

"CLUB DU TEMPS LIBRE"

Mardi 1er février 1983

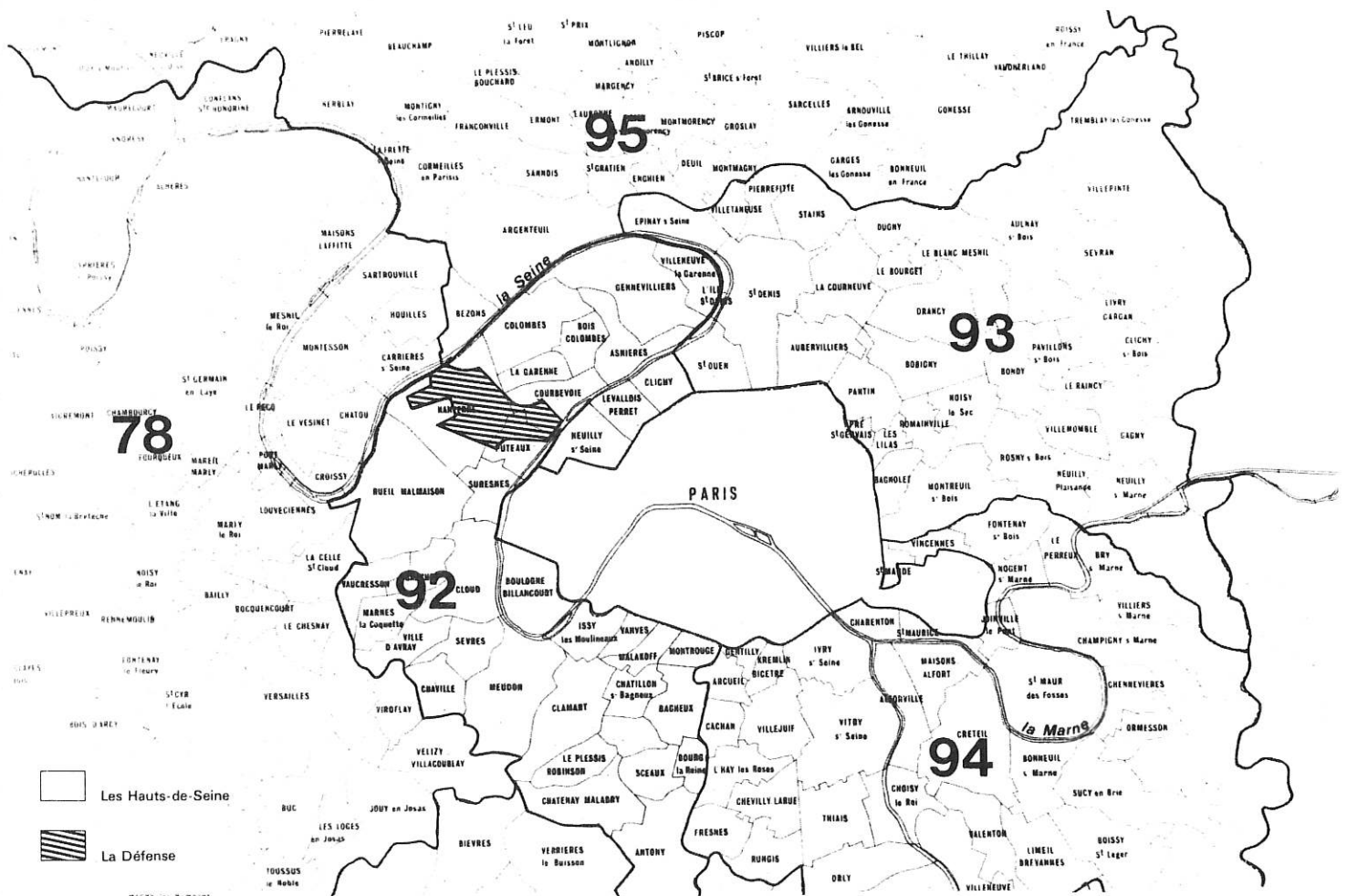
Mercredi 2 février 1983

La Défense

Le mardi 1er et le mercredi 2 février, 102 personnes ont visité la Défense.

La visite s'est déroulée de la façon suivante :

- accueil au 36ème étage de la tour Fiat par une jeune femme travaillant pour l'E.P.A.D.*



* E.P.A.D : Etablissement public d'aménagement de la Défense.

Grâce à des plans, elle nous a expliqué l'aménagement de la Défense.

- Projection d'un film reprenant les propos tenus par notre guide.

- Promenade sur la dalle centrale de la Défense.



Fig. 1

1870

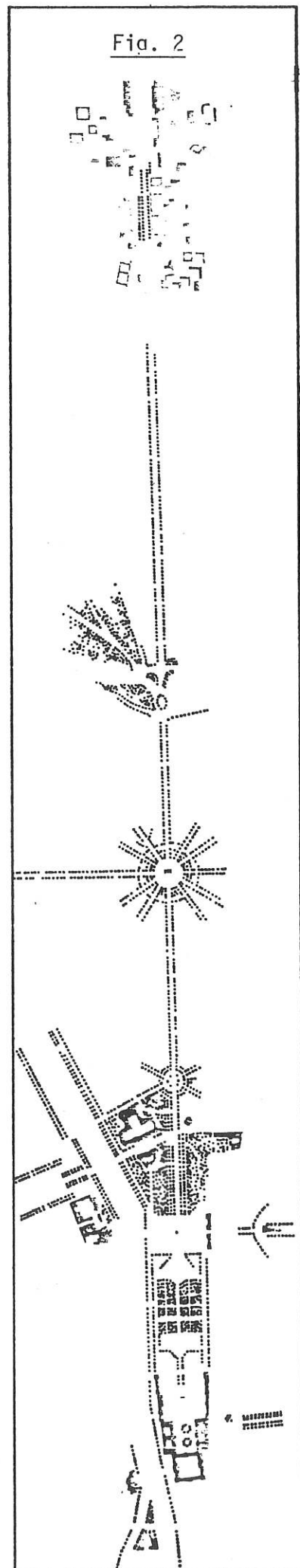
Cette statue fut érigée à la fin du 19^{ème} siècle à 4 km à l'ouest de Paris (fig. 1).

Elle commémorait la résistance de la ville aux Prussiens pendant la guerre de 1870. C'est LA DEFENSE.

Elle a donné son nom à la zone de rénovation urbaine.

Le Nôtre fut chargé il y a 3 siècles de planter une allée d'ormes depuis le jardin des Tuileries jusqu'à la montagne de Chaillot, c'est-à-dire l'actuelle place de l'Etoile. Cent ans plus tard, on décida de prolonger.

Fig. 2.- L'axe Ouest de Paris
du Louvre à La Défense



Les Champs-Élysées jusqu'au futur rond point de la Défense.

1945 : La France commençait son redressement économique.

Il n'y avait alors à la Défense que des petites usines, des pavillons misérables et vétustes et quelques rares maisons dans un état acceptable. Des bidons villes apparaissaient.

A Paris, au contraire, depuis 1950, la demande d'espaces de bureaux ne cessait de s'accroître. Elle demandait des structures modernes pour répondre aux besoins d'une société en forte expansion.

Mais il aurait fallu rompre avec les traditions historiques et esthétiques. C'est alors qu'apparut l'intérêt du quartier de la Défense pour accueillir un nouveau centre d'affaires.

Plusieurs raisons entraînèrent la décision. D'abord l'existence de très bonnes liaisons ferroviaires entre Paris, la Défense, et les banlieues résidentielles de l'ouest et le projet de construire une ligne express traversant Paris d'Est en Ouest, la possibilité d'améliorer et d'étendre facilement le réseau routier très dense qui desservait déjà la région enfin la perspective encourageante de fournir des emplois aux habitants de la banlieue Ouest et de réduire ainsi le temps de leurs trajets domicile-travail.

La décision fut prise en 1958. L'organisme qui reçut la charge d'organiser le quartier est l'E.P.A.D. C'est un établissement public à caractère industriel et commercial doté d'un conseil d'administration de 18 membres. Neuf d'entre eux représentent les collectivités locales (Courbevoie, Nanterre, Puteaux ...).

Les neuf autres représentent l'Etat.

Une des premières missions de l'E.P.A.D. fut d'acquérir les terrains, les libérer et reloger les habitants.

Les premières tours apparaissent dès 1965. Deux zones géographiques d'aménagement avaient été définies. La première, celle du quartier d'affaires est constituée par la partie Est de l'aménagement.

Elle rassemble déjà les principales fonctions d'un centre urbain. La seconde zone accueille des bureaux, des logements, des industries, la préfecture des Hauts-de-Seine et l'Université de Nanterre, autour d'un parc urbain de 25 hectares (fig. 3).

Le quartier d'affaires est en voie d'achèvement (fig. 4).

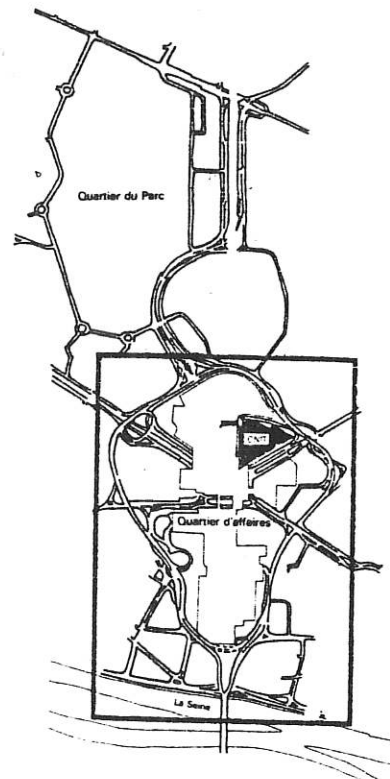


Schéma d'ensemble du quartier de la Défense

Fig. 3.

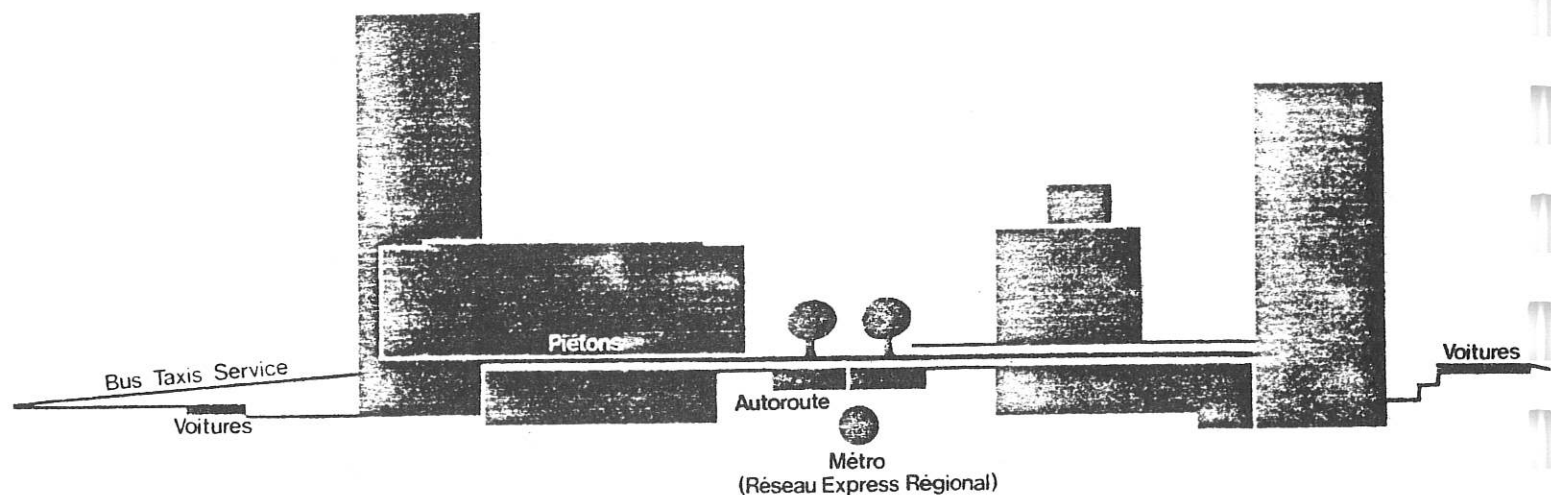


Fig. 4.- Quartier d'affaires

Il comprendra un centre commercial régional de 105 000 m², un palais d'exposition, des hôtels, un centre international de la communication, des logements pour 25 000 personnes, des emplois de bureaux pour 100 000 employés.

Les immeubles de bureaux ont de 7 à 45 étages.

Les immeubles d'habitation ont aussi cette hauteur.

Douze se dressent au dessus d'une esplanade qui recouvre et cache parcs de stationnement, tunnels routiers et ferroviaires.

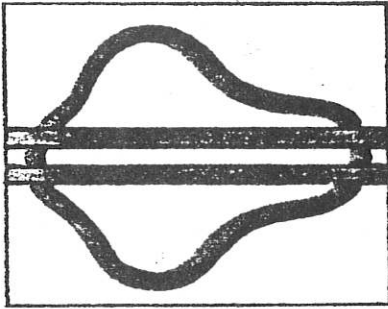
Les modes de transport prévus pour desservir ce quartier sont de 3 types : les routes et les parcs de stationnement, les transports en commun, l'esplanade réservée aux piétons. Le principe du système de voirie est de distinguer 3 réseaux correspondant à trois types de tracés différents. Une autoroute, la A 14, absorbe le trafic de transit, le second réseau dessert la circulation régionale. L'élément principal de cette voie est un boulevard circulaire, dont la largeur varie de 3 à 5 voies (fig. 5).

Cette voie doit pouvoir être utilisée comme itinéraire de délestage si un accident ou des travaux bloquent une voie autoroutière du réseau primaire.

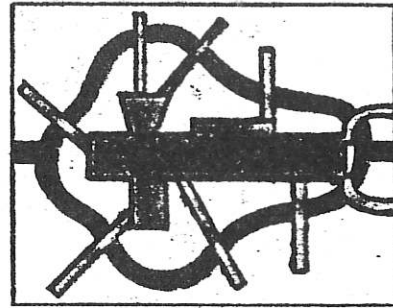
Le troisième réseau dessert la circulation locale. Il comprend essentiellement les voies d'accès qui relient le boulevard circulaire aux parcs de stationnement et aux aires de service. On prévoit 35 000 places de stationnement à l'intérieur du quartier d'affaires.

La pièce maîtresse du réseau primaire est constituée par un important échangeur souterrain à quatre niveaux routiers.

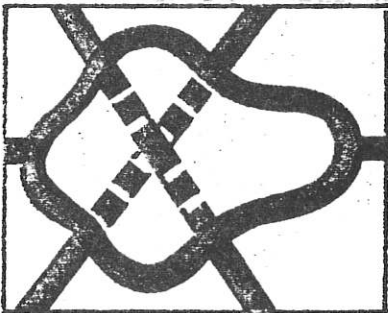
Les transports en commun exceptionnellement étoffés comprennent une gare du métro express sur la ligne qui relie depuis décembre 1977 les banlieues Est et Ouest de Paris. Deux gares de chemin de fer sur les lignes reliant Paris-Saint-Lazare à la banlieue



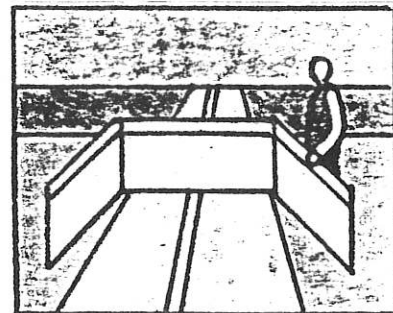
En 1983, la traversée du quartier d'affaires sera souterraine par l'autoroute A 14.



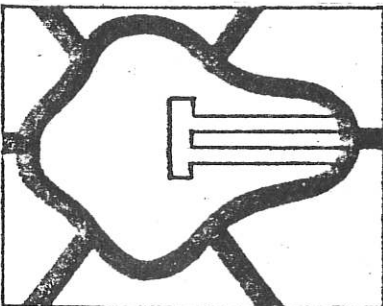
Entre les tours de la Défense, des squares et des places plantées sont réservées aux piétons.



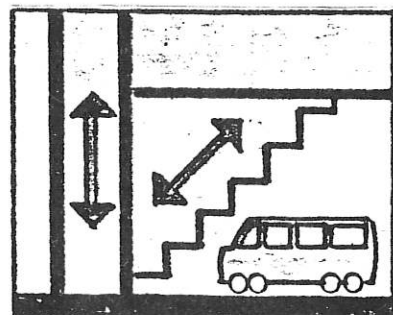
Des voies transversales facilitent les relations avec les communes voisines. Un boulevard circulaire assure l'accès aux tours et immeubles du quartier d'affaires.



Des passerelles permettent la traversée des voies automobiles à niveau séparé.



Une voie de desserte intérieure est réservée aux transports en commun aux livraisons et aux taxis.



Ascenseurs et escaliers mécaniques facilitent l'accès aux réseaux de transport en commun et aux parkings souterrains.

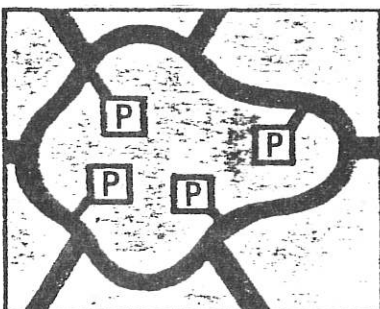


Fig. 5.- Les voies de communication, les parkings, les espaces piétonniers ; leur séparation.

Les parkings en service comptent déjà 18000 places. Leur contrôle centralisé permet une grande souplesse de gestion.

Sud-Ouest. En outre depuis 1979, la Défense est reliée par le train à Cergy-Pontoise. Doivent s'y ajouter dans un avenir proche, une ligne reliant la Défense au Sud de Paris, le prolongement de la ligne de métro, s'arrêtant actuellement au pont de Neuilly.

L'échange de voyageurs entre les gares ferroviaires et routières se fait en sous-sol dans une salle de correspondance par des couloirs et escaliers mécaniques qui donnent également accès à l'esplanade et au Palais des Expositions. La gare de métro express est située sous la salle de correspondance. Elle comprend 4 voies. La vitesse moyenne des trains est de 60 km/h. et leur capacité de 2500 voyageurs. Le trafic Défense - Etoile ne dure que 3 minutes.

La gare routière est le point de départ de plus de 15 lignes d'autobus.

La dalle réservée aux piétons recouvre le centre du quartier d'affaires. Elle est bien entendu interdite aux voitures. Elle donne très facilement accès à tous les immeubles.

L'E.P.A.D. est également responsable des galeries techniques où passent conduites, cables et canalisations qui desservent le quartier. Ces galeries sont construites à une grande profondeur et totalement indépendantes des voies de circulation afin d'éviter qu'une défaillance du réseau ne perturbe le trafic automobile. Elles accueillent tous les équipements, électricité, téléphone, eau chaude et froide, eau potable, gaz naturel. Une centrale chaud et froid assure la climatisation du quartier.

Aujourd'hui, la surface construite ou en construction représente les 2/3 des prévisions. Les commerces de proximité sont à la disposition de 45 000 employés et de 15 000 habitants qui vivent déjà à la Défense.

Depuis le printemps 1981, un centre commercial regroupe deux grands magasins et propose autour de ses galeries marchandes, restaurants, cinémas et discothèques.

L'E.P.A.D. a voulu associer des artistes et des plasticiens à l'aménagement du quartier de la Défense.

Il s'agissait d'encourager les promoteurs des tours et de bâtiments à "décorer" leur environnement immédiat et leurs surfaces d'accès, d'implanter un certain nombre d'oeuvres d'art dans les espaces publics, d'associer des plasticiens et des designers à l'étude du mobilier urbain et des aménagements divers des circulations et jardins.

C'est ainsi que fut réalisée la Fontaine de Leygues (Fig.6) place de Corolles, la sculpture de Philolaos, le mur de céramique d'Atila, le mur en béton gravé de Vincent Guiro.

En 1972 une collaboration s'établit avec le Centre National d'Art Contemporain.

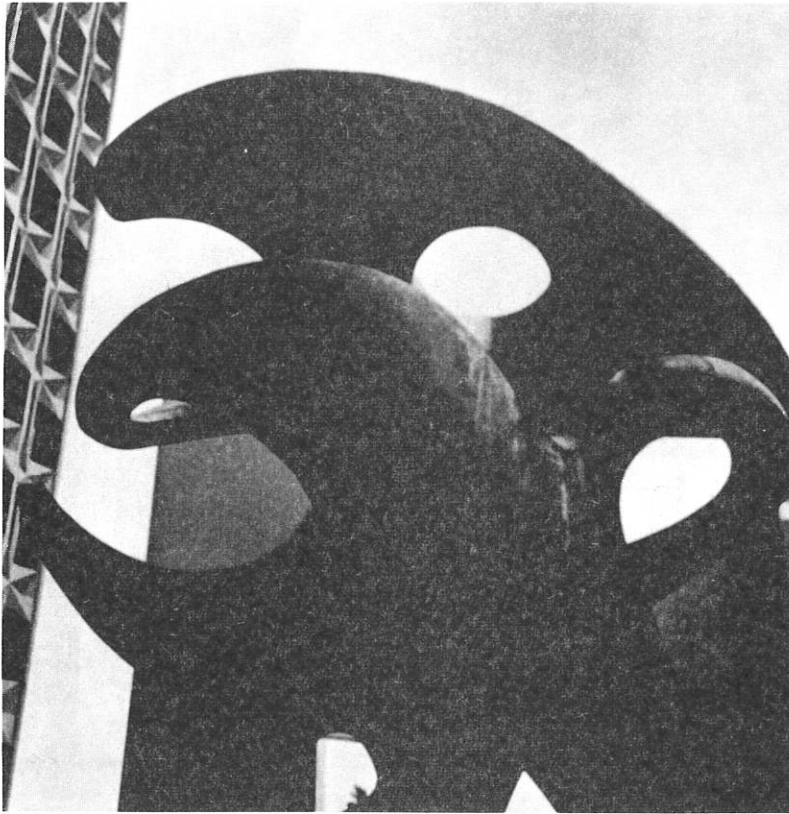


Fig. 6.

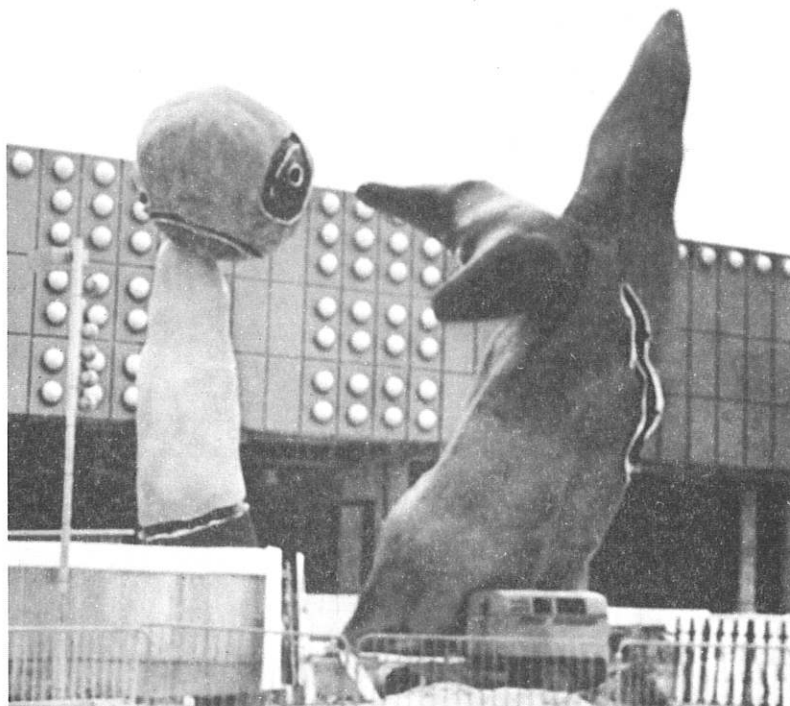
C'est ainsi qu'une première série de contacts fut engagée qui donna lieu à certaines réalisations : stable monumental d'Alexander Calder (fig. 7) "grand stable rouge" de 17 mètres de haut situé face à la tour Fiat ;



Fig. 7.

fontaines et bassin de
Yaacov Agam ; la scul-
pture de Miro devant
le centre commercial
(fig. 8)

Fig. 8.



Le monstre de Moretti (fig.9) sous l'esplanade.

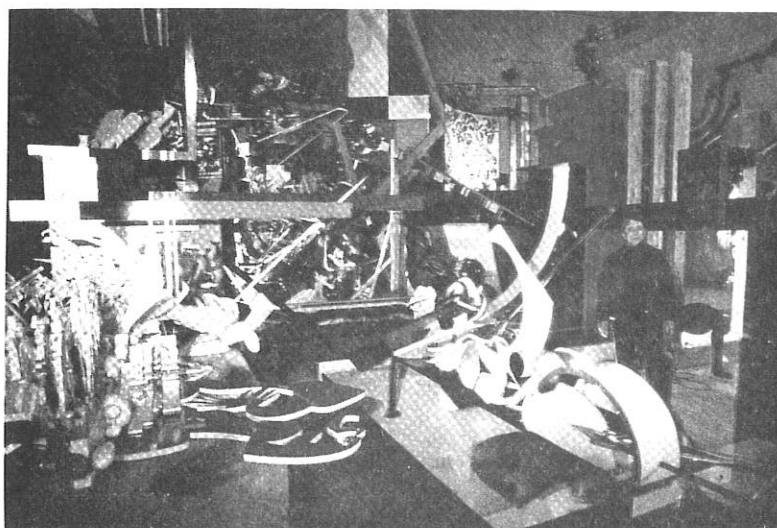


Fig. 9.