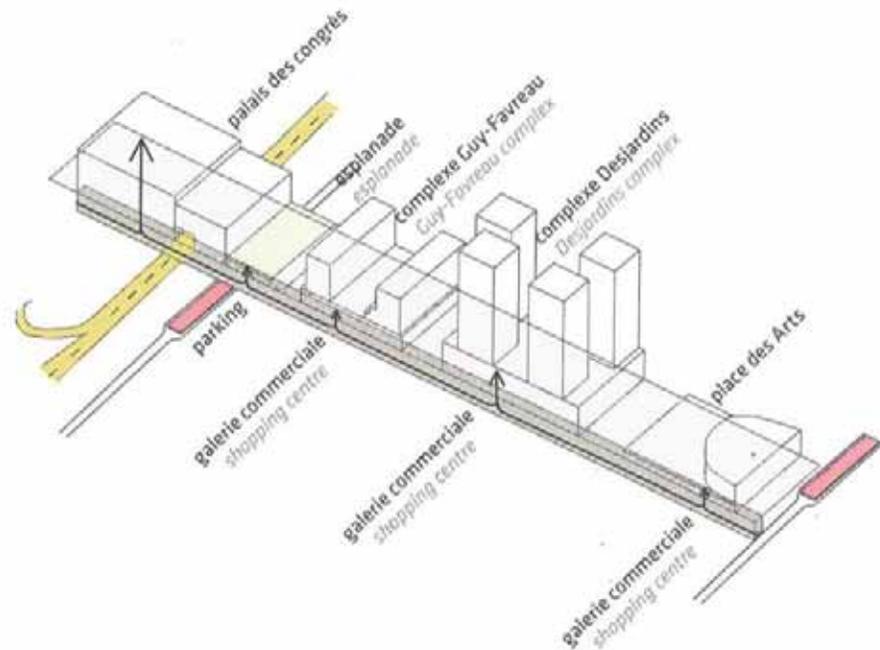
Les Halles, Paris



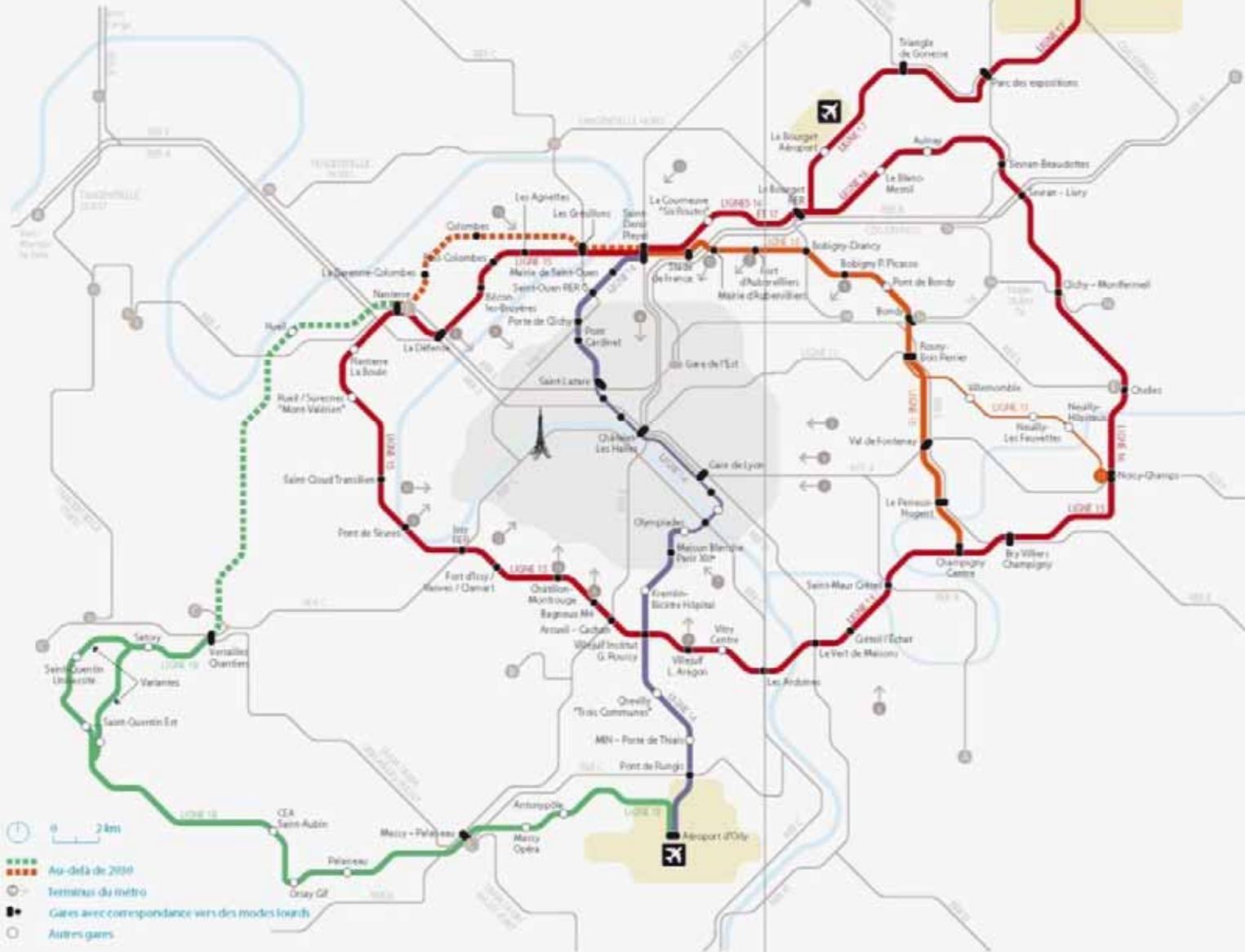
Shinjuku, Tokyo



La ville intérieure, Montréal

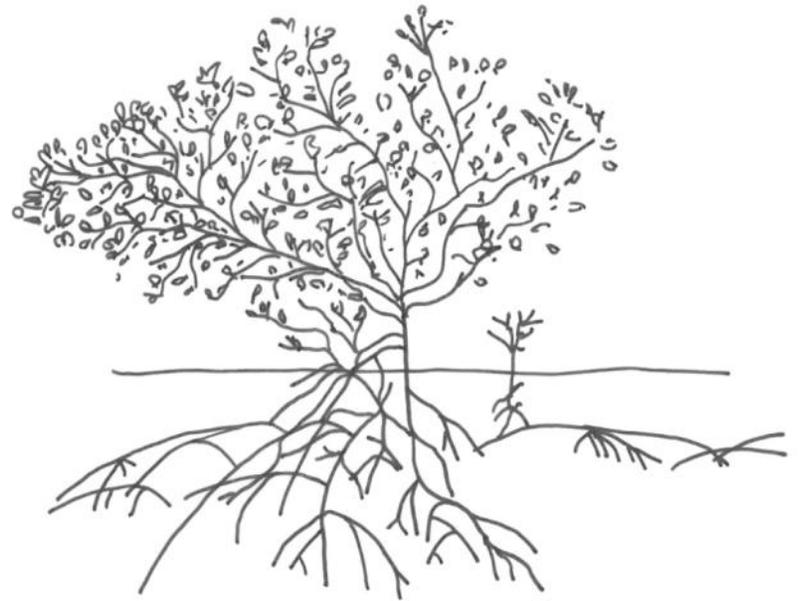


La version Nouveau Grand Paris du réseau de métro automatique, avec la numérotation continue des lignes finalement adoptées et les scénarios de phasage (document SGP d'après rapport Auzanet, 2012).

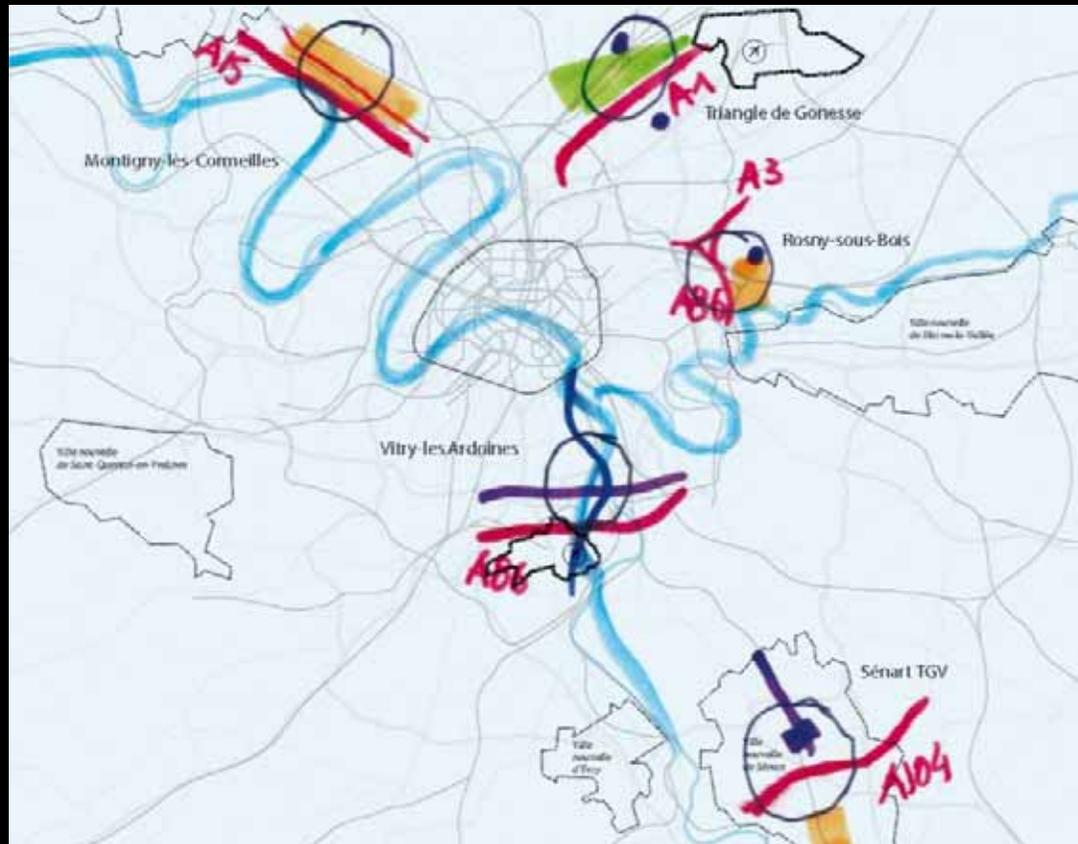


Objectifs de mise en service

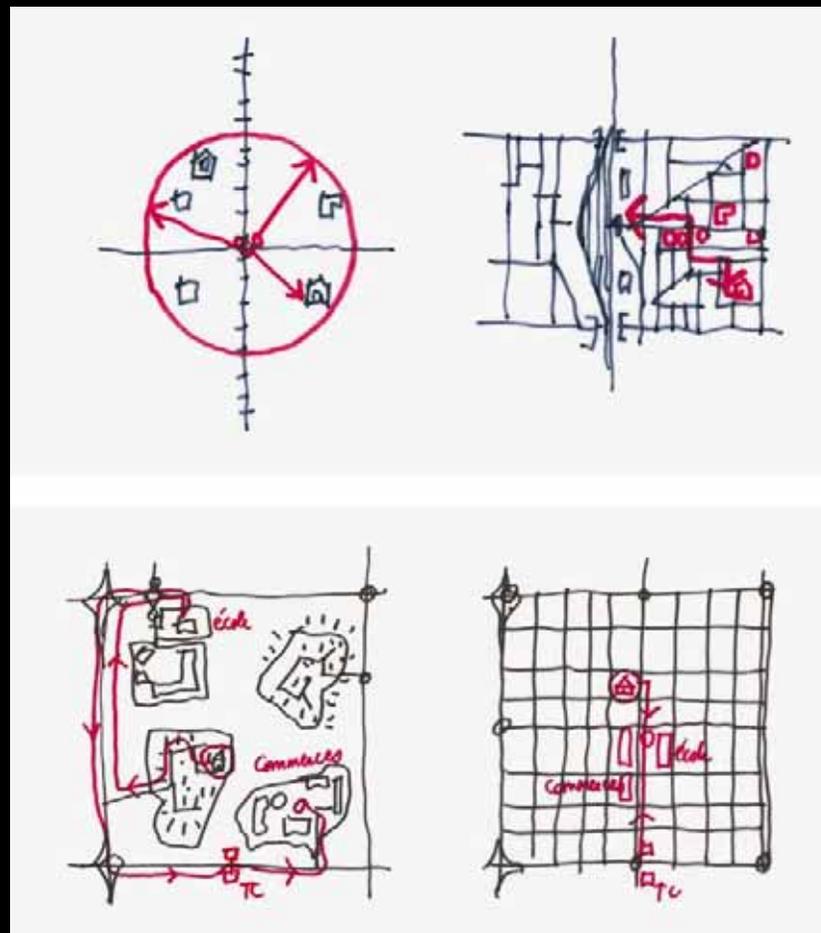




(Dé)composer cinq situations



(Dés)enclavements *versus* ville passante



La D14 coupe la zone: le centre commercial Carrefour et son parking oblitérent la relation entre la ZUP, la mairie et la route. →

Proposition de terrasse et de place basse sur laquelle s'ouvrent galeries commerciales, cinémas, logements, mairie... ↵



Vue depuis le sud vers Paris. →

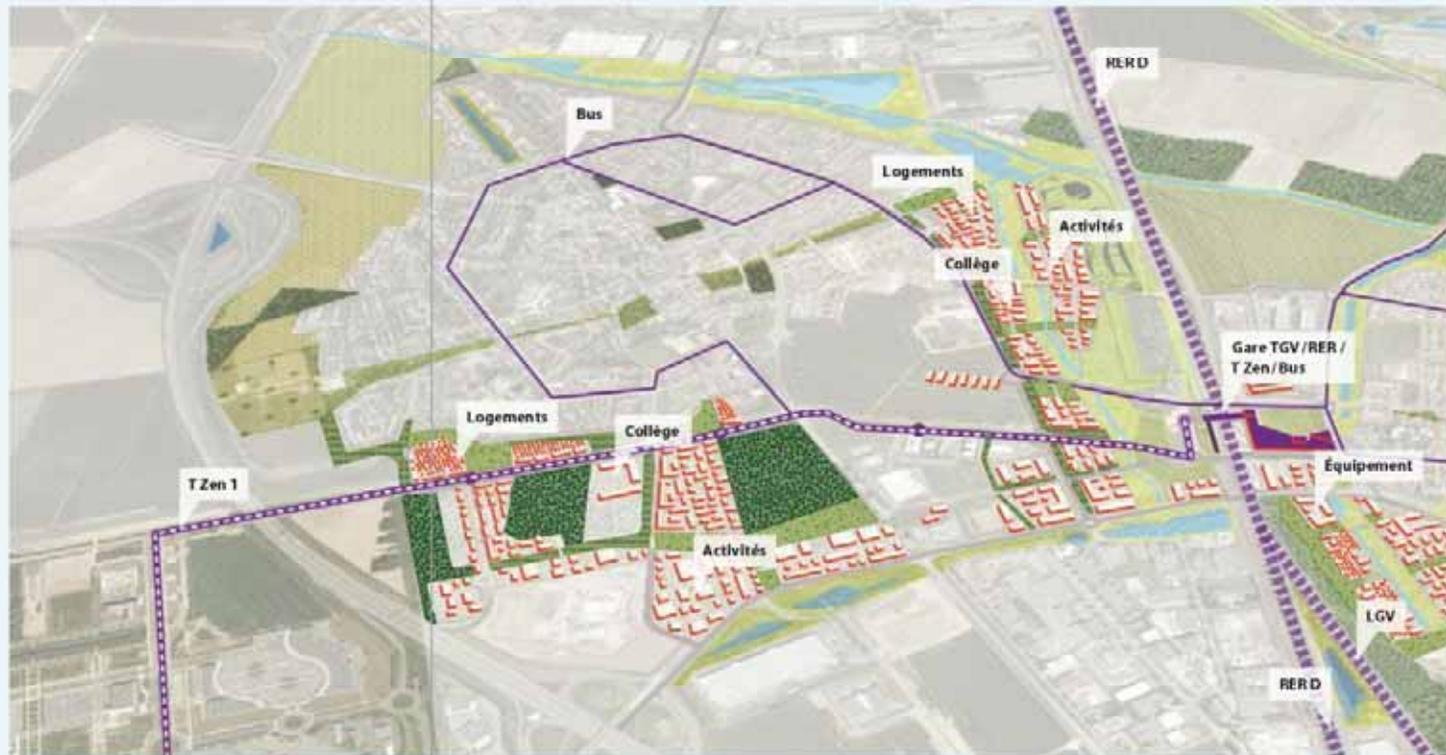
Une stratégie de reconstitution à partir des gares et du centre commercial existant pour des quartiers en lien avec les pôles de transport futurs. ↴



Vue depuis le sud vers Putey.

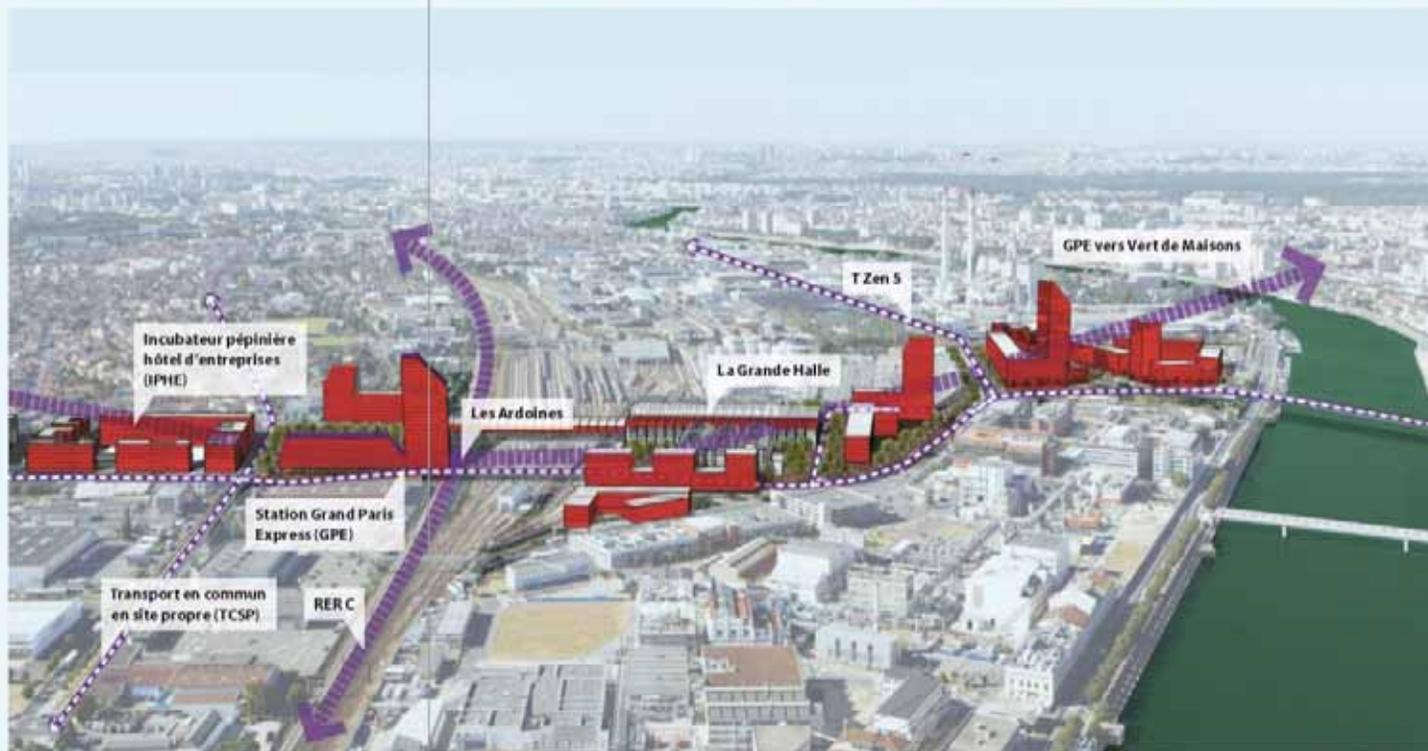
→

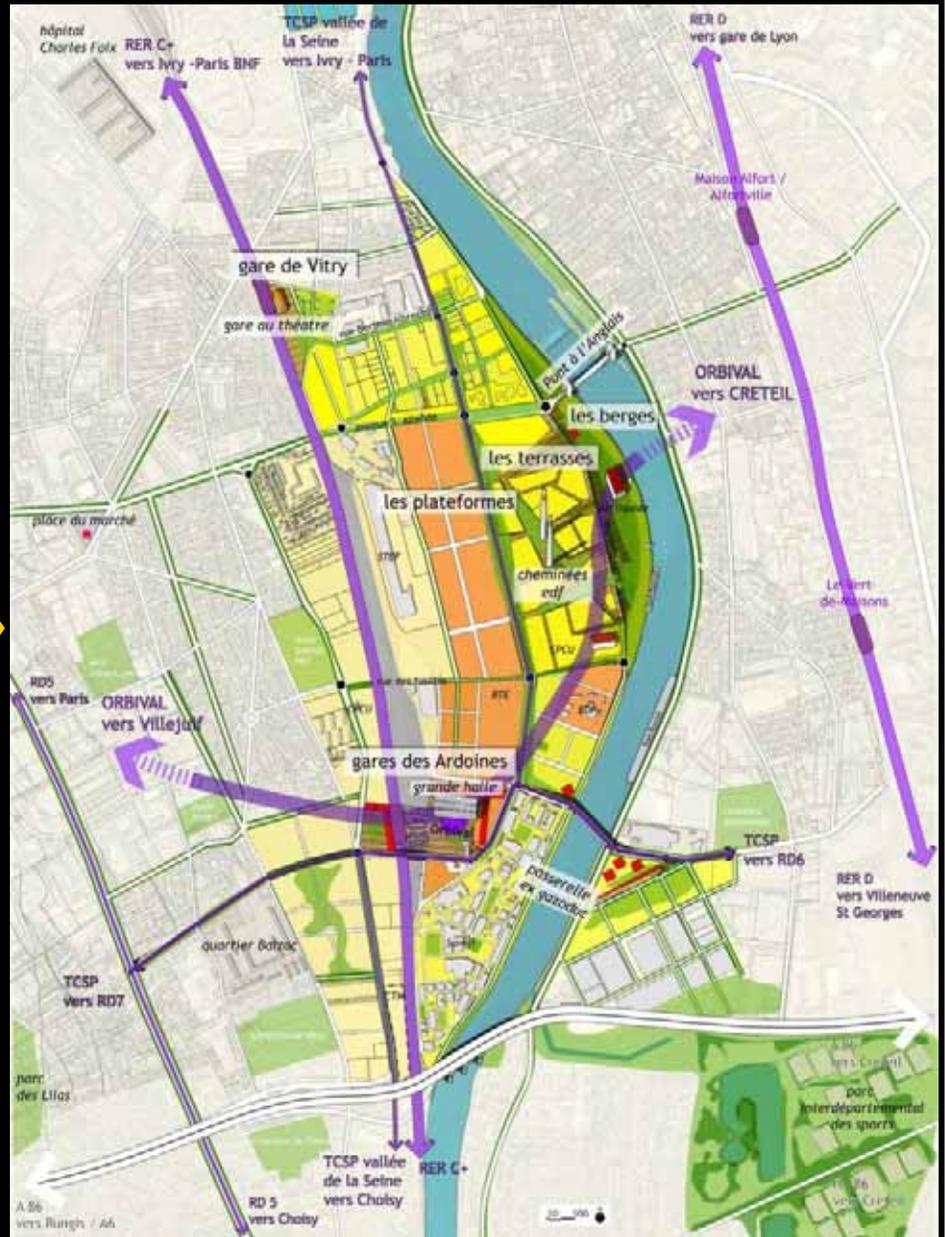
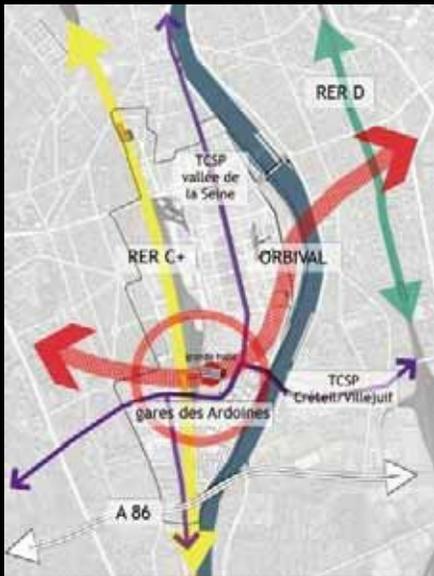
L'extension de la gare se projette vers les bourgs par un enchaînement d'espaces publics en dédoubleté.



Vue vers Paris. →

Une gare multimodale accueillant RER C, Grand Paris Express, transports en commun en site propre et parking-relais double face est prévue. Côté ouest, la station-guichet et le parking deviendront une gare et une place urbaine; côté est, la grande halle en béton permet d'alimenter la station, des équipements et des services face à la «ville dans la ville» qu'est devenu Sanno.





accessibility, flood resiliency & mutations :
interlinked topics

/ accessibilité, réduction de la vulnérabilité et
mutations : des thèmes imbriqués

situation actuelle : endiguement

protection théorique actuelle : crue retour 50 ans

augmenter la hauteur des murettes accroît le risque en aval et sur la rive droite

dispositif actuel défectueux (batardeaux manquants, fissures...)

une fois submergé les murettes deviennent un obstacle à l'écoulement et au ressuyage des eaux lors de la décrue



scénario 1 : dérivation

Principe : guider les flux en les orientant sur la liaison nord sud et en déterminant le point de sortie en aval du port à l'Anglais

emprise importante de l'ouvrage (+ de 50 m et 2,5 km de long) est incompatible avec un quartier densifié

ouvrage coûteux

question de l'accélération des flux en aval du rejet + remontée de la crue par l'aval



scénario 2 : l'étagement

déterminer des niveaux et des fréquences de crue acceptables pour chaque terrasse

adapter la programmation urbaine en fonction des terrasses

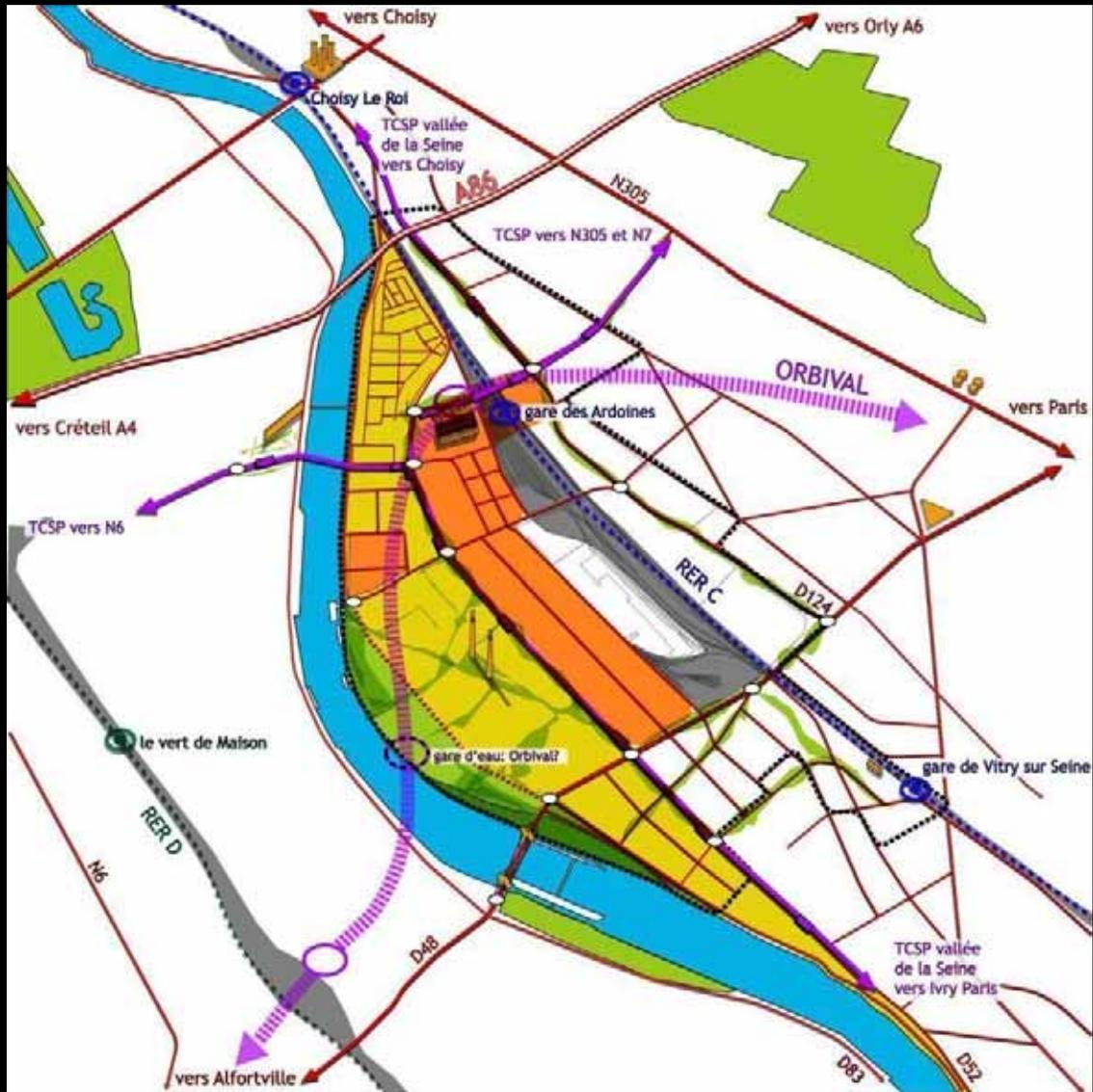
une terrasse au dessus de la crue centennale +1m pour les activités non submersibles

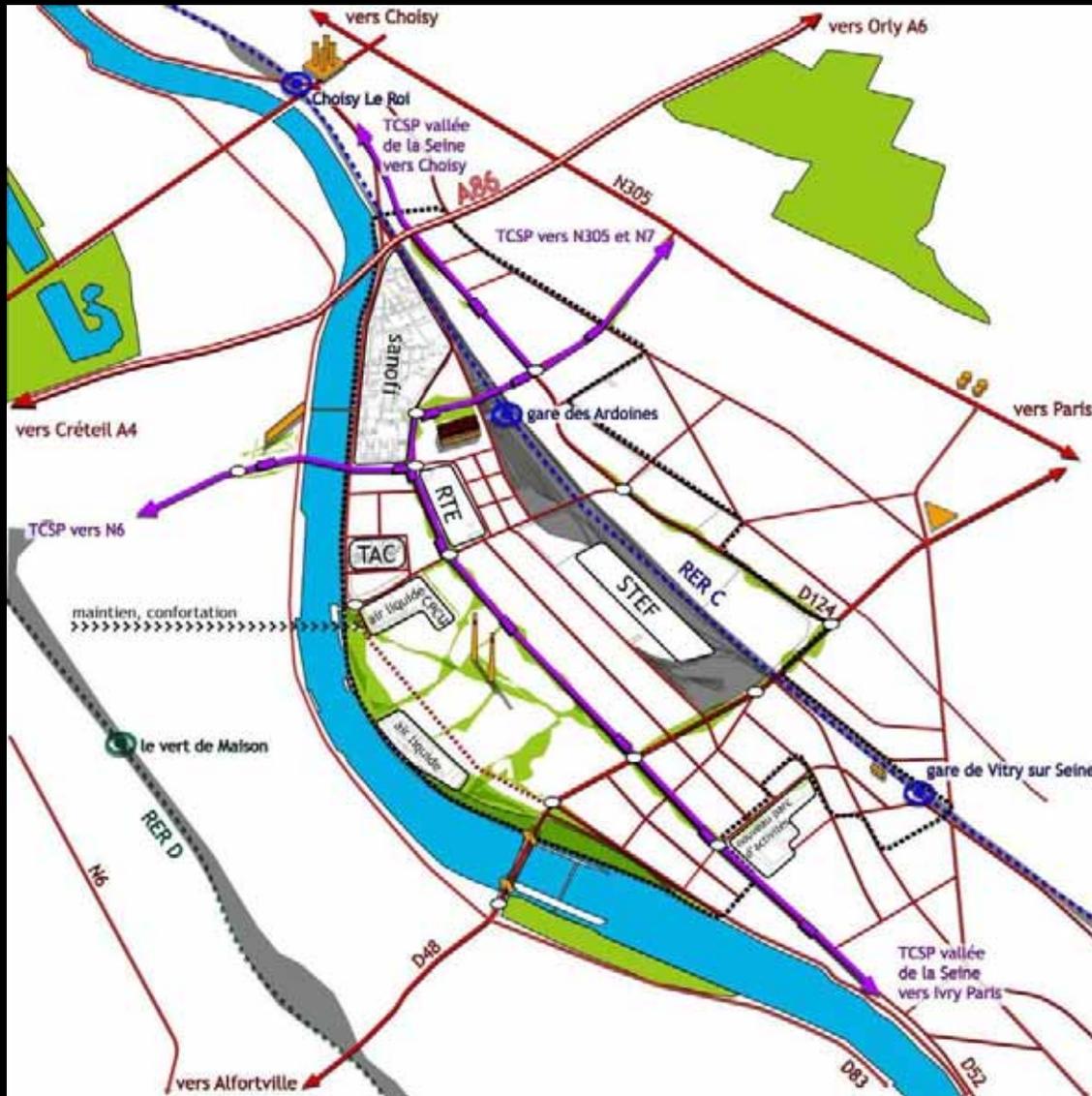
mise en place progressive des terrasses au fur et à mesure de l'opération



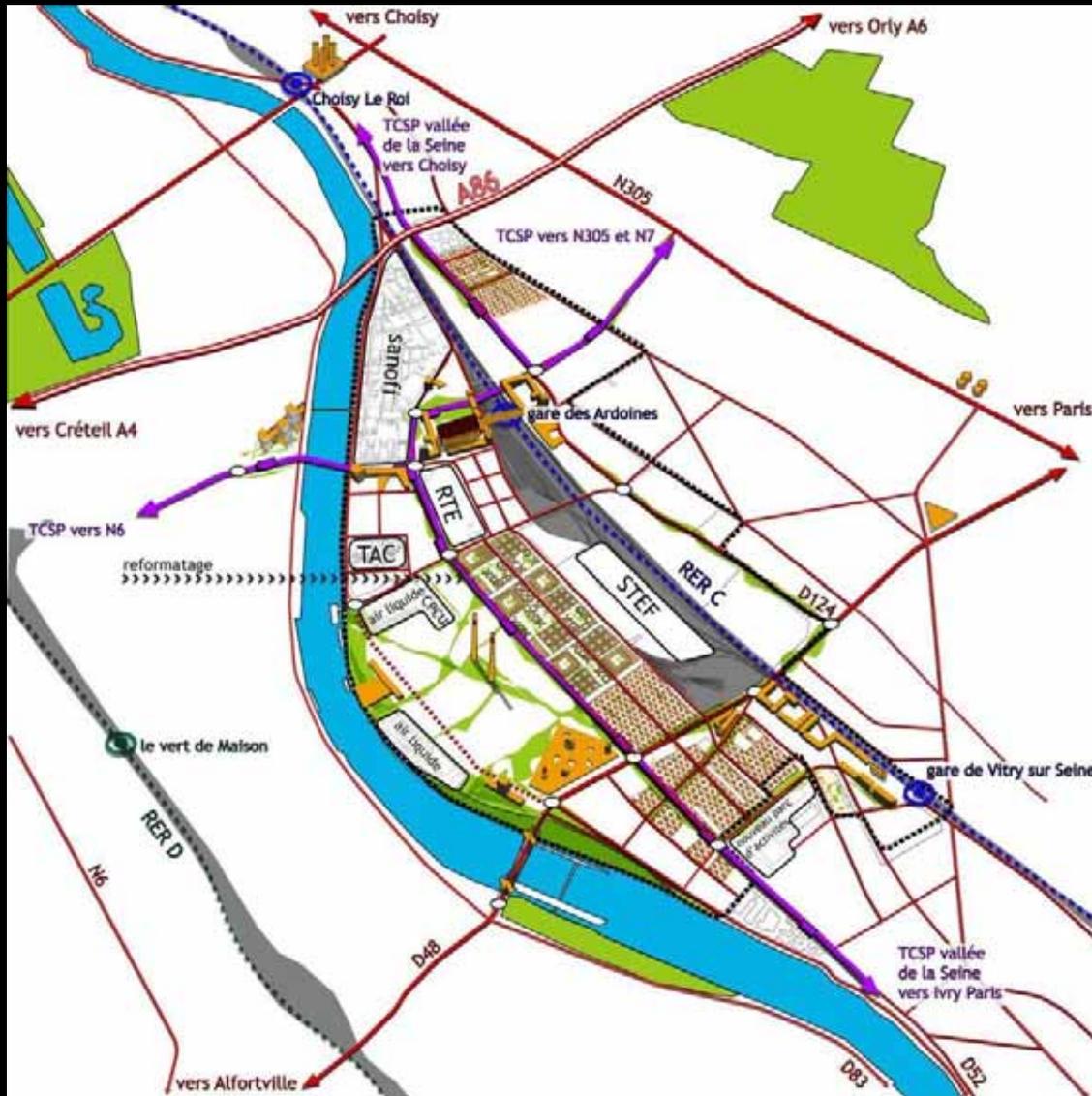
3 strategies about flood risk

/ 3 scénarios de réduction de la vulnérabilité face au risque d'inondation

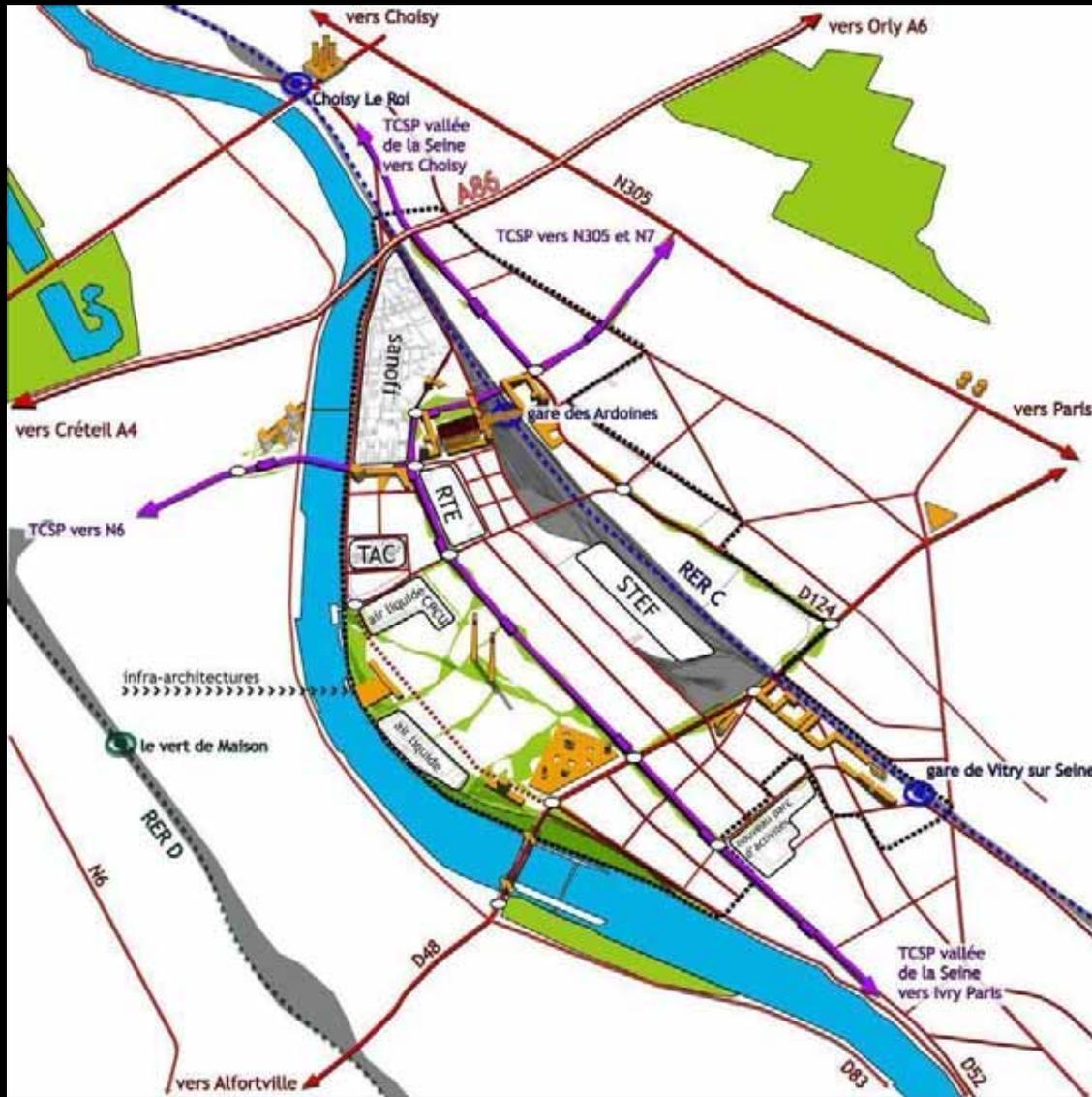




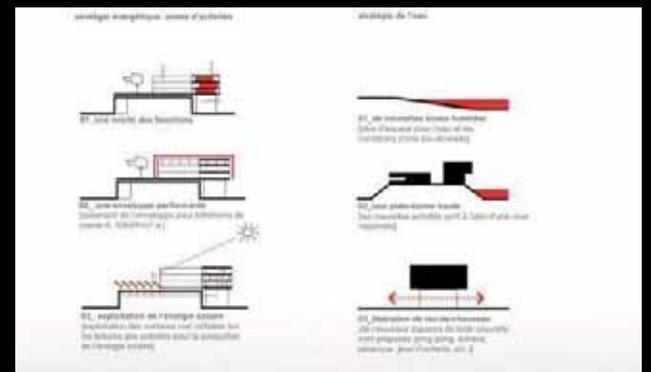
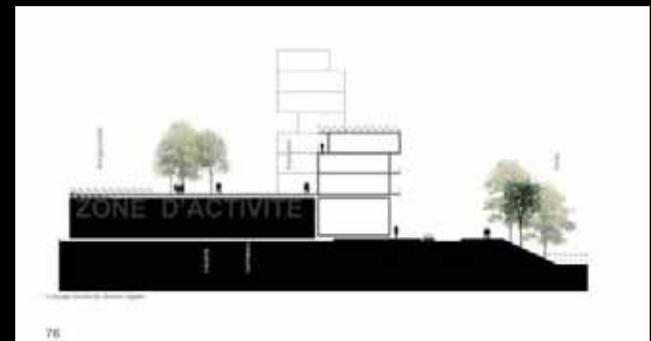
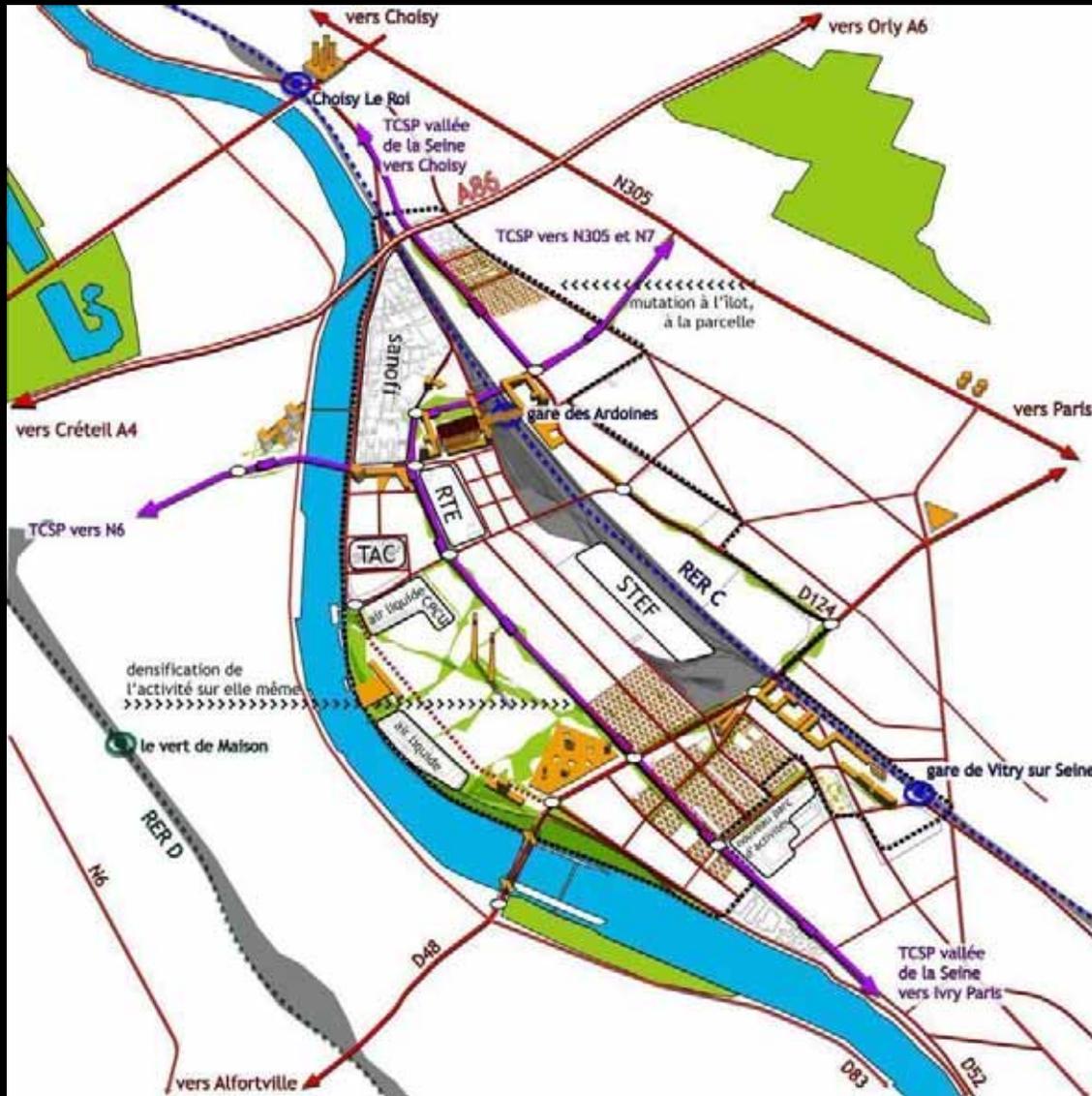
the major economic actors consolidated / *les grands acteurs économiques confortés*



3rd kind of mutation : reformat and removes / 3^{ème} type de mutations : les reformatages et les repositionnements



1st kind of mutation : infra-architectures / 1^{er} type de mutation : infra-architectures



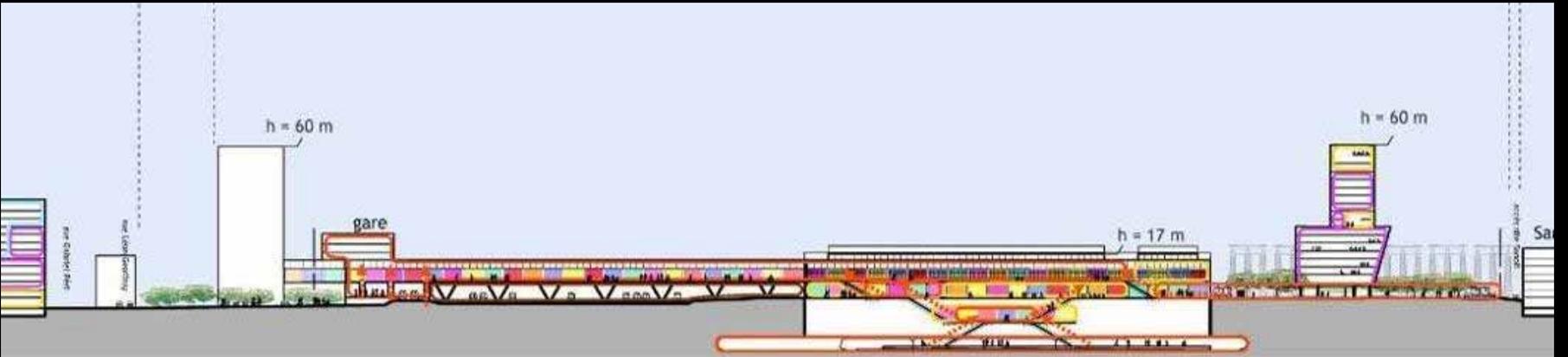
studio 09

2nd kind of mutation : get denser & diversifying the existing urban fabric

/ 2^{ème} type de mutation : les tissus se diversifient et se densifient



4th kind of mutation : new urban fabrics / 4^{ème} type de mutation : les nouveaux tissus







« Port à l'Anglais »
waterfront

« Noth Allende »
district

« Vitry » railway station







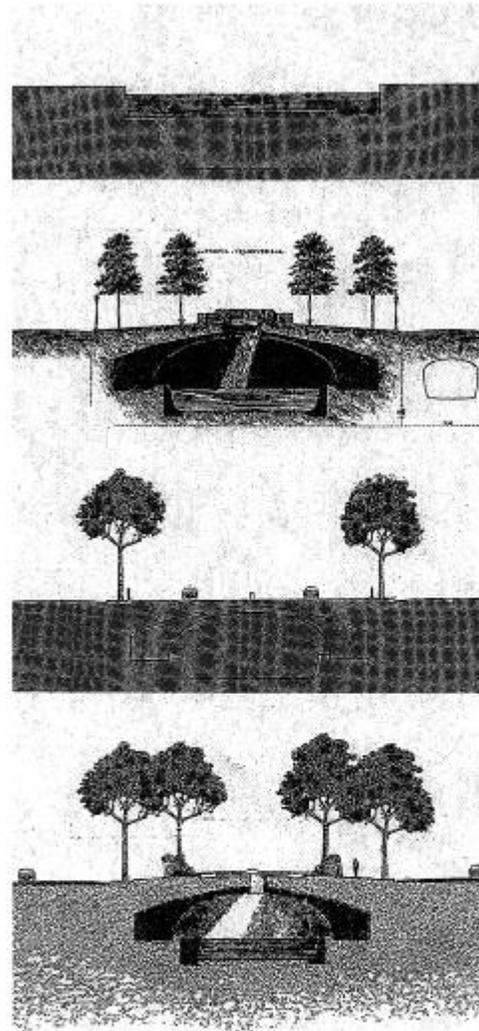
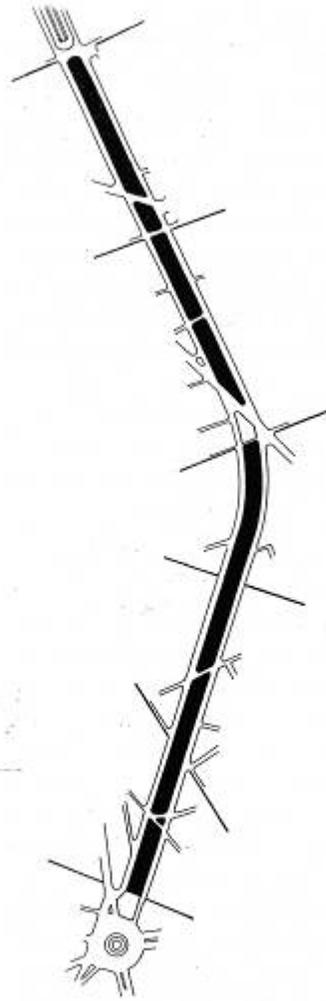


Fig. 33 : Paris, boulevard Richard Lenoir, un modèle d'intégration dans le temps et l'espace.
(David Mangin).

La complexité



Urbanisation
des rues



Lotissements
planifiés



Pièce
haussmannienne



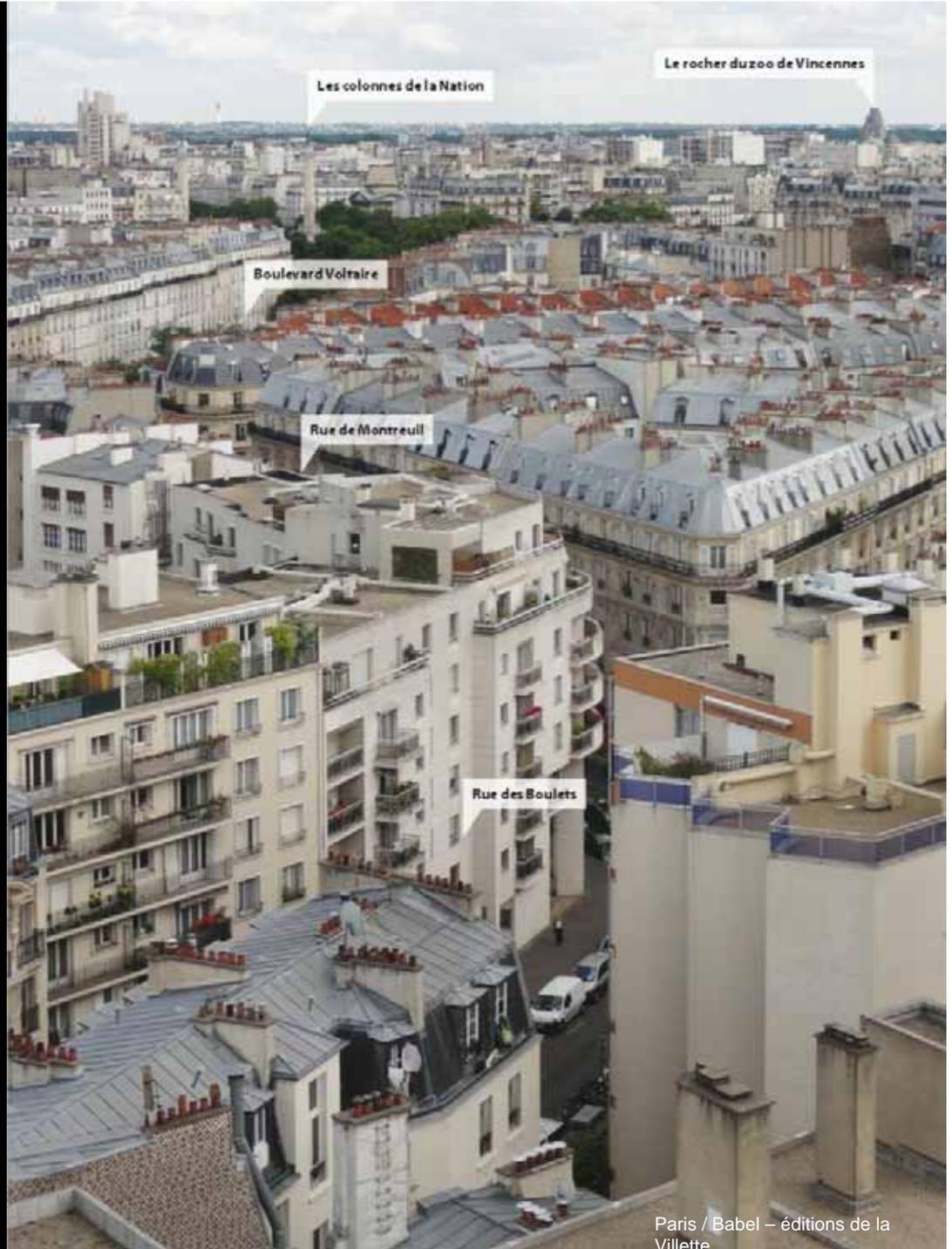
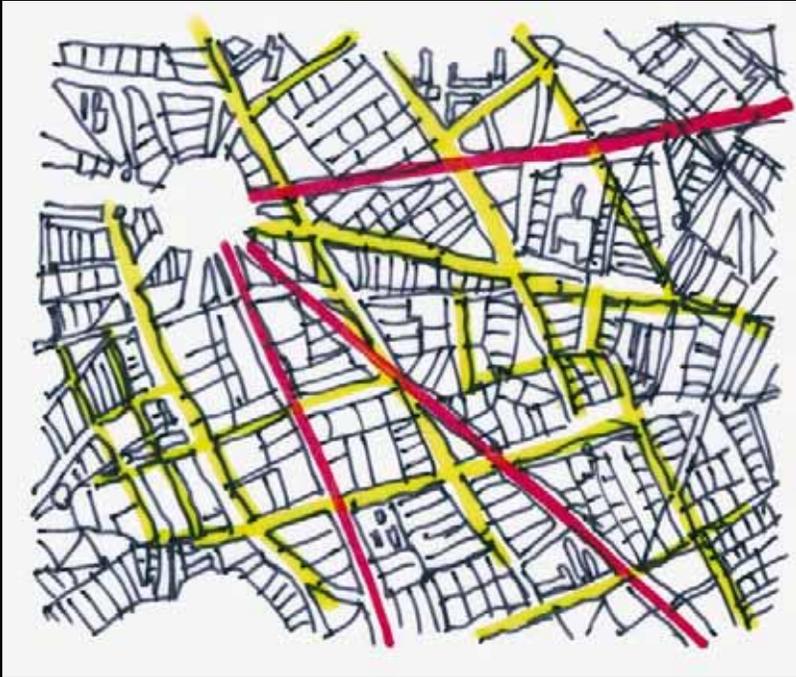
Grands équipements
et cités de logements



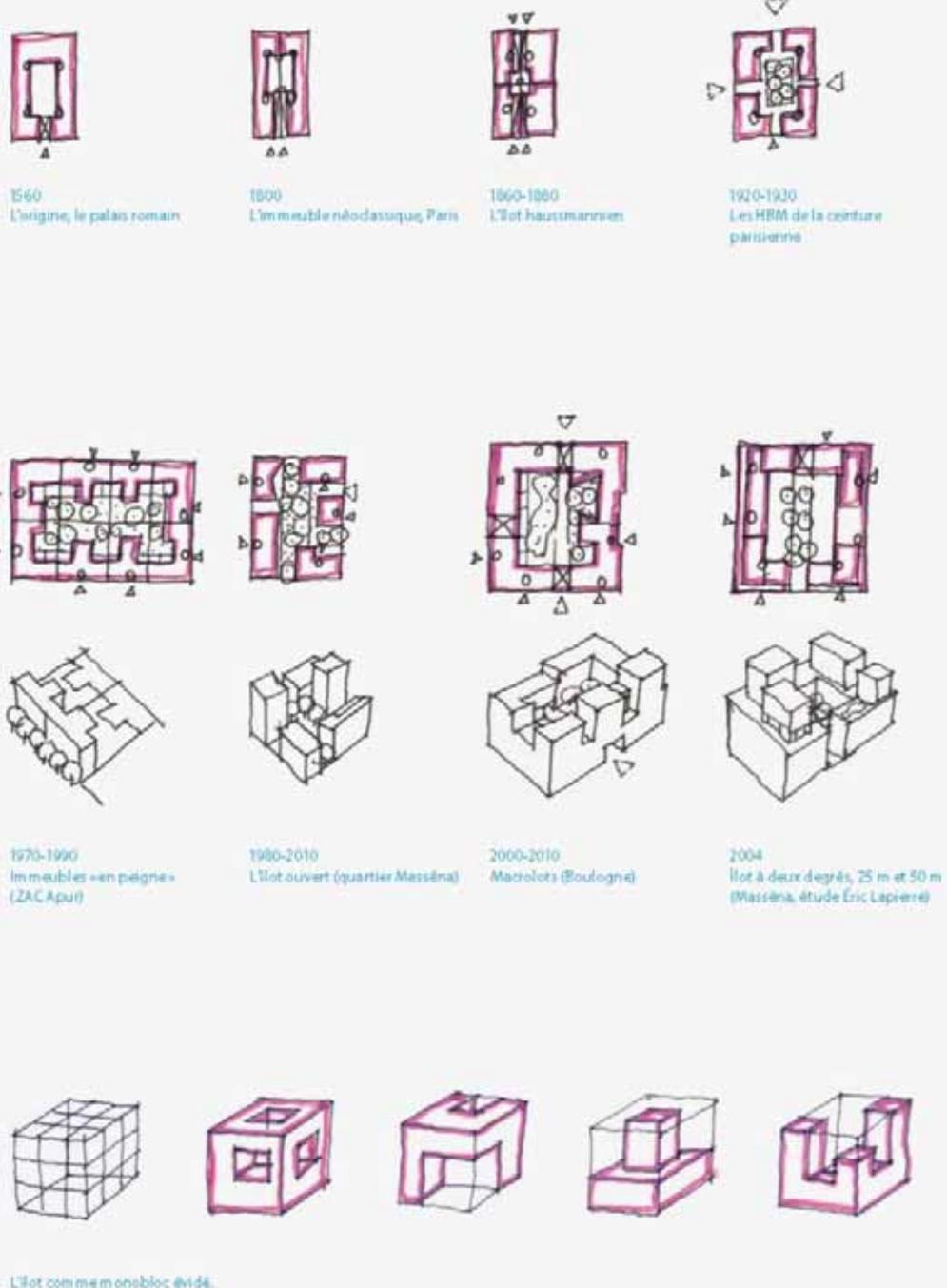
Résultante

LE PALIMPSESTE PARISIEN

Boulevard Voltaire



LA BEAUTE DE PARIS, C'EST SA COMPLEXITE



L'ÎLOT PARISIEN : GENESE ET DEFORMATION



Ilot type 1



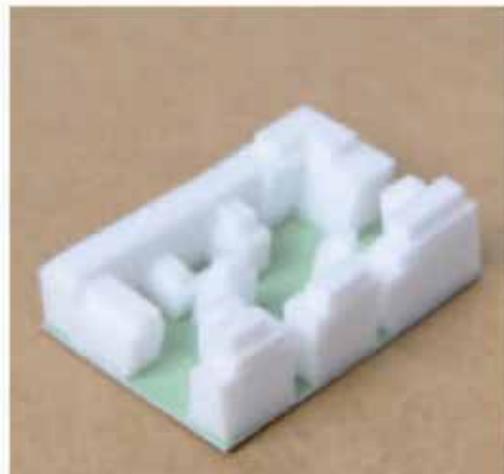
Ilot type 2



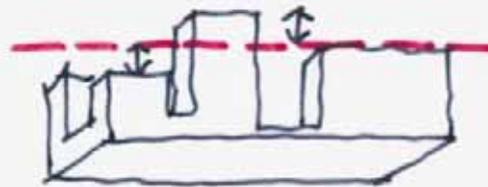
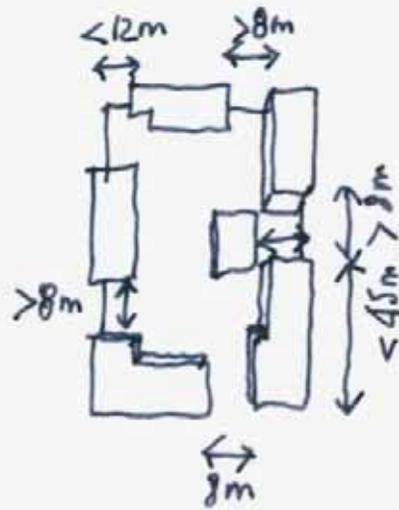
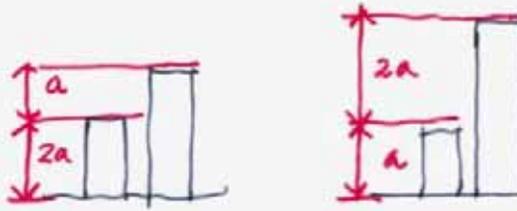
Ilot type 4



Ilot type 5



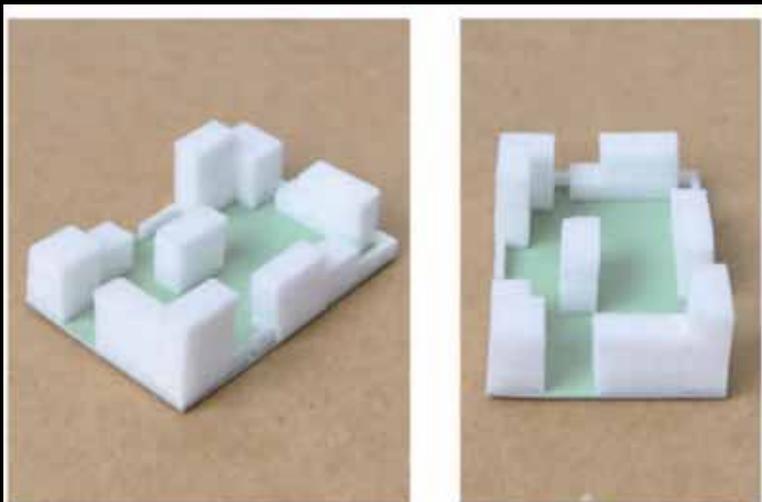
Ilot type 6



UNE HAUTEUR NEGOCIABLE

ILOT « Massena » - Paris (France)

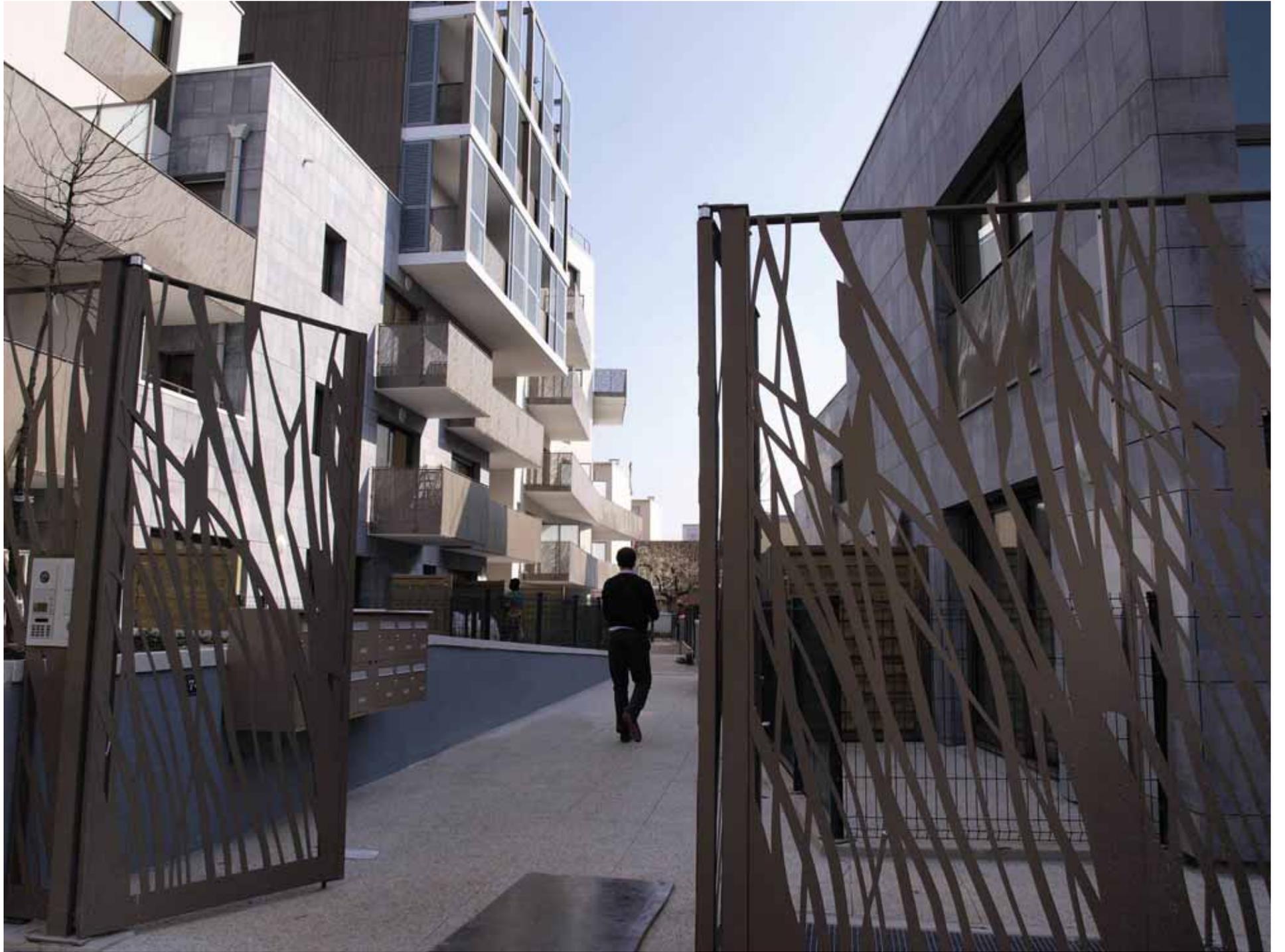
Architecte-Urbaniste : C. DE PORTZAMPARC

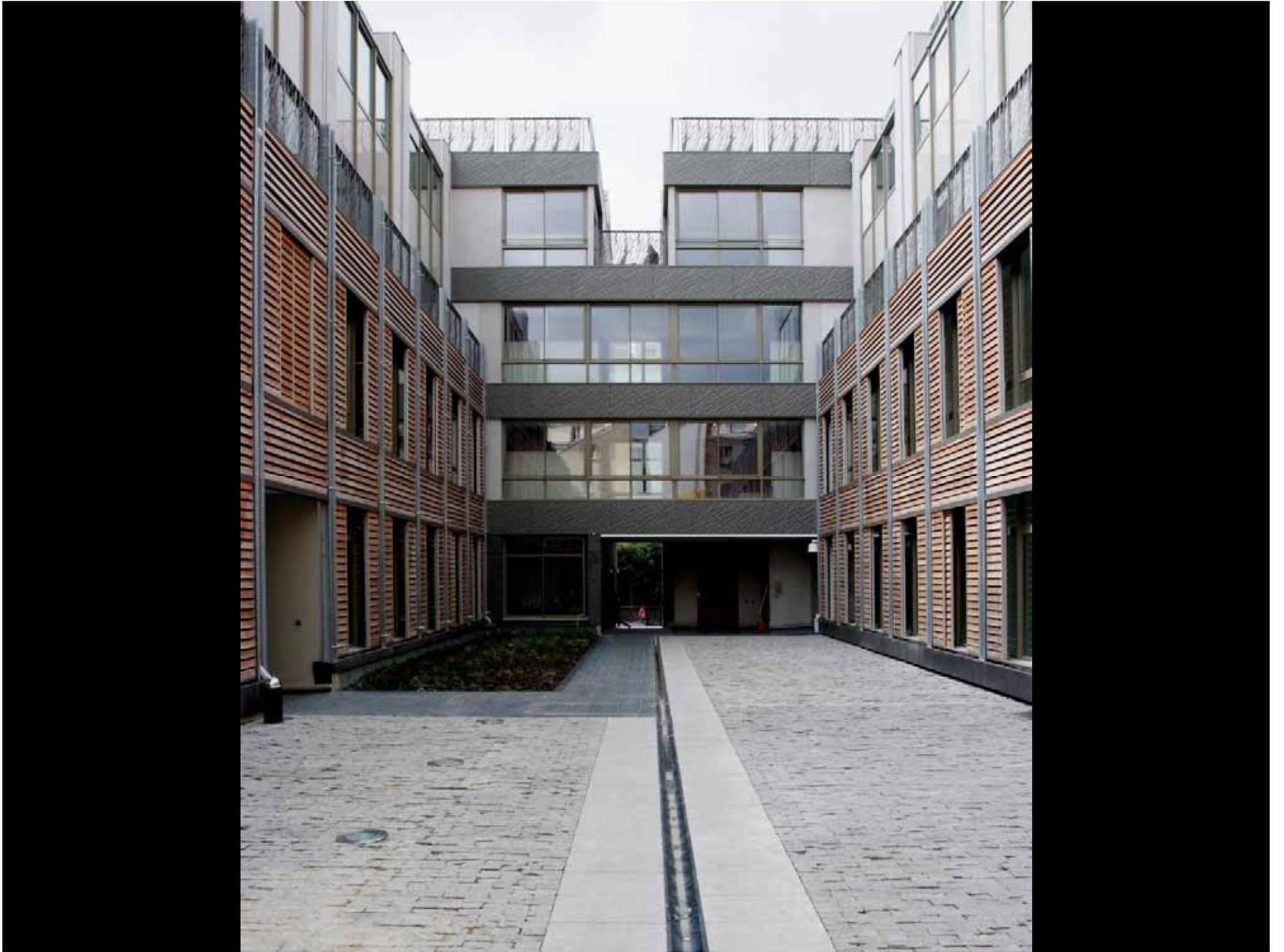


Maquette Ilot type 5



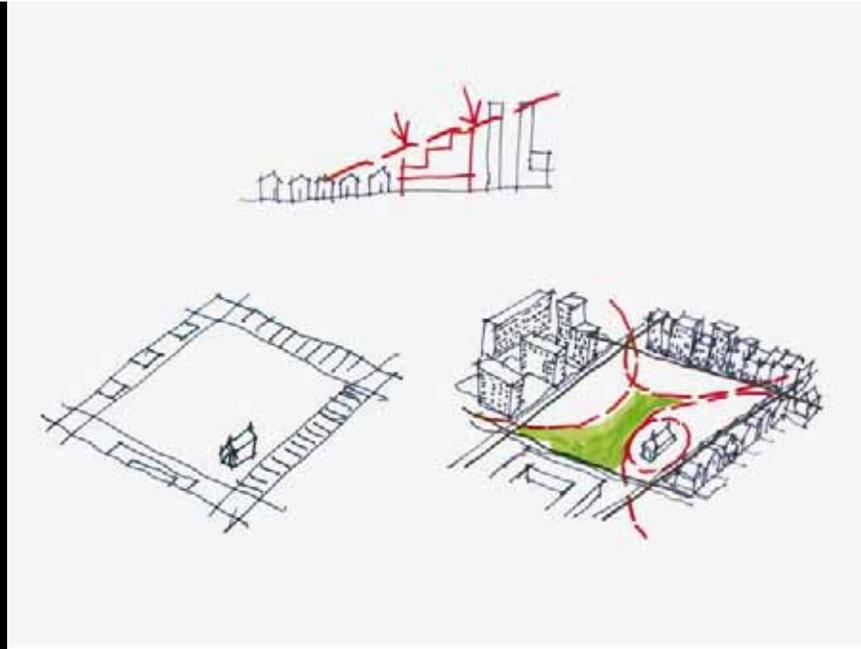
Quartier Masséna - Paris (France) - C. de Portzamparc







L'A3 à Bobigny, Bondy, Noisy-le-



AUTOUR DE LA TABLE...

merci