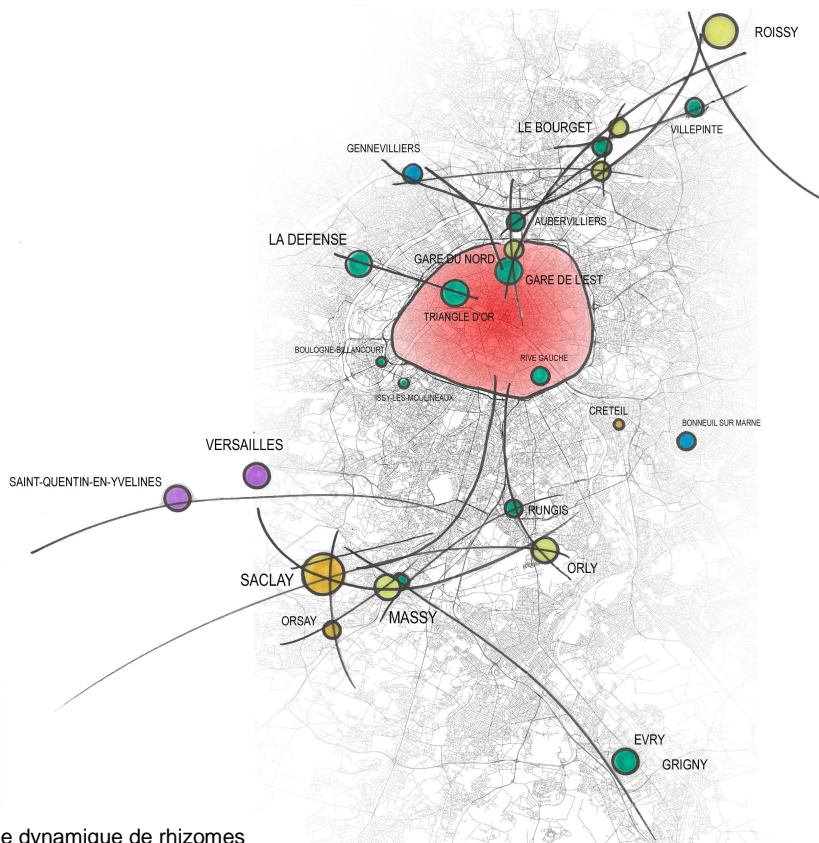


PENSER

Pour affronter le vertige de la question métropolitaine, la crise qu'elle représente, il nous a fallu analyser son système, cet ensemble vivant, ses dynamismes et ses blocages. Ce système n'est plus celui de la ville. De nouvelles notions se révèlent, de nouveaux outils conceptuels sont nécessaires pour le comprendre et agir.

A partir de la reconnaissance de la métropole comme interface dans un réseau avec les autres métropoles du monde, comme immense phénomène que seule l'efficacité récente des liens immatériels a pu faire croître au-delà des capacités de ses réseaux de transports matériels, nous avons observé le système de pôles et de liens qui traversent et rendent complémentaires centre et périphéries. Nous avons repéré une possible croissance en rhizome, à travers les coupures et l'enfermement généralisé des lieux entre les « tuyaux » de transports rapides.



La métropole parisienne, une dynamique de rhizomes

La métropole est la chance pour beaucoup de vivre la modernité du monde en évolution. Mais c'est aussi le gaspillage environnemental et économique des ressources, le très grand danger de fixations dans l'espace des différences sociales et culturelles. Conjurier cette évolution, empêcher l'étouffement du fragile artefact technique qui constitue cet univers, le vivre différemment et mieux, exigent d'agir.

Agir sur le système d'ensemble et d'abord sur les urgences, les points nodaux du dynamisme économique et la fluidité des liaisons.

Agir pour réconcilier de proche en proche espaces fonctionnels à l'échelle métropolitaine et espaces physiques de proximité, agir pour satisfaire aux exigences d'une gestion durable des ressources.

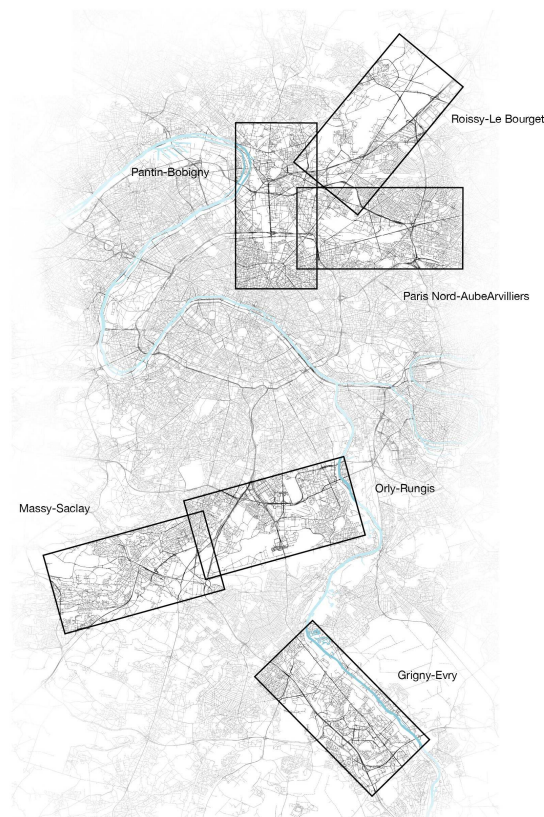
AGIR

I « LES FENETRES DE PROJET »

D'une taille de l'ordre de 5x10 km, elles constituent des « carottages » de la réalité métropolitaine, à l'échelle que l'observation nous a conduit à définir comme pertinente pour saisir simultanément le local et le global, ouvrant ainsi la voie à un véritable travail d'urbaniste.

Nous avons retenu 6 « fenêtres de projet », caractéristiques de situations très différentes :

- Massy - Saclay
- Orly - Rungis
- Grigny - Evry
- Roissy - Le Bourget
- Pantin - Bobigny
- Paris Nord - Aubervilliers



Fenêtre « MASSY-SACLAY »

Fenêtre révélatrice des enjeux des territoires fragmentés par les grandes infrastructures, particulièrement en « 2^{ème} couronne ».

► La proposition majeure consiste à constituer Massy en pivot de l'ensemble du « Cône Sud de l'innovation » :

- centrer l'intervention sur le nœud d'infrastructures de Massy pour en faire un véritable « port » urbain (entre autoroutes, TGV et RER).
- intégrer Saclay dans un système urbain élargi.
- désenclaver les tissus existants (zone d'activités de Courtabœuf et « cité » des Ullis), en prenant appui sur une restructuration en « pivot » du secteur d'Orsay.



Fenêtre « ORLY-RUNGIS »

Cette fenêtre traite des modalités d'insertion d'Orly dans son système urbain Sud.

- La proposition consiste à réactiver une fonction de commutateur majeur à Orly,
- relance des fonctions de connectivité d'Orly (gare TGV...),
 - préservation/qualification des fonctions logistiques,
 - développement des fonctions urbaines induites (centre de congrès).

Fenêtre « GRIGNY-EVRY »

Cette fenêtre aborde ici la question du fonctionnement en archipel de la grande couronne.

► La proposition prend appui sur le projet de tangentielle ferrée Massy-Evry pour :

- . Franchir l'autoroute A6 et organiser la valorisation économique de cet axe et de la Francilienne,
- . Traiter les continuités avec les tissus existants, (Grigny-la Grande Borne, centre d'Evry)
- . Faire du site de l'hippodrome désaffecté d'Evry – traité en « Central Park » - le point d'appui et de qualification des développements urbains à venir, (site de l'actuel CEV de Brétigny, plateau de Vert le Grand)
- . Tisser un réseau capillaire de rues ouvrant vers la Seine et les lacs et organiser une coulée verte entre la forêt de Sénart et le bois de St Eutrope.



Fenêtre « ROISSY- LE BOURGET »

Cette fenêtre est centrée sur l'espace intermédiaire entre le développement prolongeant Paris (Saint Denis, Aubervilliers...) et le « pôle » de Roissy. Il s'agit d'un tissu urbain extrêmement composite, et morcelé.

► La proposition est d'organiser ce tissu en structurant le « pôle » de Roissy par la création d'une « aéro-cité », vitrine urbaine de la plateforme aéroportuaire.

Ceci permet alors de traiter :

- . l'organisation des circulations et des déplacements, tant vers la zone dense et le Val d'Oise, que vers Roissy, en particulier à partir de la création d'un métro rapide léger – alternative au projet CDG Express - reliant rapidement les grandes fonctions métropolitaines : la gare Nord Europe, l'« aéro-cité », le parc d'expositions de Villepinte et la plateforme de Roissy
- . la valorisation urbaine des « bords » au travers notamment de l'insertion et de l'extension vers le Val d'Oise du Parc de la Courneuve,
- . les conditions d'insertion des activités logistiques, au cœur de la zone dense.



Fenêtre « AUBERVILLIERS - PARIS NORD »

Cette fenêtre - enchâssée dans Paris intra-muros - est au cœur du potentiel de développement du rhizome Nord. Elle est en mesure d'accueillir un projet majeur : la gare Nord-Europe.

► La proposition prend appui sur la création d'une gare Nord-Europe à Aubervilliers, ouvrant notamment la possibilité :

- . de la réalisation à Aubervilliers d'un vaste quartier d'activités tertiaires et universitaires (projet Condorcet), et, sur les emprises dégagées, d'un nouveau centre d'affaires d'envergure métropolitaine, complémentaire de La Défense.
- . de la mutation du tissu urbain historique parisien et son « accroche » à la banlieue (prolongement et mise en valeur de l'axe Sébastopol)
- . de l'organisation d'alternances entre densification et dédensification à partir de la création d'une « coulée verte ».



Fenêtre « PANTIN- BOBIGNY »

Cette fenêtre illustre les modes de traitement possible du tissu urbain sédimenté, en « patchwork », propre à la banlieue Nord.

- La proposition prend appui sur une réorganisation des emprises ferroviaires et des zones d'activités de faible qualité :
 - constituer une nouvelle façade vers le canal de l'Ourcq pour Bobigny et mettre en valeur une continuité verte le long de ce canal,
 - réaliser de nouveaux développements sous forme de parcs urbains favorisant la mixité fonctionnelle
 - densifier les axes urbains (trams...)

II DEUX PROJETS METROPOLITAINS

A la grande échelle métropolitaine, nous avons réfléchi ici à deux projets significatifs pour l'intensification des fonctionnalités d'une métropole internationale.

L'ANNULAIRE

En réponse à la question des mobilités rapides à l'échelle de la métropole, nous avançons que la réponse la plus pertinente est celle d'un transport annulaire rapide et de petite circonférence.

- La proposition est celle de l'implantation en aérien au dessus du périphérique d'un train léger rapide, comportant un nombre limité de stations, marqueur techniquement et architecturalement fort de la métropole du XXIème siècle. Par un système innovant, il sera raccordé à une nouvelle liaison rapide Gare Nord-Europe-Roissy qui permettra de relier sans rupture de charge Roissy à La Défense. Il ouvrira l'opportunité de traiter les portes (Pt d'Orléans, Pt de Versailles etc..), lieux d'échanges importants *aujourd'hui chaotiques*.



LA GARE NORD-EUROPE

La métropole parisienne dispose d'un avantage comparatif unique en Europe, avec un « hub » TGV allant de Londres à Francfort. Pourtant, cette fonction métropolitaine d'exception n'est pas en mesure de produire ses effets potentiels, empêchée en cela par la trame urbaine du 19ème siècle qui enserre les deux gares intra-muros.

- La proposition consiste à implanter à Aubervilliers, au coeur de la métropole parisienne, une gare qui soit à la hauteur de ce que devrait être l'accès à la métropole parisienne des flux de voyageurs arrivant de l'ensemble des métropoles nord-européennes.

