

Les systèmes de mobilité durable intégrés, une vision pour le grand Paris

William VION, Architecte-Urbaniste, Agence DPA

Dominique PERRAULT est l'architecte de la Bibliothèque Nationale de France. Parmi les autres projets réalisés par l'agence on peut retenir le vélodrome et la piscine olympique de Berlin, la Cour de justice des Communautés Européennes à Luxembourg, l'université de Séoul... Une architecture qui est très fusionnée avec l'ingénierie dans le sens où il s'agit d'une architecture qui est partiellement souterraine.

Le Grand Paris : qui sont les nouveaux métropolitains ?

Dans le cadre de l'atelier international du grand Paris, DPA a réalisé un premier travail d'identification des nouveaux métropolitains ; il s'agit d'une approche sociologique.

Quand on transforme une ville, quelles sont les nouvelles populations qui n'existaient pas dans le continuum urbain du centre-ville ? Cette nouvelle population métropolitaine correspond à ceux que les anglais appellent les « movers » (qu'on pourrait dénommer « les non-inscrits » en français). Ce sont les personnes qui utilisent la métropole par besoin mais qui n'ont pas nécessairement envie d'y rester. Dans cette population mobile on identifie trois typologies de populations : le migrant international qui bouge de métropole en métropole, le migrant à l'échelle locale qui bouge quotidiennement sur le territoire de la métropole, et les nouveaux entrants

2. WHO : A NEW METROPOLITAN POPULATION

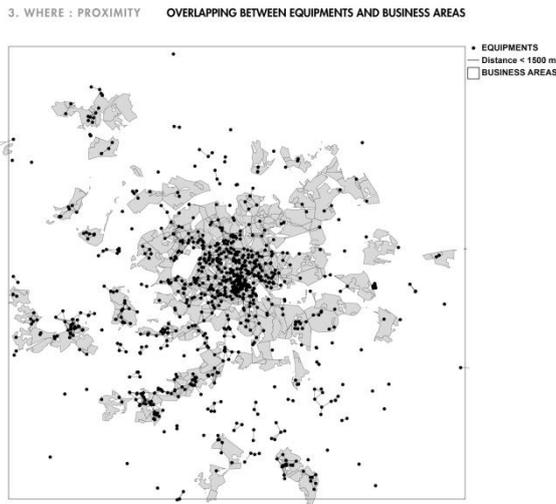
NEW URBAN NEEDS



Il y a encore 60 ans, quand on parlait des « mobiles » en France, on faisait référence à des personnes issues des classes sociales les plus aisées. Aujourd'hui, la mobilité concerne tous les niveaux de classes sociales. En proportion, on les estime à 15% environ de la population de la ville de Paris et cette proportion augmente chaque année.

A partir de ce travail on a compris qu'il y avait une nouvelle population avec de nouveaux besoins auxquels il n'y avait pas réellement de réponse aujourd'hui. Ensuite on a travaillé sur la réponse à apporter à cette nouvelle population.

Comment répondre aux besoins des nouveaux métropolitains



Pour ce faire, on a réalisé un travail de cartographie des polarités métropolitaines. D'abord les équipements métropolitains sur l'agglomération parisienne ont été identifiés. Il s'agit des équipements métropolitains qui peuvent attirer des français de tout le territoire : il peut s'agir d'hôpitaux, de centres de recherche. Puis, sur cette carte, on a superposé les zones d'affaires, puis les services de proximité.

Ensuite, ces points ont été connectés avec des « effets de proximité » qu'on a déterminés selon l'envie que quelqu'un aurait d'utiliser un

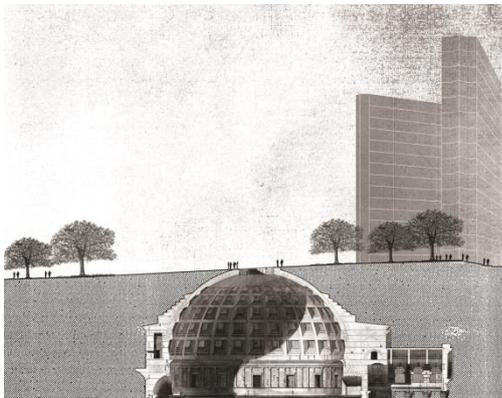
équipement, selon la distance que cette personne serait prête à parcourir à pied pour utiliser l'équipement. En combinant les distances maximales et les polarités on est arrivé à composer des « constellations »

La future gare de Villejuif



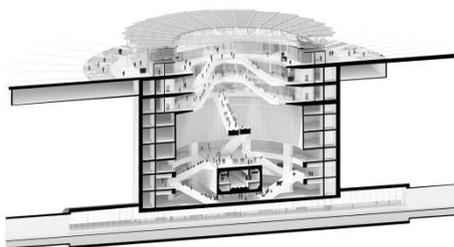
Elle se situera près de l'Institut Gustave Roussi - qui est un équipement majeur en matière hospitalière et de recherche - au croisement du nouveau métro nord-sud du Grand Paris Express et du nouveau métro circulaire.

Il s'agit donc d'un pôle très important du Grand Paris et la construction de cette gare a donné lieu à un concours d'architecture que DPA a remporté.



Le choix qui a été fait pour le futur réseau du Grand Paris est celui d'un métro souterrain. Donc on va se déplacer de station en station en se repérant sur une cartographie abstraite et le lieu où on ressentira la métropole, ce sera l'espace de la gare. DPA a opté pour une gare intégralement en sous-sol.

L'image ci-dessus est un montage qui positionne le Panthéon de Rome dans le sous-sol de Villejuif pour montrer le volume qu'on peut atteindre dans une gare souterraine et la qualité spatiale qu'on peut y trouver.



Une particularité de cette gare est qu'elle sera à l'air

libre. On la considère comme un immeuble retourné. Quand on sortira du tube du métro on sera à l'air libre, ce qui signifie qu'elle fonctionnera à moindre coût par rapport à une gare totalement enterrée fermée. Il n'y aura pas besoin de désenfumage mécanique ; la toiture protégera de la pluie et du vent mais l'ouverture sera totale sur les côtés.

L'image fait apparaître de nombreux espaces libres sur les côtés. Ce résidu spatial est de grand intérêt puisque, en dehors des locaux techniques qui se situeront le plus en profondeur il sera possible d'utiliser ces espaces pour la réalisation de programmes divers (l'Institut Gustave Roussi est intéressé pour la mise en place d'un hôpital de jour par exemple).

L'Hôtel de la métropole

Ce programme est destiné à aider la mobilité des « movers » de la métropole. Dans l'esprit de DPA il s'agit d'un lieu qui servira à accueillir des personnes pour une durée variable et qui offre une programmation variée. Pour être concret, il pourra s'agir d'une famille qui a besoin d'accompagner un parent qui a besoin de séjourner quelques mois à Gustave Roussi, cela peut être un artiste, un chercheur se déplaçant provisoirement d'une université à l'autre...

L'idée est de pouvoir répondre à tous les besoins. On peut comparer cet hôtel métropole aux Grands Hôtels du début du siècle à ceci près que ces derniers n'accueillaient qu'une classe riche et intellectuelle alors que l'Hôtel de la métropole devra pouvoir accueillir toutes les catégories de population.

5. CASE STUDIES



On s'est posé la question de l'architecture de cet hôtel. Pour montrer qu'il était possible d'utiliser toutes les architectures existantes on a pris la Poste du Louvre qui est un édifice bien connu parce qu'il est ouvert 24h/24. On est dans un monument historique et on en vient à le rénover pour intégrer dedans toutes les fonctions métropolitaines.

L'image ci-contre correspond à un projet réel.

En conclusion, pour résumer DPA a une double approche, une approche par les lieux, par le

mapping, par les densités métropolitaines et une approche par le programme pour répondre à des besoins. Cette méthode, qui a été développée dans le cadre de l'atelier international du Grand Paris peut être répliquée sur chaque polarité métropolitaine.

Questions – Réponses

Concernant le projet de la future gare de Villejuif des précisions sont demandées sur les espaces latéraux qui ne sont pas directement utilisés pour les besoins de la gare.

Il y a la réalité du génie civil, c'est un immense cylindre, la forme est efficace pour retenir les terres. On a des contraintes d'évacuation et on doit créer des espaces techniques mais cela n'est pas suffisant pour utiliser tous les espaces. La partie basse sans lumière naturelle sera surtout utilisée pour la technique mais quand on commence à remonter vers le sol la question programmatique se pose de même que le rapport à l'urbain.