

René Sarger, Paris

Circulation et urbanisme

Propositions pour la région de Paris

En collaboration avec M. Darlix, Interorga; M. Frischlander, CETAC; M. Battelier, CETAC; M. Laute, CETAC; M. Knecht, UAT; M. J. Delaporte, Realco; M. J.-P. Jouve, architecte-conseil.

Les idées de restructuration de la circulation dans le district parisien, présentées en décembre 1969 aux collectivités locales et aux organismes privés de financement, remettent en cause tout un mode de pensée urbanistique hérité d'une analyse élémentaire des fonctions urbaines encore stoppée aux portes des synthèses nécessaires.

Or, la ville, comme un être humain, n'est pas la juxtaposition de fonctions indépendantes les unes des autres.

Le périphérique, qui se termine actuellement autour de Paris, est le commencement d'une destruction de la vie urbaine, par la création d'un désert. Comme le disait Ragon, parlant des villes d'Amérique du Nord:

«On a si bien démoli pour faire des autoroutes ou des *parkings* que l'on s'est aperçu qu'il n'y avait plus de ville...»

La première réaction est alors de supprimer la circulation automobile en milieu urbain.

La deuxième d'accepter le cancer des autoroutes urbaines mais de le limiter en stoppant la densification des villes actuelles, par la création de cités satellites et la multiplication des transports collectifs.

On parle aussi d'interdire le stationnement dans de nombreux quartiers de Paris. Récemment, la décision de créer sept villes satellites autour de Paris a été prise, tout en sachant que ces cités, d'ici à quinze ans, n'empêcheront pas la densification continue de l'agglomération actuelle.

Le problème sera alors de tripler le périphérique et de créer de grandes radiales de dégagement vers les futures cités.

Comment?

En continuant, comme aux Etats-Unis d'Amérique, à détruire la ville par la création d'un réseau de circulation expropriant le sol, déjà rare, et mangeant littéralement le tissu urbain?

Notre idée est, au contraire, de faire revivre les zones qui meurent de ce fait et de prendre prétexte des nécessités de la

Verkehr und Städtebau

Vorschläge für das Gebiet von Paris

Die Vorschläge für eine Neugestaltung des Verkehrs im Gebiet von Paris, die im Dezember 1969 den örtlichen Behörden und privaten Finanzierungsgruppen vorgelegt wurden, stellen eine ganze städtische Denkweise in Frage, die von einer elementaren Analyse der urbanen Funktionen herrührt und noch nicht zu den notwendigen Synthesen vorgedrungen ist. Nun, die Stadt, wie der Mensch, besteht nicht nur aus der Aneinanderreihung verschiedenster Einzelfunktionen.

Der äussere Verkehrsring, der gegenwärtig um Paris der Vollendung entgegengeht, stellt den Beginn einer Zerstörung städtischen Lebens durch die Schaffung einer Wüste dar. Wie Ragon in bezug auf die nordamerikanischen Städte sagte: «Beim Bau der Autostrassen und der Erstellung von Parkplätzen hat man so gut zerstört, dass man rasch merkte, dass es keine Stadt mehr gab...»

Die erste Reaktion besteht darin, den Autoverkehr im Stadtbereich zu unterbinden. Die zweite, den Krebs der Stadt-autobahnen zu akzeptieren, aber ihn zu begrenzen, indem die Verdichtung in den gegenwärtigen Stadtzentren mittels neuer Satellitenstädte und Vermehrung der kollektiven Transportmittel abgestoppt wird. Man spricht auch davon, das Parkieren in zahlreichen Stadtvierteln von Paris zu untersagen. Vor kurzem wurde die Entscheidung getroffen, sieben Satellitenstädte rund um Paris zu bauen, obwohl man weiss, dass diese Städte in fünfzehn Jahren die ständig anwachsende Dichte der gegenwärtigen Agglomeration nicht verhindern werden.

Das Problem wird dann darin bestehen, den äusseren Verkehrsring zu verdreifachen und grosse radiale Achsen für die zukünftigen Städte anzulegen. – Wie? – Indem man wie in Amerika fortfährt, die Stadt zu zerstören durch Schaffung eines Verkehrsnetzes, welches den schon raren Boden enteignet und buchstäblich das urbane Gewebe auffrisst? – Unser Vorschlag sieht im Gegensatz dazu vor, die Zonen, welche durch diese Tatsache absterben, wieder aufleben zu lassen und die Notwendigkeiten des modernen Verkehrs zum Vorwand nehmen, nicht um die Stadt ihrer Substanz zu berauben, sondern um im Gegenteil neue, unserer Zeit angepasste Stadtviertel zu schaffen. Wir

Traffic and Urbanism

Propositions for the Paris Region

The ideas for re-organizing traffic flow in the Paris region put forward in December 1969 to local authorities and private finance groups questioned an entire concept of urbanism inherited from the past.

The city, like a human being, is not a juxtaposition of varying functions which are independent of each other.

The periphery of Paris marks the start of the destruction of urban life by creating a desert. As Ragon said, speaking of the North American cities:

'Demolition to make way for motorways or parking places has been so well carried out that it quickly became noticeable that there was no more city.'

The first reaction is to prohibit motor traffic in the city.

The second is to accept the growth of motorways through towns but to limit it by reducing the density of existing form by creating satellite towns and extending public transport systems.

No parking in many districts of Paris has already been suggested. Recently it was decided to create seven satellite towns although the fact has not been overlooked that in fifteen years these towns will not prevent the steady increase in present density.

The problem will then be to triple the circular roadway and to construct large radial free ways to the towns of the future.

But how?

By continuing as in the United States where cities are destroyed by the traffic network which uses up the already scarce space?

On the contrary our idea is to make those zones which are dying relive, not deprive the town of its very substance but create new regions within it.

Our point of attack is therefore the present ring road.

Instead of letting it expand to the left and right we will cover it by two superimposed lanes at a height of 30 metres, which will be supported by the existing road every 600 metres or so. The technical necessities of such a bridge-like structure will make it possible for it to be inhabited. We will thus recreate the inhabited bridges of the Middle Ages when traffic was not separated from the other



1 «On a si bien démoli pour faire des autoroutes...»

«So viel wurde demoliert, um Autostrassen zu bauen . . .»

«So much has been destroyed to make way for motorways . . .»

2 Les portées de 600 m nécessitent une superstructure en câbles prétendus portant les nouvelles autoroutes entre des points d'appui de hauteur variable - 100 m minimum.

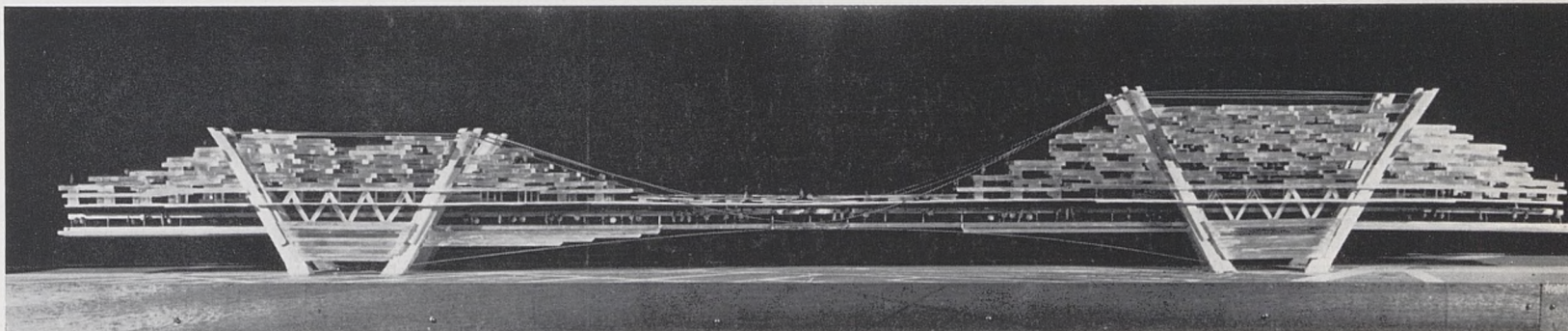
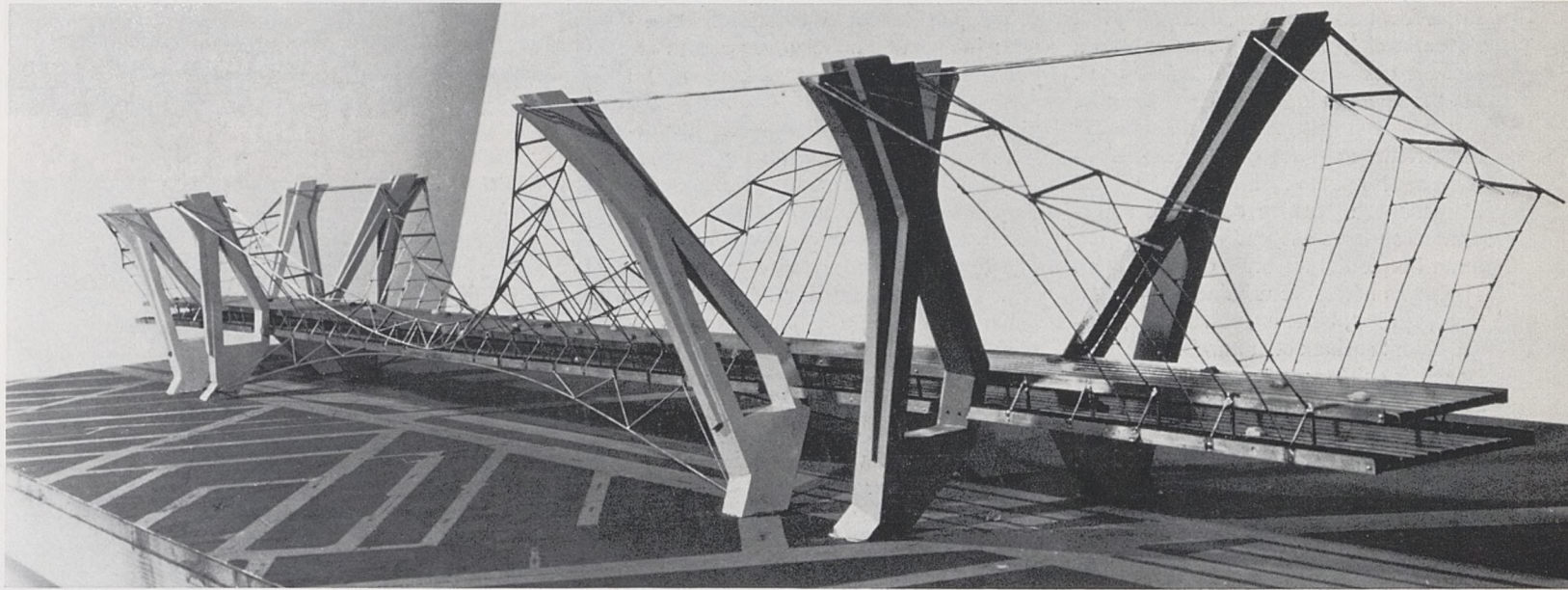
Die Tragweiten von 600 m erfordern eine Superstruktur von speziell zubereiteten Kabeln, um die neuen Autostrassen zwischen den Stützpunkten und den verschiedenen Höhen (min. 100 m) zu tragen.

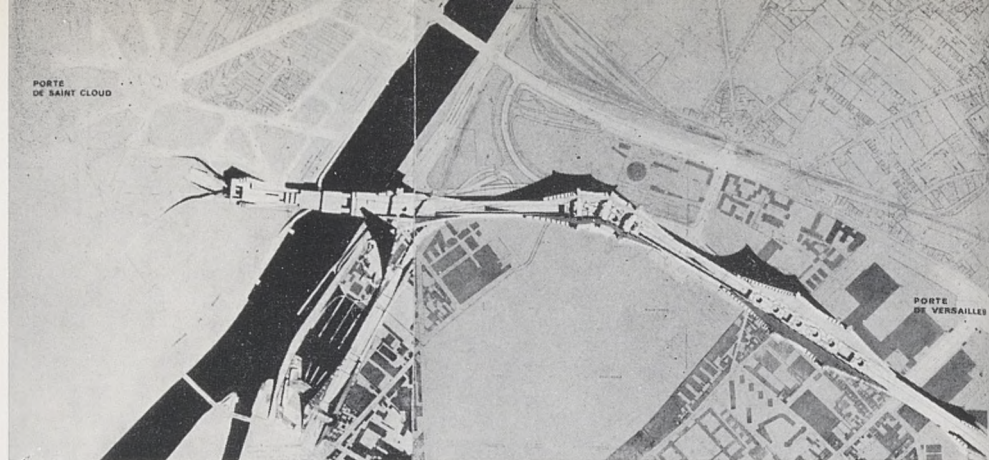
The spans of 600 m require a superstructure of prestretched cables to carry the new motorways between the supporting structures of varying heights - 100 m minimum.

3 Tout un urbanisme spatial en résulte.

Eine ganze Städteplanung kommt daraus hervor.

A complete spatial town planning is the result.





circulation moderne, non pour vider la ville de sa substance, mais au contraire pour y créer de nouveaux quartiers à l'échelle de notre temps.

Notre point d'attaque est donc le péri-phérique actuel.

Au lieu de l'élargir sur sa droite et sa gauche, ce qui multiplie par 3 la zone d'asphalte et de béton, nous le couvrons, 30 mètres au-dessus par deux voies superposées, ne prenant appui de part et d'autre de l'ouvrage existant que tous les 600 mètres environ.

Nous sommes alors en présence de ponts dont la structure portante est nécessairement constituée de câbles en prétension. Les nécessités techniques de cette structure l'amènent à une importance telle qu'il devient alors possible de l'habiter.

Tout un urbanisme spatial en résulte, qui n'est pas un, à priori d'études, mais une utilisation normale.

Nous recréons, de cette façon, les ponts habités du Moyen Age, où la circulation n'était pas séparée artificiellement des autres fonctions urbaines, nécessaires à la vie de la cité, mais des ponts habités à l'échelle des techniques contemporaines. Tout redevient alors possible et les piles d'appui deviennent le centre d'animation de nouvelles unités de quartier se prolongeant sur les ponts mêmes.

L'autoroute se couvre de terrasses formant des places suspendues et plantées, écran horizontal au bruit des machines. Toutes les nécessités urbaines y trouvent place, habitat, bureaux, commerces, prolongement sociaux et culturels.

Quelques chiffres :

Sur les neuf premiers kilomètres étudiés, de la Porte de Saint-Cloud à la cité universitaire : *expropriation au sol* : 12000 m².
Création de :

deux autoroutes nouvelles superposées ;
70000 places de *parking* dans les parties inférieures des piles ;
40 hectares d'espace vert ;
2 millions de m² de planchers construits ;
Métro express suspendu, etc.

et, en fondation, sur silos profonds : les magasins et services généraux enterrés.
A la place d'un fossé, coupant Paris des communes limitrophes, création de nouveaux centres d'intérêts et d'animation permettant l'osmose nécessaire, germes de futurs prolongements radiaux, le long des axes de pénétration sur la voie ferrée, recréant ainsi Paris dans sa tradition urbaine, au lieu de le détruire.

greifen also den äusseren Verkehrsring an. Anstatt ihn rechts und links zu verbreitern, was die Asphalt- und Betonzone um das Dreifache vermehrt, bedecken wir ihn 30 m höher mit zwei übereinanderliegenden Verkehrswegen, die nur alle 600 m einer Abstützung bedürfen. Wir kommen so zu Brücken, deren Tragstruktur notwendigerweise aus vorgespannten Kabeln besteht. Diese Struktur wird so umfangreich, dass man sie bewohnen kann. Durch die konsequente Ausnutzung entsteht eine Raumstadt, die nicht aus theoretischer Planung hervorgeht. Von dem Moment an wird alles möglich; die Stützsäulen werden das Lebenszentrum neuer Stadtviertel, die sich bis auf die Brücken selbst ausdehnen. Die Autobahn bedeckt sich mit Terrassen, die aufgehängte und bepflanzte Plätze bilden. Alle städtischen Bedürfnisse finden darin Platz: Wohnungen, Büros, Läden sowie soziale und kulturelle Einrichtungen.

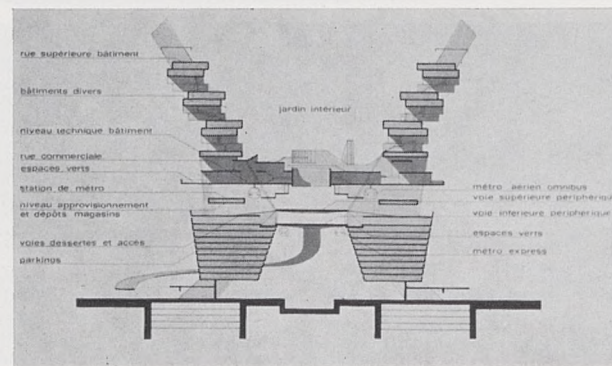
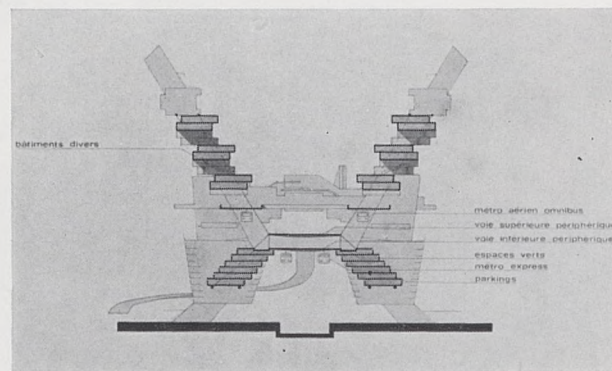
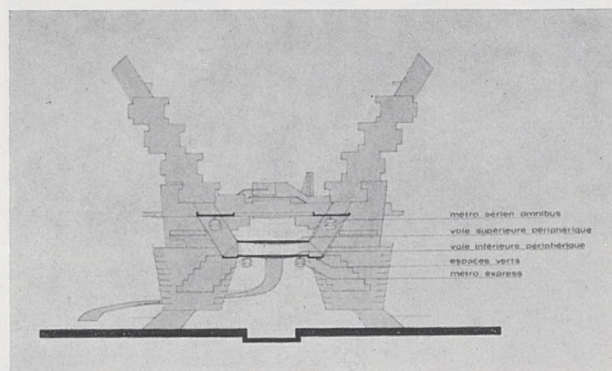
Einige Zahlen: Von der Porte de Saint-Cloud bis zur Cité universitaire (9 km): *Bodenenteignung*: 12000 m².

Schaffung von: zwei neuen, übereinandergestellten Autobahnen; 70000 Parkplätzen in den unteren Teilen der Pfeiler; 40 Hektaren Grünfläche; 2000000 m² bebauter Nutzfläche; einer aufgehängten Express-Stadtbahn usw. und in den Fundamenten, in unterirdischen Silos: Lager und allgemeine Diensträume.

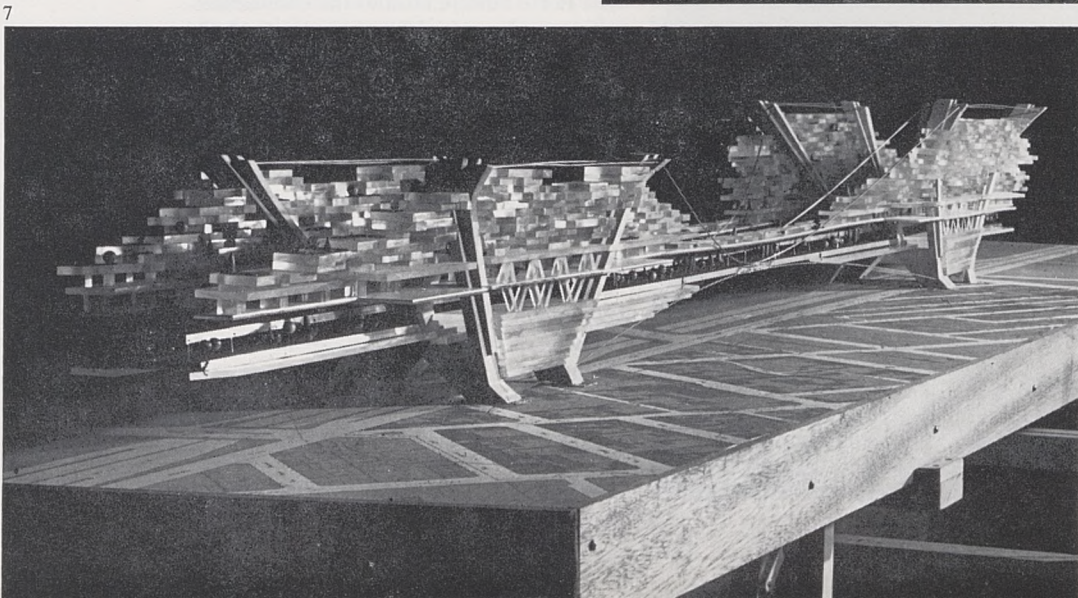
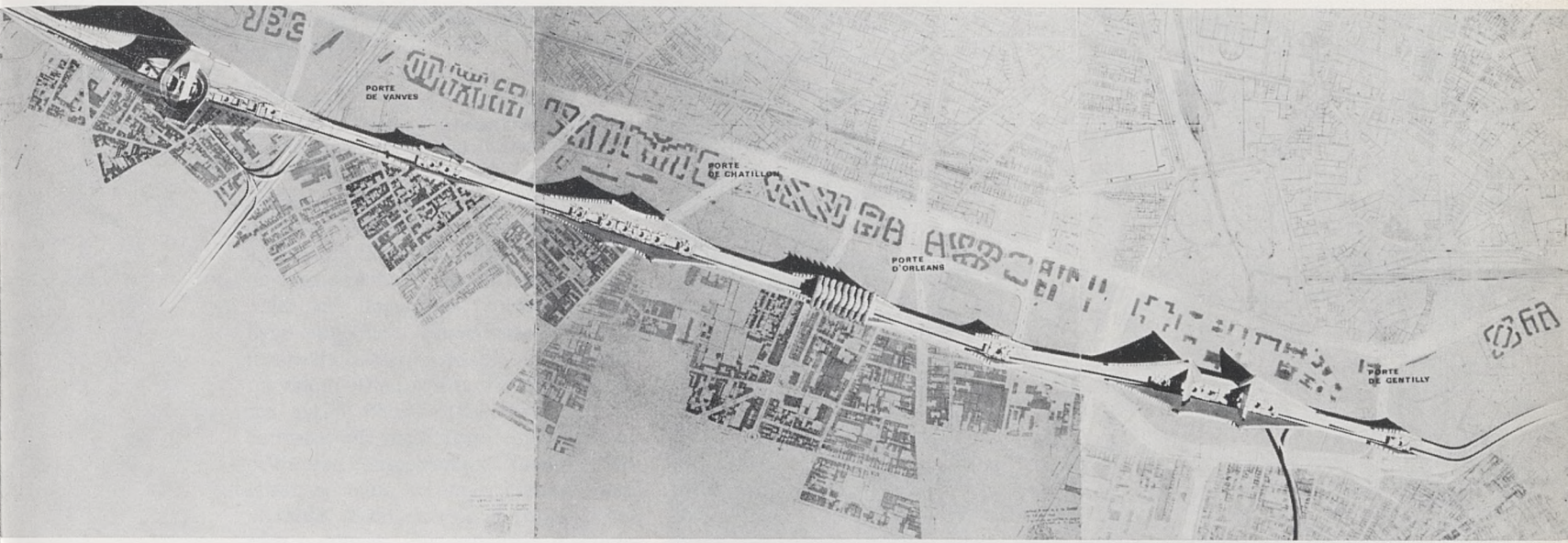
An der Stelle eines Grabens, der Paris von den angrenzenden Gemeinden trennt, werden neue Interessen- und Lebenszentren geschaffen als Voraussetzung für zukünftige Entwicklung längs der radialen Achsen. So wird die urbane Tradition von Paris neu belebt, anstatt vernichtet zu werden.

▲ 4 ▶

5



4 Les 9 premiers kilomètres à vol d'oiseau
 (A, B, C, D, E)
 Die 9 ersten Kilometer aus der Vogelperspektive
 (A, B, C, D, E).
 A birds-eye view of the first 9 kilometres.



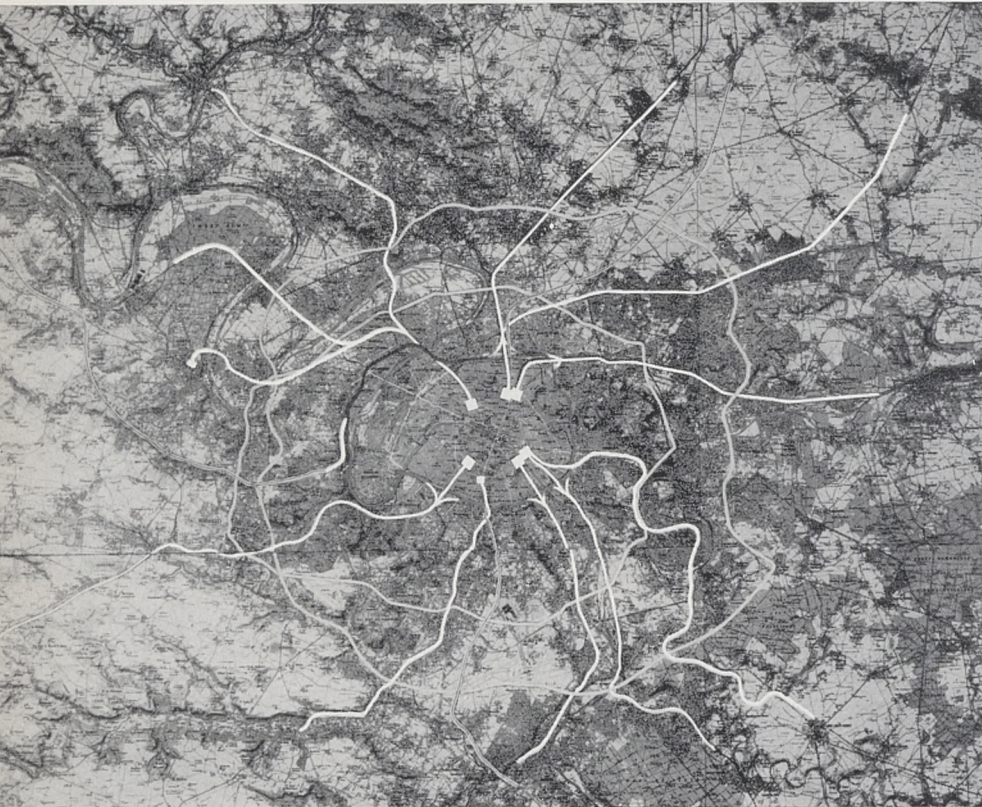
5 Coupes schématiques.
 Schemaschnitten.
 Schematics sections.

6 Le Pont aux changes était un quartier vivant: commerces, artisanat, habitat, moulin à eau pour l'énergie mécanique, salles de réunion corporatives et de fêtes, décor pour les jeux sur la Seine, etc. Ce n'était pas seulement une circulation entre les deux rives du fleuve.

Die «Pont aux changes» war ein lebhaftes Quartier: Handelsleute, Künstler, Wohnort, Wassermühlen zur Herstellung von mechanischer Energie, Vereinsräume für Korporationen und Anlässe, Schmuck für die Spiele auf der Seine usw... Es war nicht nur ein Zirkulieren zwischen den beiden Ufern.

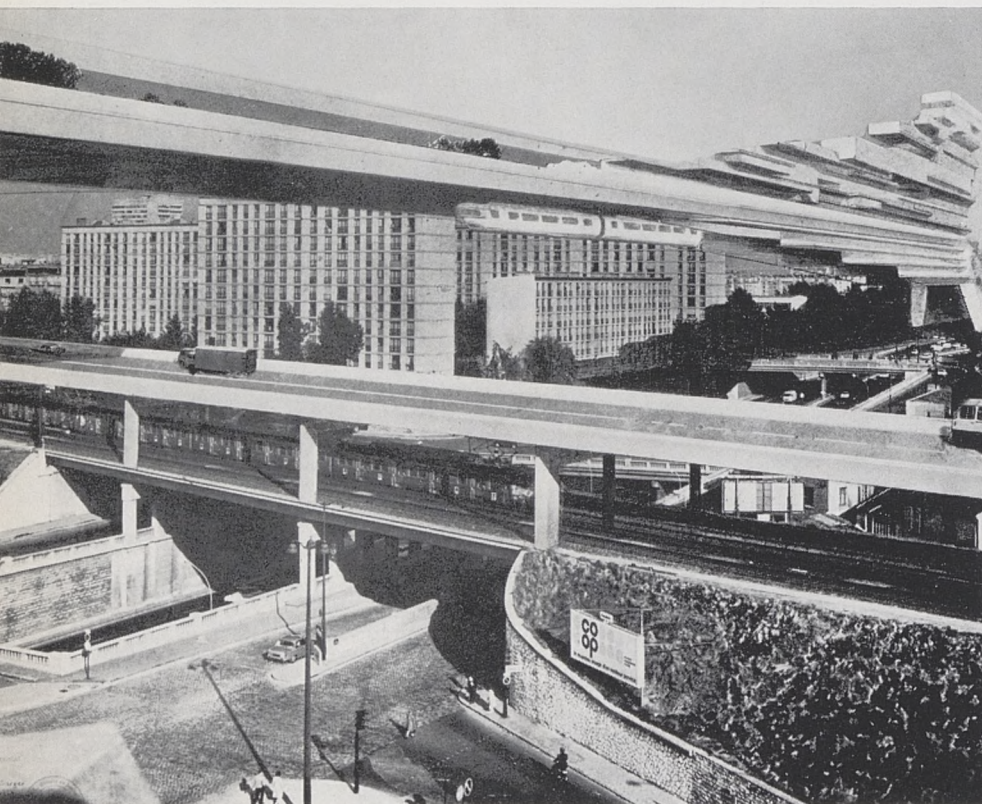
The Pont aux changes was a lively place: business, artists, dwellings, watermills for energy, rooms for reunions and festivities, decoration for the regattas on the Seine, etc. It was not merely a link between two banks of the river.

7 Proposition de ponts habités à l'échelle des techniques contemporaines.
 Vorschlag der bewohnten Brücken gemäss unserem heutigen Massstab.
 Proposition for inhabited bridges in accordance with the possibilities of contemporary techniques.



8 *Germe des futurs prolongements radiaux.*
Kern der Erweiterung des Radius in der Zukunft.
Suggestions for future radial extension.

9 *La future Porte de Vanves.*
Die zukünftige «Porte de Vanves».
The future Porte de Vanves.



functions necessary to the life of the city. The supporting pillars become the centre of activity of each area. Landscaped terraces, homes, offices, etc. cover the motorway, a horizontal noise screen.

A few figures:

For the first 9 kilometres studied from the Porte Saint-Cloud to the Cité-universitaire: *compulsory purchase of 12,000 square metres.*

Development of:

- two new superimposed motorways,
- 70,000 parking spaces below,
- 40 hectares open space (approximately 100 acres),
- 2 million square metres roadway,
- suspended express railway, etc.,
- plus shops and, underground, general services.

Instead of a ditch cutting Paris into isolated communes, new centres of activity and interest are created which will eventually be able to extend widthwise. Paris is recreated in its true city tradition and not destroyed.

8
9