



HAL
open science

Projet urbain et effet du jeu d'acteurs sur la création d'une nouvelle voie SNCF

Philippe Revault

► **To cite this version:**

Philippe Revault. Projet urbain et effet du jeu d'acteurs sur la création d'une nouvelle voie SNCF. Lieux Communs - Les Cahiers du LAUA, 1995, Le projet architectural et urbain, 3, pp.63-80. hal-03173537

HAL Id: hal-03173537

<https://hal.science/hal-03173537>

Submitted on 18 Mar 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0
International License

PROJET URBAIN ET EFFET DU JEU D'ACTEURS SUR LA CRÉATION D'UNE NOUVELLE VOIE SNCF

Philippe REVAULT

LE TEMPS DES BANLIEUES

Aujourd'hui, en Ile-de-France, au troisième rang des régions européennes par sa population et sa production, le temps des banlieues pèse de plus en plus lourd.

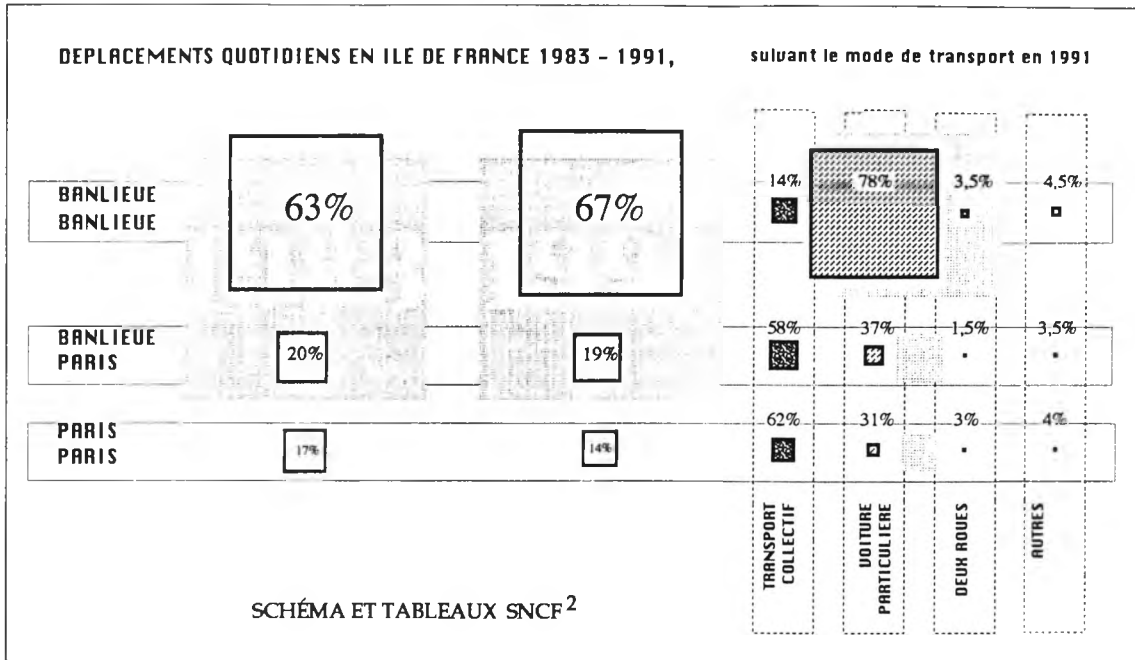
Nous parlerons ici avant tout des déplacements et de l'impact de leur aménagement sur le paysage urbain¹ de nos banlieues.

En Ile-de-France, les déplacements motorisés de banlieue à banlieue sont largement supérieurs à ceux à l'intérieur de Paris et de Paris à banlieue². Cette tendance va en s'accroissant, puisque les déplacements motorisés de banlieue à banlieue sont passés de 63 % en 1983 à 67 % en 1991, alors que dans le même temps, ceux de Paris à banlieue régressaient de 20 % à 19 %.

Le développement de l'emprise du réseau routier, avec en particulier la création de nouvelles voies rapides, si prégnantes dans le paysage urbain des banlieues, illustre la volonté de répondre à la croissance des dé-

1- Pris essentiellement sous l'angle de la perception et des usages.

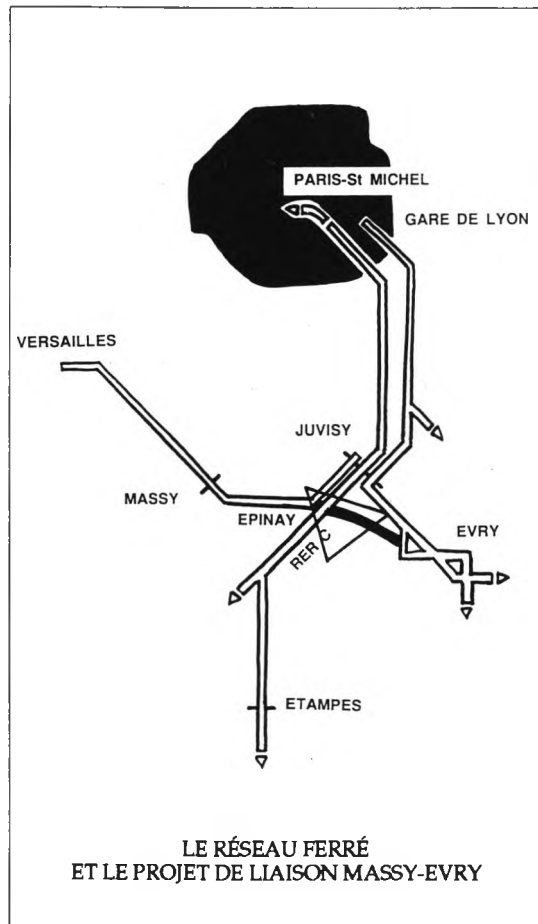
2- Rapport sur « La liaison tangentielle sud » réalisée par la SNCF en septembre 1994.



placements motorisés. Qu'en est-il des transports en commun publics ? Ce n'est que récemment que la SNCF a décidé de se libérer de l'inertie résultant de la logique exclusive des déplacements de Paris à banlieue, pour répondre à la pression des déplacements de banlieue à banlieue.

Deux nouvelles lignes ferroviaires sont à l'étude. L'une est la tangentielle³ au nord de Paris, elle relie la ville nouvelle de Cergy Pontoise à l'aéroport de Roissy ; l'autre est la tangentielle au sud de Paris qui relie, depuis Versailles, les villes nouvelles de Saint-Quentin-en-Yvelines, Evry et Melun-Sénart.

La ville d'aujourd'hui s'étend sur un espace qui ne cesse de se dilater. Elle a besoin d'un développement sans cesse accru des déplacements et de la communication. « L'accessibilité, par opposition aux valeurs d'appropriation associées aux territoires résidentiels »⁴ devient un des premiers axiomes du droit à



3- Le concept de tangentielle initié par le SDAU de 1965 est devenu un axe fort des propositions du SDRIF de 1994 en matière de transports collectifs.

4- Isaac JOSEPH, « L'espace public comme lieu de l'action », in Les annales de la recherche urbaine : espaces publics en villes, n°57 - 58, décembre 1992 - mars 1993, pp. 210-217.

la ville. Les réseaux sont perçus par beaucoup comme ce qui fonde la ville contemporaine⁵.

LES RÉSEAUX : ENJEU MAJEUR POUR LA QUALIFICATION DE LA VILLE CONTEMPORAINE

Si c'est le cas, il importe de tout mettre en œuvre pour que les réseaux participent de façon majeure à la qualification de l'espace urbain au lieu de contribuer à sa déstructuration. L'aménagement des déplacements doit cesser de ne répondre qu'à la seule logique de fonctionnement des réseaux où chacun vient additionner dans l'espace son propre réseau. La logique de fonctionnement des réseaux doit être associée à la recherche de la qualité des lieux, et en premier lieu en banlieue.

La longueur de la nouvelle ligne tangentielle sud, une cinquantaine de kilomètres, permet d'y trouver une grande variété de solutions techniques telles que la réutilisation de voies existantes et la création de voies nouvelles enterrées ou en surface.

Cette nouvelle ligne traverse plusieurs départements. Elle concerne de ce fait plusieurs communes. L'annonce d'un tel projet a conduit les élus à retenir des démarches fort différentes guidées par des logiques défensives ou au contraire offensives.

La logique défensive se traduit par la priorité donnée à la création d'associations pour la protection des sites et des riverains. La logique offensive trouve ici deux attitudes. L'une pour qui la réalisation d'un concours d'idées permet de disposer d'un projet urbain afin d'être en mesure de négocier avec la SNCF. L'autre privilégie, à travers une consultation restreinte de bureaux d'étude, la mise en place d'une démarche où soient associés à l'élaboration du projet urbain les principaux acteurs tels que les politiques (aux différentes échelles : région, département, commune), les techniciens (ingénieurs de la voi-

rie, de la SNCF, de la société d'aménagement, et urbanistes,...), les associations (riverains et usagers des transports).

La dernière attitude choisit de lier l'étude du tracé de la nouvelle ligne SNCF à celle du projet d'aménagement urbain du site d'accueil de cette ligne. Cela nécessite de chercher à articuler en particulier :

- des compétences différentes, exemple : ingénieurs, architectes, urbanistes,...
- des montres différentes, exemple : mandats politiques, études urbaines, techniques,...
- des échelles de budget différentes, exemple : commune, SNCF,...

LA DYNAMIQUE DE L'INTERACTION

Seule cette dernière approche me paraît répondre aux nouveaux enjeux urbains liés à l'ampleur prise par les réseaux. L'ayant délibérément expérimentée, c'est elle que je développe ci-dessous.

Dans la situation floue dans laquelle nous nous trouvons, puisque tout, y compris le périmètre d'étude, restait à définir, seules quelques idées nous ont servi de repère pour commencer l'étude, puis la guider.

L'occasion du projet doit être saisie pour créer une dynamique qui permette de se situer au-delà des divergences sectorielles et ainsi d'éviter les situations de blocage inhérentes à la diversité des intérêts⁶ en jeu.

Cette étude, menée sur le tronçon le plus problématique de la tangentielle sud, situé sur la commune d'Epina-sur-Orge, s'est déroulée sur un an⁷. Elle s'est conclue avec le choix politique d'un principe de tracé pour la nouvelle ligne et de la localisation de la nouvelle gare d'interconnexion, ceci en cohérence avec un type de développement⁸ du territoire d'accueil.

6- Exemple : l'enjeu pour la SNCF est celui d'un service public qui se doit d'apporter le meilleur service aux voyageurs. Pour les élus d'une commune, l'enjeu est de gérer la complexité d'une culture urbaine en mutation.

7- La durée prévue initialement était de six mois.

8- Défini en termes d'objectifs urbains, de programme et de forme urbaine.

5- *La ville aujourd'hui*, Guy BURGEL, édition Pluriel-intervention, octobre 1993, 220 p.

Le groupe de travail constitué des principaux acteurs cités précédemment s'est réuni tous les deux mois environ pour faire le point des études⁹ en cours d'élaboration. Au cours de ces réunions, le débat a permis la mise à niveau des participants sur la connaissance et la compréhension du contexte urbain et de ses enjeux.

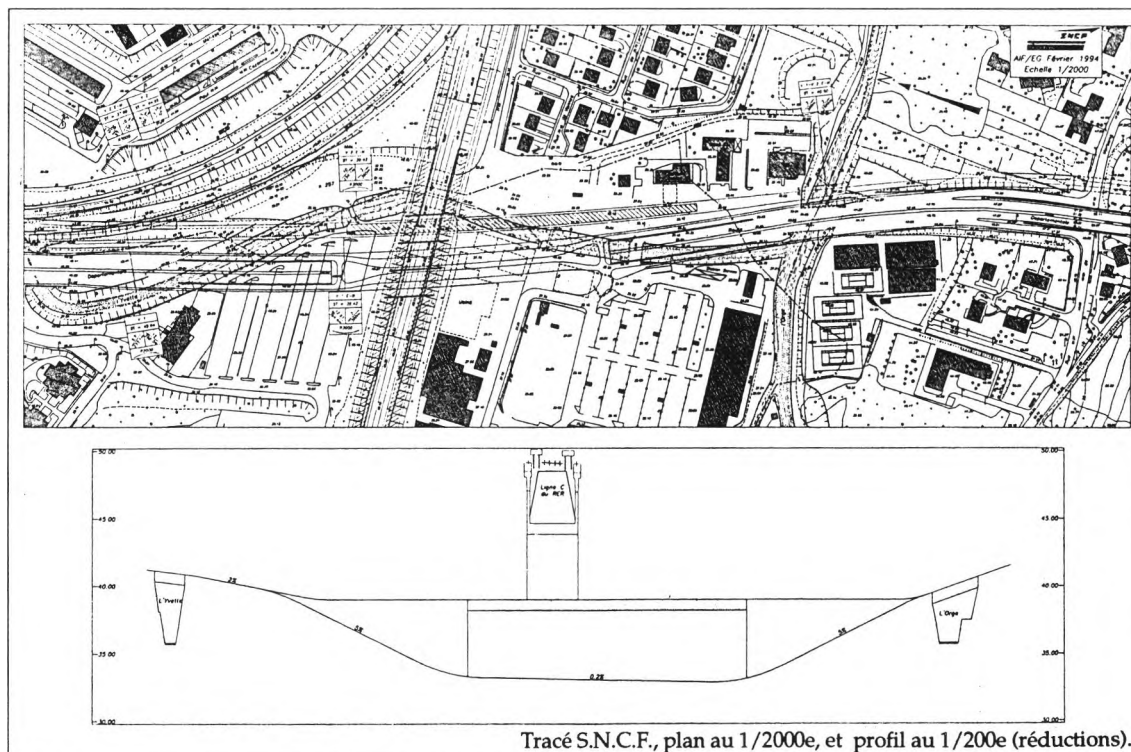
Parfois, il a même permis de formuler des solutions techniques essentielles comme par exemple la mise en souterrain de la RD 257 sur 250 m pour améliorer la qualité urbaine de la gare d'interconnexion.

C'est à partir de la reconnaissance commune de la pertinence de certains diagnostics et de certaines propositions que certains points ont été retenus comme acquis. Ce sont ces points de non retour qui ont matérialisé les principales étapes de l'étude.

C'est donc *a posteriori* qu'il nous est possible d'énoncer ces différents paliers.

DÉFINITION DE L'AIRE D'ÉTUDE : LE TRIANGLE DES GARES AU CONFLUENT DE L'ORGE ET DE L'Y-VETTE

Il existe autant de territoires que de points de vue, la ville est un emboîtement de territoires, il ne saurait y avoir une unité d'image de la ville contemporaine. La ville doit permettre au citoyen de vivre sur plusieurs territoires. Au démarrage de l'étude qui nous était commandée par le Département de l'Essonne, la SNCF exposait ses propositions de tracés comportant trois variantes : en sous-sol, en trémie et en surface, au moyen de plans au 1/2000e et de profils au 1/200e. Pour la SNCF, le territoire était celui de l'emprise de la voie nouvelle et de ses délaissés.



9- Menées simultanément par la SNCF, l'atelier REVAULT (Philippe Revault et Pierre Bouché), la SEMES-SONNE, SCETA Voyageurs et la DDE de l'Essonne. Cette expérience nous montre que le bon déroulement

des réunions de travail du groupe technique n'a été possible que parce que l'un des participants (ici le directeur de la SemEssonne) a assumé la direction et la coordination de ces réunions.

Pour nous, cerner les enjeux du passage de cette tangentielle sud sur la commune d'Epina-sur-Orge nécessitait des études exploratoires convoquant des regards multiples¹⁰ qui devaient venir compléter celui de la SNCF.

Pour être en phase avec le niveau d'étude de la SNCF il fallait que toutes nos analyses, nos lectures s'inscrivent dès le début dans une opérationnalité critique. Il convenait de donner toute sa place au projet, notamment en prenant le projet à la fois comme élément de connaissance et comme moyen d'évaluer notre connaissance. La conception devrait être pensée comme une aide à la décision.

A titre d'illustration, quelques lectures pour lesquelles nous avons utilisé des supports cartographiques allant de l'échelle du 1/25 000e au 1/5 000e. Chaque lecture résultait d'une question posée par le projet de la tangentielle sud.

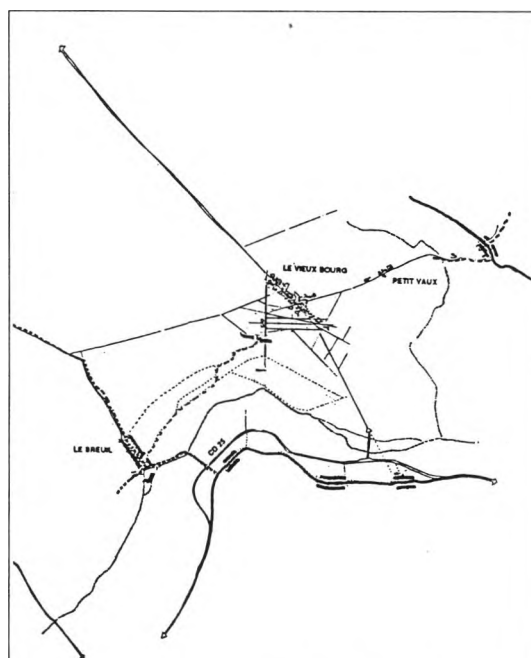
Ainsi la question : « Quel type de développement veut-on introduire dans ce coin de banlieue ? » nous a amené à identifier les principales étapes du développement urbain de ce territoire constitué par cinq communes, pour pouvoir préfigurer la prochaine étape :

- Temps 1 : les routes dans les vallées et les premiers établissements urbains. (cf. figures au verso)
- Temps 2 : le château, le bourg, l'histoire d'une déposition.
- Temps 3 : les gares.
- Temps 4 : l'autoroute, la voie rapide.

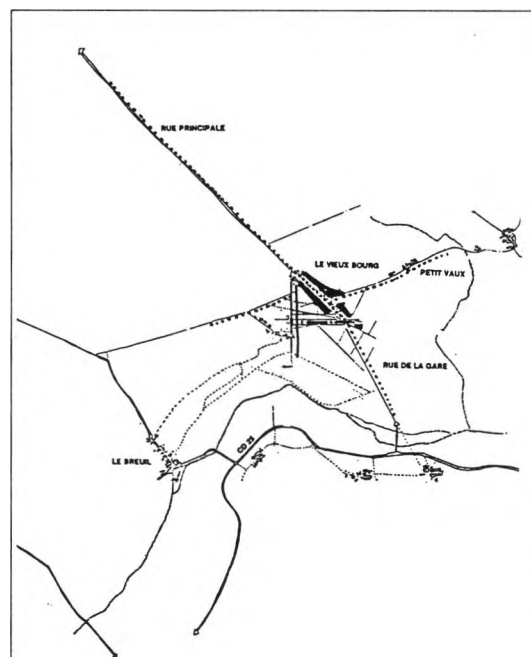
La question « Quelle connaissance permet d'anticiper de nouvelles pratiques sociales ou d'accompagner celles existantes ? » nous a conduit à croiser diverses données portant sur la démographie¹¹, l'habitat, les services et les équipements.

10- Exemple, sur le social, sur la formation urbaine, sur le fonctionnement des déplacements, sur le paysage...

11- Cf. données INSEE 1990 sur la commune d'Epina-sur-Orge.



TEMPS 1 : Les routes dans les vallées et les premiers établissements
Les éléments structurants du paysage urbain liés à la formation de la ville.



TEMPS 2 : Le château, le bourg
Les éléments structurants du paysage urbain liés à la formation de la ville.

Le poids écrasant de l'habitat de type pavillonnaire, 79 % du parc immobilier, corollé avec celui des propriétaires occupants, 80,2 %¹¹, et l'absence de services et d'équipements de loisirs touchant au culturel, tels que bibliothèque, cinéma, ont induit un mode de vie spécifique dans son rapport aux déplacements, aux loisirs, aux commerces et au monde du travail, qui a exclu la catégorie d'âge des 15-25 ans.

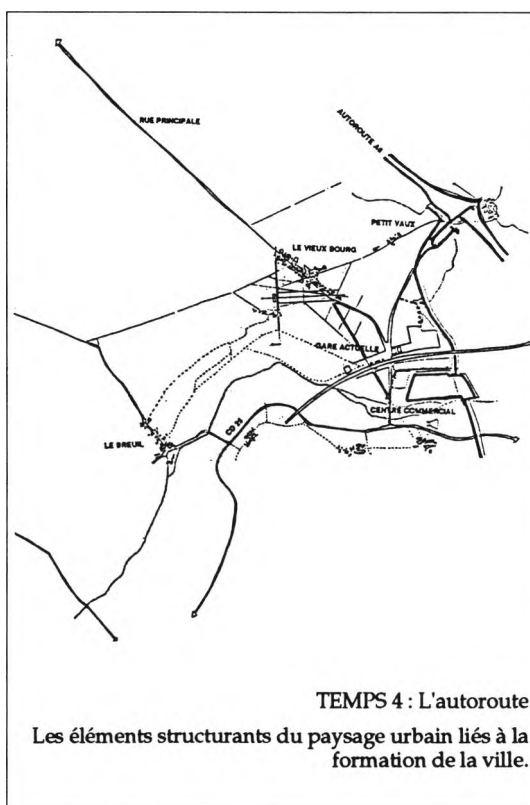
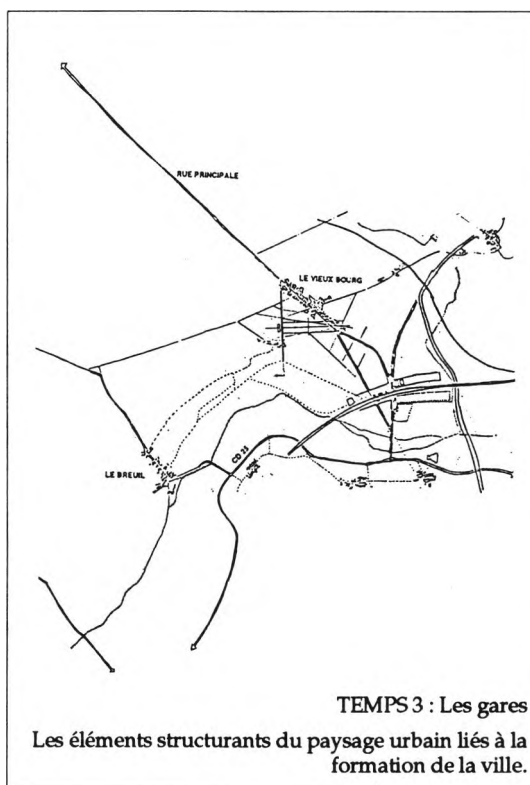
Rien n'ayant été réalisé pour répondre aux attentes des jeunes, beaucoup ont préféré quitter la commune. L'indice de jeunesse, rapport entre les jeunes de moins de 20 ans et les personnes âgées de plus de 60 ans, n'est que la moitié de celui de l'Essonne.

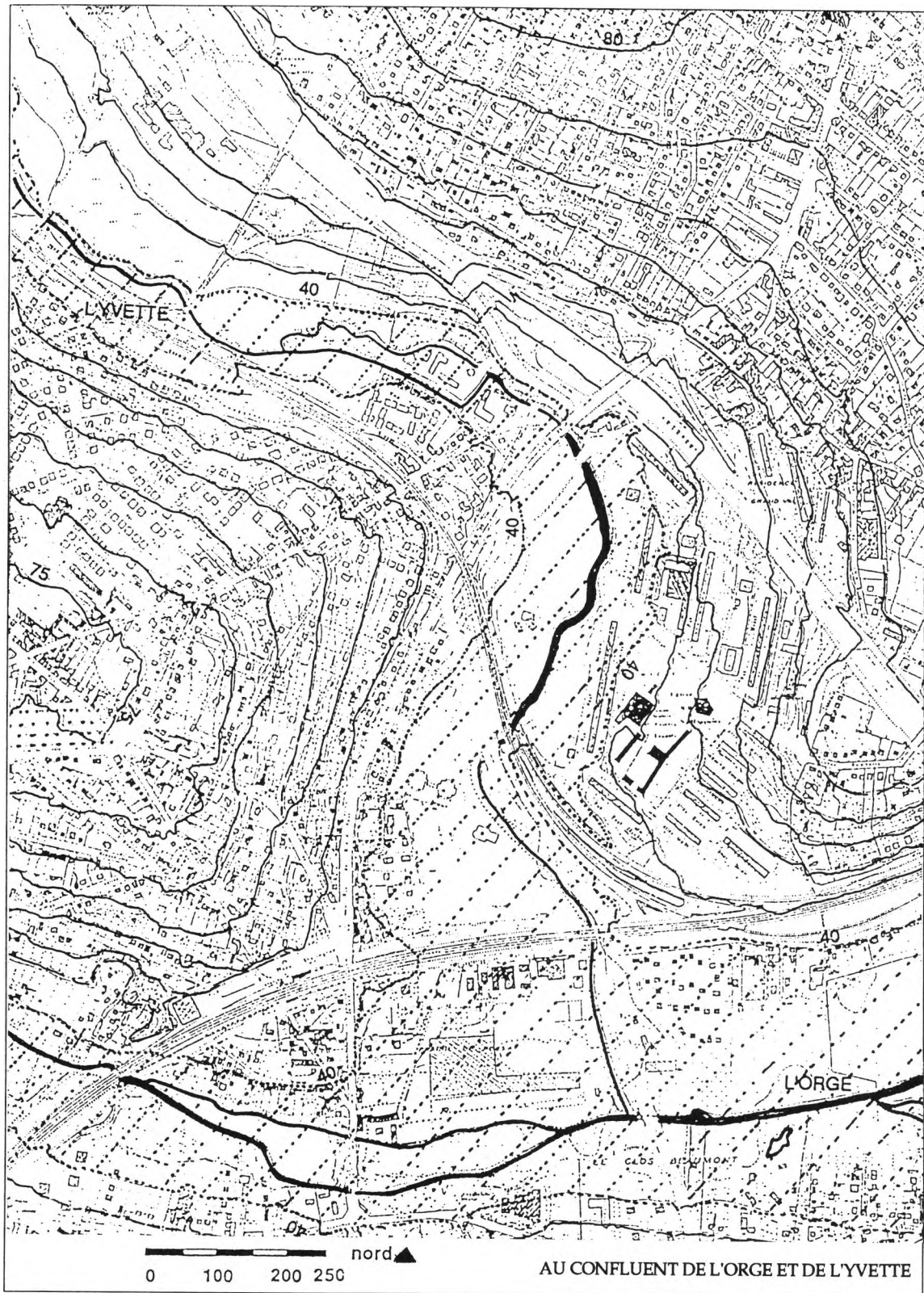
La question « Comment caractériser le site d'accueil de ce tronçon de la tangentielle sud ? Y a-t-il des permanences sur lesquelles se fonder ? » nous permet d'appréhender quelques évidences qui conclurent une étape importante de l'étude.

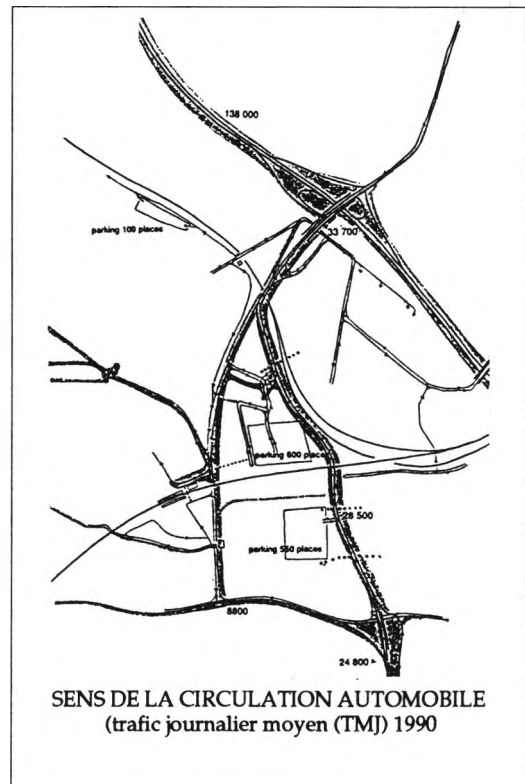
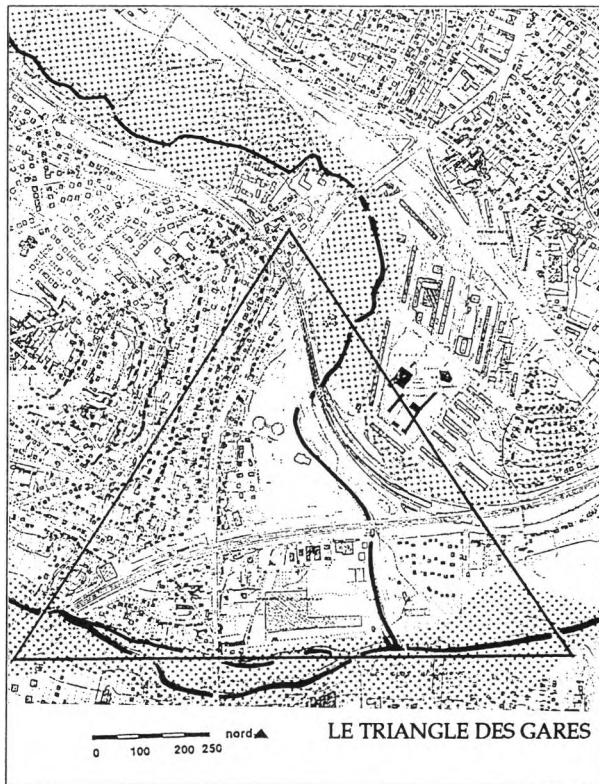
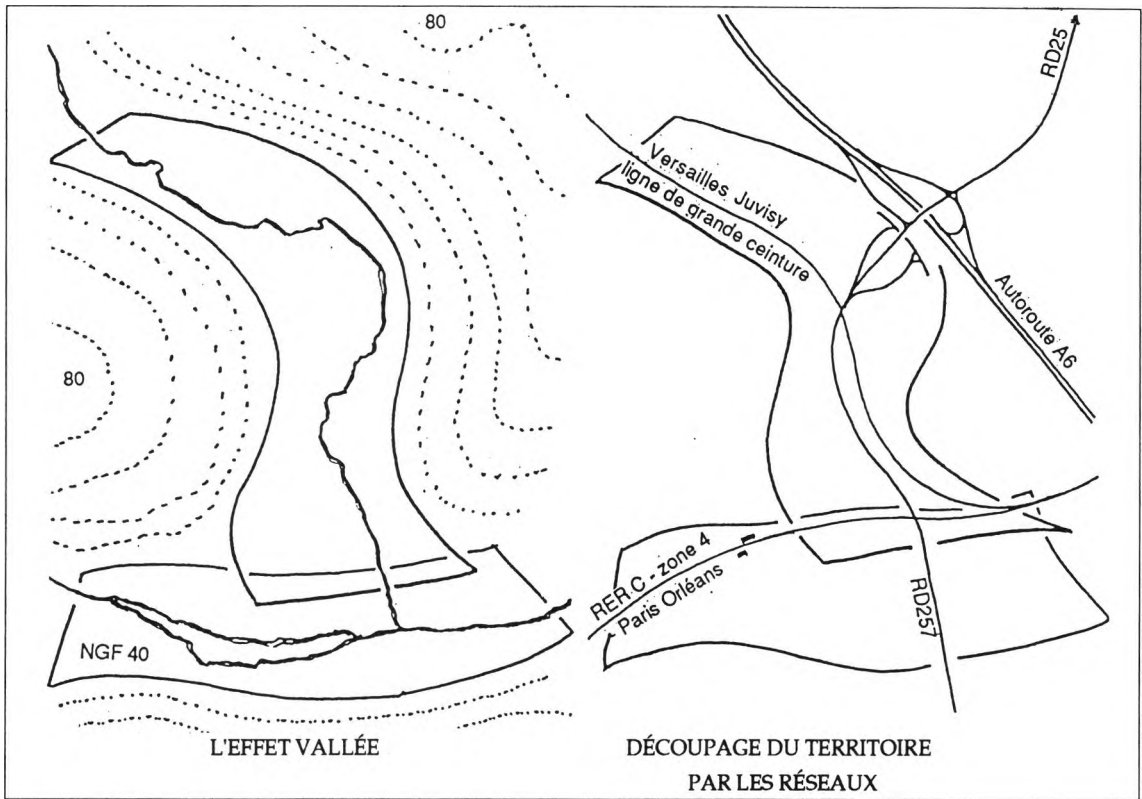
Dans ce site très vallonné, la côte NGF 40 m s'imposa comme une évidence. Elle départage deux territoires distincts. L'un en amont, fort prisé comme le témoigne sa saturation par la fonction résidentielle. L'autre en aval, délaissé, dont la seule utilité est de pouvoir répondre aux demandes les plus hétéroclites allant d'une voie rapide, d'une grande surface, d'un parking SNCF de 2 ha,..., à un immeuble pour jeunes couples.

Cet effet vallée a totalement occulté les entités paysagères de deux rivières, l'Orge et l'Yvette, fortement marquées par le végétal. Cette contradiction nous amena à désigner ce qui devait devenir notre aire d'étude par une appellation qui voulait associer deux termes inconciliables : « le triangle des gares et le confluent de l'Orge et de l'Yvette ».

12- *Ibidem*







DEUX SCÉNARIOS CONTRASTÉS : « UNE EXTENSION D'EPINAY » ET « LES ROSSAYS, UNE PLAINE ACTIVE »

La connaissance du site et de ses enjeux se poursuivait. De nombreuses simulations de transformation étaient proposées sur « le triangle des gares » à partir de quelques thèmes-lieux. Il en résulta certains concepts qui permirent au projet de prendre forme. Ainsi le concept de « la bande rail-route » d'orientation nord-sud induisait que tout aménagement, du tracé à l'éclairage, soit pensé simultanément pour la tangentielle sud et la RD 257.

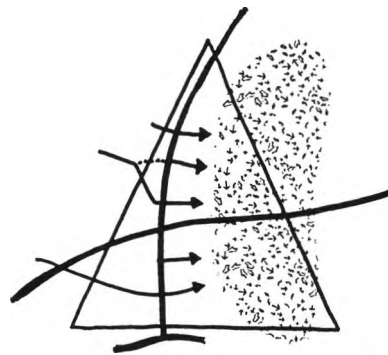
Le sextuplement prévu des voies sur talus du RER C exige le doublement de l'emprise actuelle des voies qui passerait de 20 m à 46 m. Le concept de « bande est-ouest » fait de cette contrainte une opportunité pour penser la perméabilité de ce talus, la prise en charge des futurs parkings nécessaires et de la gare routière. Même la liaison avec l'aménagement urbain du futur quartier de la nouvelle gare d'interconnexion trouverait sa place « dans » le talus.

Jusqu'à-là, l'intuition était l'élément moteur de notre démarche, c'est elle qui avait permis de privilégier certains éléments, étudiés de façon autonome, tels les thèmes-lieux. Après cette période de tâtonnements, une approche plus structurée put être développée. Ce fut d'abord toute la réflexion sur les déplacements à travers les types de tracé de la nouvelle ligne SNCF, le réseau viarie et l'accessibilité au triangle des gares, puis la réflexion sur les logiques d'aménagement urbain possibles de ce nouveau quartier. Ces réflexions distinctes étaient toujours illustrées par des propositions alternatives. Par exemple, le réseau viarie pouvait être conçu soit branché sur la RD 257 au moyen d'une contre-allée, soit comme une extension du réseau viarie d'Épinay-sur-Orge.

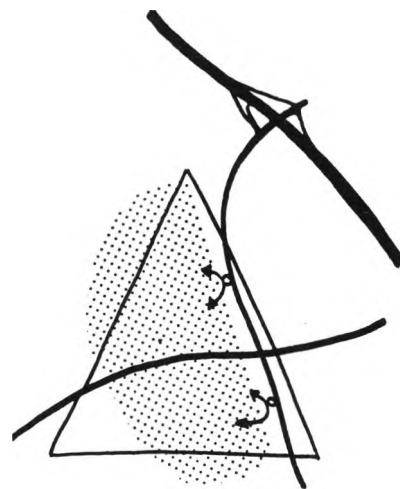
Cette étape réalisée, il fut enfin possible d'établir des relations entre les logiques d'aménagement urbain et les logiques d'organisation des déplacements sur ce secteur. Ainsi

les résultats acquis lors de la première phase d'expérimentation à travers un ensemble d'exercices très diversifiés, permirent de déboucher sur la deuxième phase où l'expérimentation fut centrée sur deux scénarios volontairement contrastés associant type de tracé viarie et ferroviaire et type d'aménagement urbain :

- « une extension d'Épinay sur Orge »
- « les rossays, une plaine active »



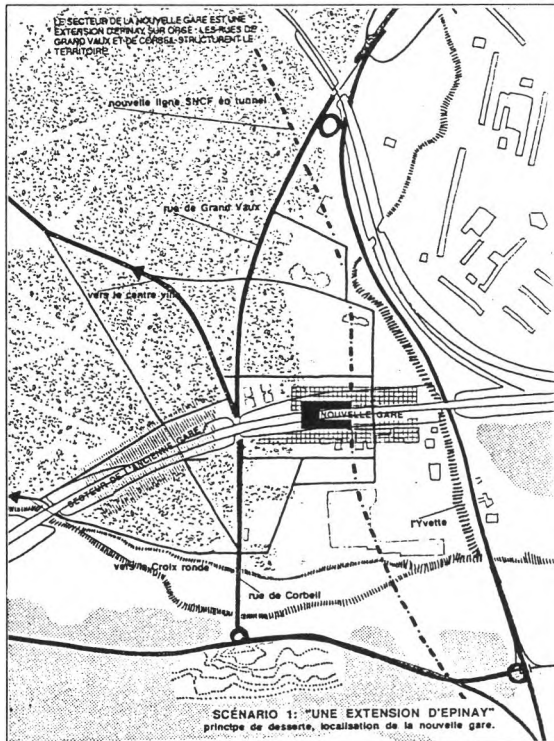
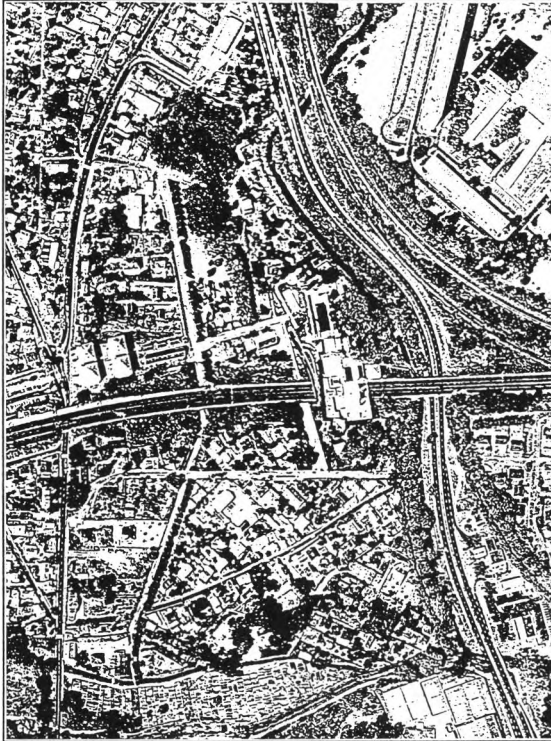
1- A partir des rues de Corbeil et Grand Vaux, un secteur résidentiel : "EN EXTENSION D'EPINAY"



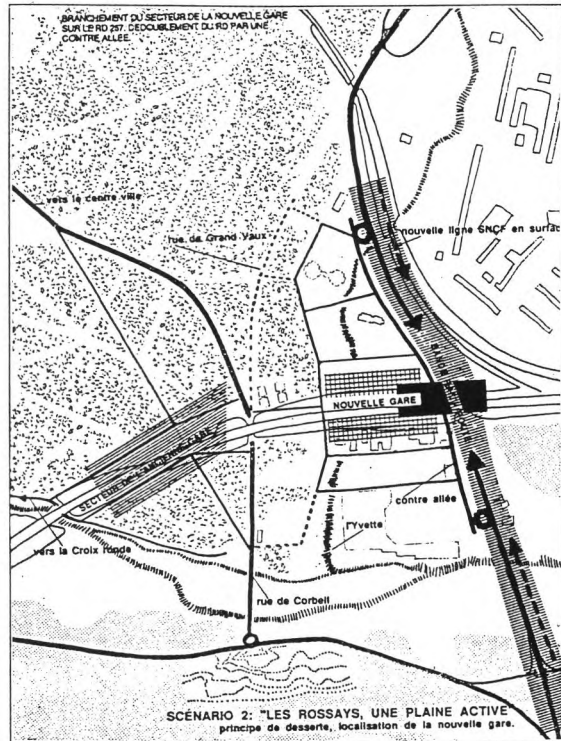
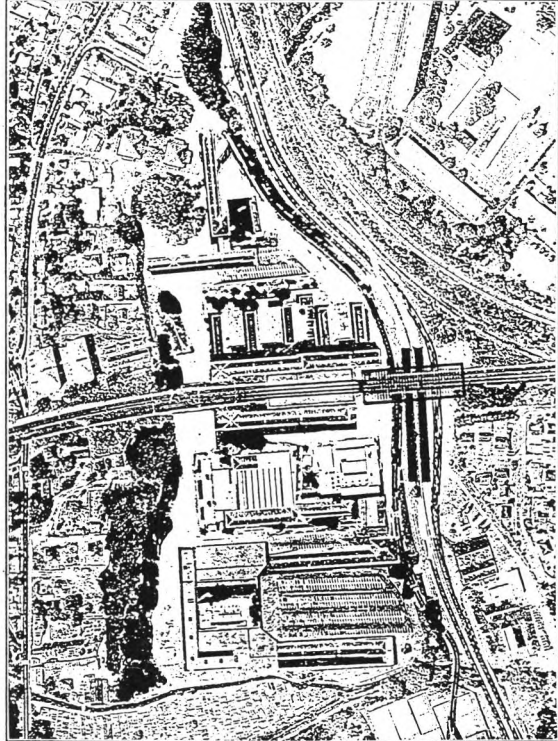
2- A partir de la RD 257, un secteur d'activité : "LES ROSSAYS, UNE PLAINE ACTIVE"

DEUX SCENARIOS

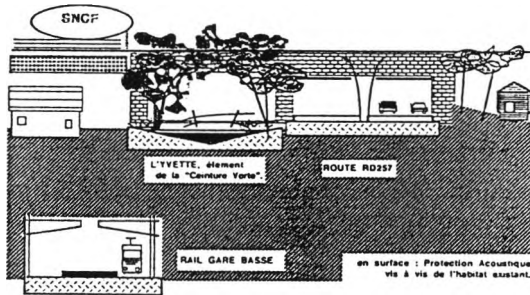
SCÉNARIO 1:
« UNE EXTENSION D'EPINAY-SUR-ORGE »



SCÉNARIO 2:
« LES ROSSAYS, PLAINE ACTIVE »

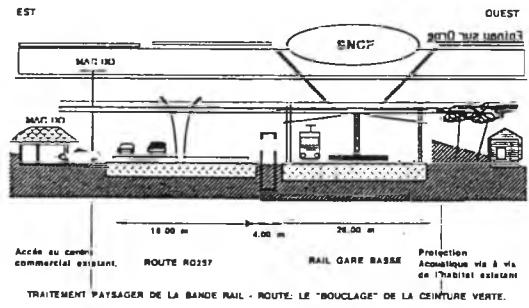


SCÉNARIO 1 :
« UNE EXTENSION D'EPINAY-SUR-ORGE »



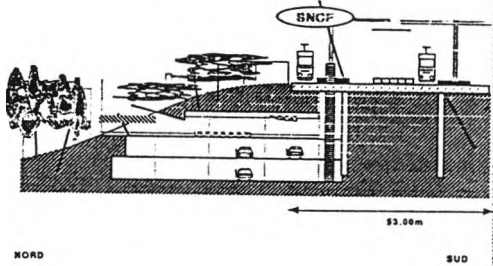
COUPE DE PRINCIPE EST/OUEST.

SCÉNARIO 2 :
« LES ROSSAYS, PLAINE ACTIVE »



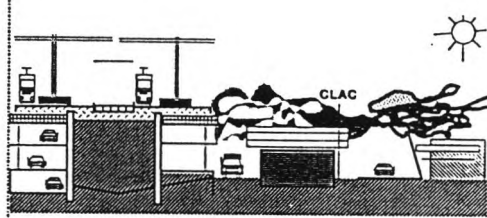
COUPE DE PRINCIPE EST/OUEST.

AU NORD DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER :
UN PARC, LA PLACE DE LA GARE, L'ENTRÉE DU BATIMENT VOYAGEUR, en sous sol, le parking - gare.



NORD

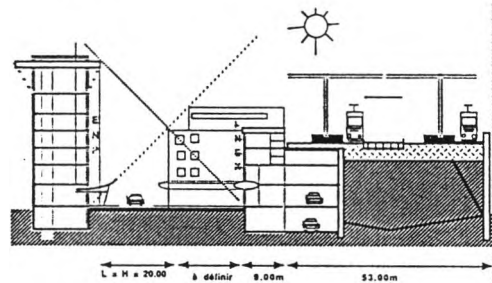
SUD



AU SUD, CREATION DE SURFACES UTILES
lieux de stockage, en liaison avec entreprises existantes.

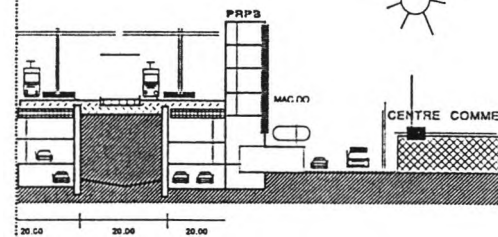
COUPES DE PRINCIPE NORD/SUD.
à partir du sextuplement des voies du RER C.

AU NORD DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER :
PARKING SOUS LA VOIE, DENSIFICATION EN PLACE DU PARKING ACTUEL.



NORD

SUD



AU SUD, DENSIFICATION DES ENTREPRISES ACTUELLES
à long terme du centre commercial.

COUPES DE PRINCIPE NORD/SUD.
à partir du sextuplement des voies du RER C.

SCÉNARIO 1 : « UNE EXTENSION D'EPINAY-SUR-ORGE »	SCÉNARIO 2 : « LES ROSSAYS, PLAINE ACTIVE »
<p>La logique urbaine sous-tendue est celle de la « reconquête » par le résidentiel d'un territoire largement dominé par les infrastructures routières et ferroviaires et qui de ce fait peut apparaître comme un « délaissé » de ces infrastructures.</p> <p>La gare SNCF d'interconnexion et les infrastructures précitées doivent se soumettre aux exigences d'un tissu urbain résidentiel de qualité en prolongement de celui déjà existant. Ceci nécessite d'enterrer la ligne nouvelle SNCF afin d'éviter les conséquences sonores nuisibles à l'habitat.</p> <p>Le scénario 1 consiste à concevoir un nouveau quartier d'Epinay en continuité avec l'agglomération existante, tourné vers celle-ci, et constitué à partir d'un programme complexe ; exemple : des activités tirant profit de la proximité de la nouvelle gare, des logements, des équipements et services...</p> <p>Une telle orientation implique que l'axe fédérateur entre Epinay et le nouveau quartier soit l'axe constitué par les rues de Corbeil et Grand Vaux aménagées.</p> <p>La desserte de ce quartier se ferait principalement par cet axe, éventuellement doublée à l'est (suivant l'importance du flux de circulation) d'une autre rue nord-sud. Le quartier tournerait le dos à la RD 257 qui aurait pour principale fonction d'écouler le trafic de transit.</p> <p>Un afflux supplémentaire de véhicules devrait être admis dans des quartiers habités, ce qui impliquerait de prendre des dispositions particulières.</p> <p>La limite de l'agglomération d'Epinay serait repoussée le long du RD 257. Un aménagement particulier des berges de l'Yvette terminerai le tronçon manquant du projet de « Ceinture Verte » tout en assurant une barrière contre les nuisances de la RD 257.</p> <p>Dans cette hypothèse, la nouvelle voie ferrée serait enterrée de façon à éviter les nuisances, à libérer du sol afin de maintenir un coefficient d'emprise au sol et des hauteurs de construction faibles. D'autre part, la solution en tunnel qui autorise une inflexion du nouveau tracé, permet une localisation de la future gare (bâtiment voyageurs) au centre du quartier.</p> <p>Les voies existantes sur talus feront l'objet d'un traitement très poussé contre le bruit. Le dénivelé entre les quais de la gare basse et haute serait de l'ordre de 23 mètres (contre 10 mètres dans l'hypothèse d'une voie en surface), contrainte importante pour une bonne gestion de la circulation de voyageurs en correspondance.</p>	<p>Afin de tirer le meilleur profit de ces atouts, la logique urbaine sous-tendue est celle de l'« autonomie » pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ne pas venir heurter le tissu urbain spinolien existant à dominante résidentielle, - se situer en complémentarité avec le centre ancien : Grande Rue disposée sur la ligne de crête dominant les deux vallées, - profiter de l'effet « vitrine » en étant vu depuis le rail et la RD 257. <p>Ce scénario est compatible avec la solution de tracé en surface de la nouvelle ligne N/ SNCF.</p> <p>Il consiste à créer délibérément un secteur autonome, à vocation intercommunale lié à la gare de correspondance et consacré essentiellement aux activités.</p> <p>Ses relations au territoire, en terme de circulation, sont à assurer dans des conditions plus aisées à remplir que dans le scénario 1, dans la mesure où ce nouveau quartier est desservi principalement en direction de l'autoroute A6, à partir de la RD 257 par une « contre-allée » aménagée au-dessus de la RD dénivelée et débouchant sur celle-ci au nord et au sud du secteur.</p> <p>Les constructions nouvelles tournées vers la « contre-allée » bénéficieraient de l'effet vitrine et assureraient une protection acoustique pour le « cœur du quartier ». Le quartier en lui-même est une nouvelle « entrée de ville » pour Epinay.</p> <p>Cette solution permet de tirer le meilleur parti des terrains disponibles autour de la future gare de correspondance qui aura peu d'équivalent dans la grande couronne et d'utiliser au mieux les potentialités du site au bénéfice du développement économique, de nombreux autres sites étant disponibles pour l'habitat, en particulier le secteur de plan masse de la Grande Rue.</p> <p>Dans ces conditions, la nouvelle voie SNCF pourrait être plus facilement réalisée en surface, sa compatibilité avec une programmation à dominante activités est plus évidente que dans le cas d'un quartier d'habitat. Un pôle d'activité bénéficie des liaisons et de la promotion offertes par la nouvelle gare, la gare bénéficierait d'un supplément de voyageurs.</p> <p>Le tracé de la nouvelle ligne de chemin de fer en surface est l'option de base de la SNCF. Parallèle à la RD 257, il permet de penser ces deux infrastructures à partir d'un même concept : la bande rail-route. Une entité rail-route induit un aménagement paysager homogène : éclairage public, écoulement des eaux pluviales, passages au-dessus de l'Orge et de l'Yvette, franchissements piétons, protection phonique en regard des immeubles d'habitations existants, etc., le tout dans un traitement paysager dont la vocation serait de « boucler » la ceinture verte d'Epinay.</p> <p>Contrairement au premier scénario, la gare d'interconnexion, localisée à la croisée des lignes de chemin de fer, se trouverait en limite est du secteur.</p>

		SCÉNARIO 1 « UNE EXTENSION D'EPINAY »		SCÉNARIO 2 « LES ROSSAYS, UNE PLAINE ACTIVE »	
		Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
ASPECTS FORMELS	Image évoquée	• Continuité dans une tradition résidentielle	• Négation de l'échelle régionale.	• Une image nouvelle qui ne « touche » pas à une tradition résidentielle.	
	Forme urbaine	• Epannelage, COS, emprise au sol conformes à l'existant.	• Peu de densité pour affirmer une polarité à l'échelle de la commune.	• Des hauteurs importantes (R+5), au vue de l'altimétrie de la vallée. • Densité, rentabilisation des sols.	• Un contraste trop important en regard de l'existant, à maîtriser.
	Entrée de ville	• Rue de Corbeil et Grand Vaux requalifiées.		• Un nouveau quartier comme entrée de ville.	
	Limites de ville	• C'est la limite communale, bouclage de la ceinture verte.		• Façade urbaine sur la RD 257.	
	L'Yvette	• Participe à la constitution de la ceinture verte.	• Coupure Savigny/Epinay, passages obligés pour piéton.	• Éléments de structure du quartier, en liaison aux espaces boisés.	• Consommation de terrain et importance des travaux.
	Vu depuis le train		• Traversée d'Epinay en tunnel, pas d'effet d'annonce, de vitrine.	• Epinay s'affiche depuis le train.	• Nuisances acoustiques à traiter en même temps que la RD 257.
ASPECTS FONCTIONNELS	Ligne Nord/Sud	• En tunnel	• Coûts travaux 900 MF. • Risque nuisances : entrée tunnel.	• En surface, parallèle à la RD 257, traitement homogène rail-route.	• Report de la gare à l'est du secteur.
	Gares	• Localisation au centre du nouveau quartier.	• Dénivelé important entre gares haute et basse.	• Meilleure liaison gares haute et basse, éclairées naturellement.	
	Circulation automobile	• Circulation de transit assurée par la RD 257.	• Importance flux, stationnement rue de Corbeil et de Grand Vaux	• Bonne desserte du quartier, de la gare assurée par la RD 257.	• Nécessite la construction d'une contre-allée.
	Programmes	• 30 % habitat, 70 % activité et équipements. • Une programmation complexe fait la ville.		• 100 % activité et équipements. • Développer les activités, relancer l'emploi à Epinay.	• Quartier d'activités désert la nuit et le week end sauf bonne programmation d'équipements.
DYNAMIQUE URBAINE	Centre-Ville/Gare	• Bonne liaison au Centre-Ville par la rue de Corbeil.	• Apport flux auto, en centre-ville. • Concurrence entre projet d'habitat en CV et à la Gare.	• Complémentarité programmatique : habitat au CV et activités à la Gare. • Circulation diffuse entre CV et Gare. •	
	Croix Ronde/Gare	• Complémentarité possible	• Liaison voiture par la Vallée de l'Orge.	• Complémentarité possible des programmes : PME, PMI à la Croix R./Bureaux et services à la Gare. • Liaison viaires à la Croix Ronde par le secteur de l'ancienne gare.	• Équipements de sports et loisirs nécessaires à la Gare et à la Croix Ronde. • Nécessite la création d'une voie au sud de l'ancienne gare.
	Réalisation	• ZAC Maîtrise publique.		• ZAC Maîtrise publique.	

ÉVITER UNE LOGIQUE DE VETO

La prise en compte de l'option du tracé en surface de la nouvelle ligne SNCF au même titre que le tracé en sous-sol représente un des acquis les plus importants de la démarche. Elle illustre l'évolution du comportement des acteurs qui sont passés d'une logique de veto¹² où chacun campe sur sa position, à un débat d'idées où les changements d'avis sont possibles.

Une fois acquise l'idée d'étudier simultanément chacune des deux options avant de pouvoir conclure sur un choix, il fallait définir les principaux critères d'évaluation. Cette réflexion sur les critères permit à chaque acteur de préciser ses points de vue et ses priorités. L'élargissement de la diversité des critères allant du site, de l'opérationnalité, de la programmation, ..., aux contraintes techniques SNCF, aux usagers, ... et leur clarification firent progresser le travail de conception. Ce dernier put atteindre un niveau de cohérence suffisamment élaboré pour décider de développer certains éléments particuliers de l'aménagement du confluent de l'Orge et de l'Yvette.

LE BATIMENT DES VOYAGEURS

Un des éléments clé est la gare d'interconnexion. L'option 2 optimise cet élément programmatique en le disposant à un niveau intermédiaire, entre celui des quais du RER C sur viaduc et celui de la ligne tangentielle en surface. Ses qualités fonctionnelles telle que l'accessibilité des différents modes de déplacement : bus, voitures, piétons, en un même point au niveau du sol, sont renforcées par la mise en scène d'une diversité de vues offertes aux usagers, lointaines et panoramiques sur les vallées comme proches vers le sol par le biais d'une troisième façade à la fois plafond et sol.

13- Au début de l'étude les élus des communes excluaient l'idée d'un tracé en surface soutenu par la SNCF pour des raisons de coût.

RÉINTRODUIRE LA SOCIÉTÉ D'INTERCONNAISSANCES

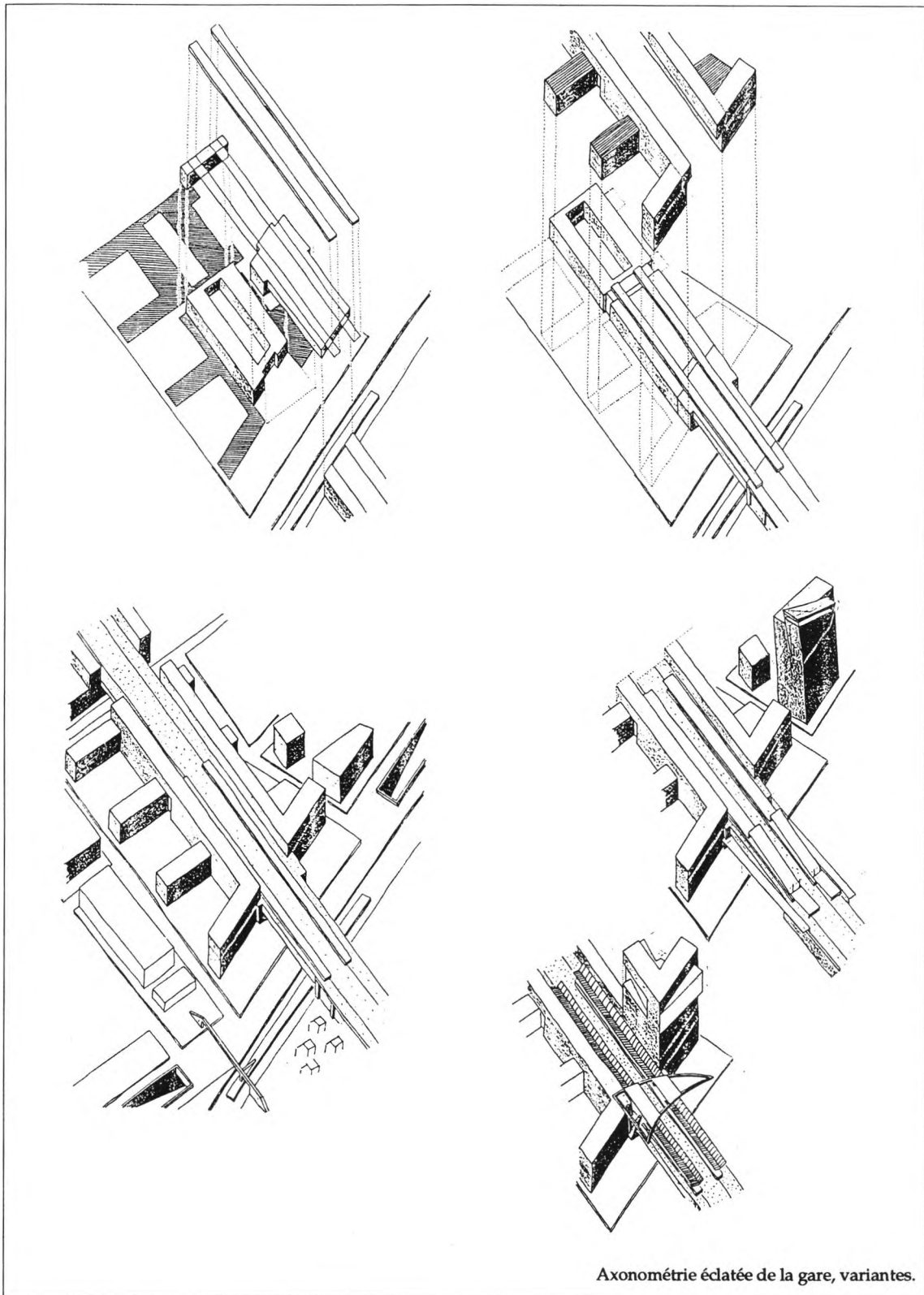
L'aval politique donné sur le scénario 2 pourrait satisfaire ! Les résultats de cette étude restent cependant très fragiles. A cette étape, l'étude a été suspendue, et n'a pas échappé à la « trêve » électorale. Sa poursuite est tributaire du système d'acteurs qui en résultera.

La volonté du groupe de travail, de ne pas dissocier le mode d'observer la ville du mode de penser la ville et du mode de projeter la ville, a parié sur la force et donc l'avenir des idées plutôt que sur celle des formes, en privilégiant la ville projetée sur la ville dessinée. Ici deux idées devraient résister :

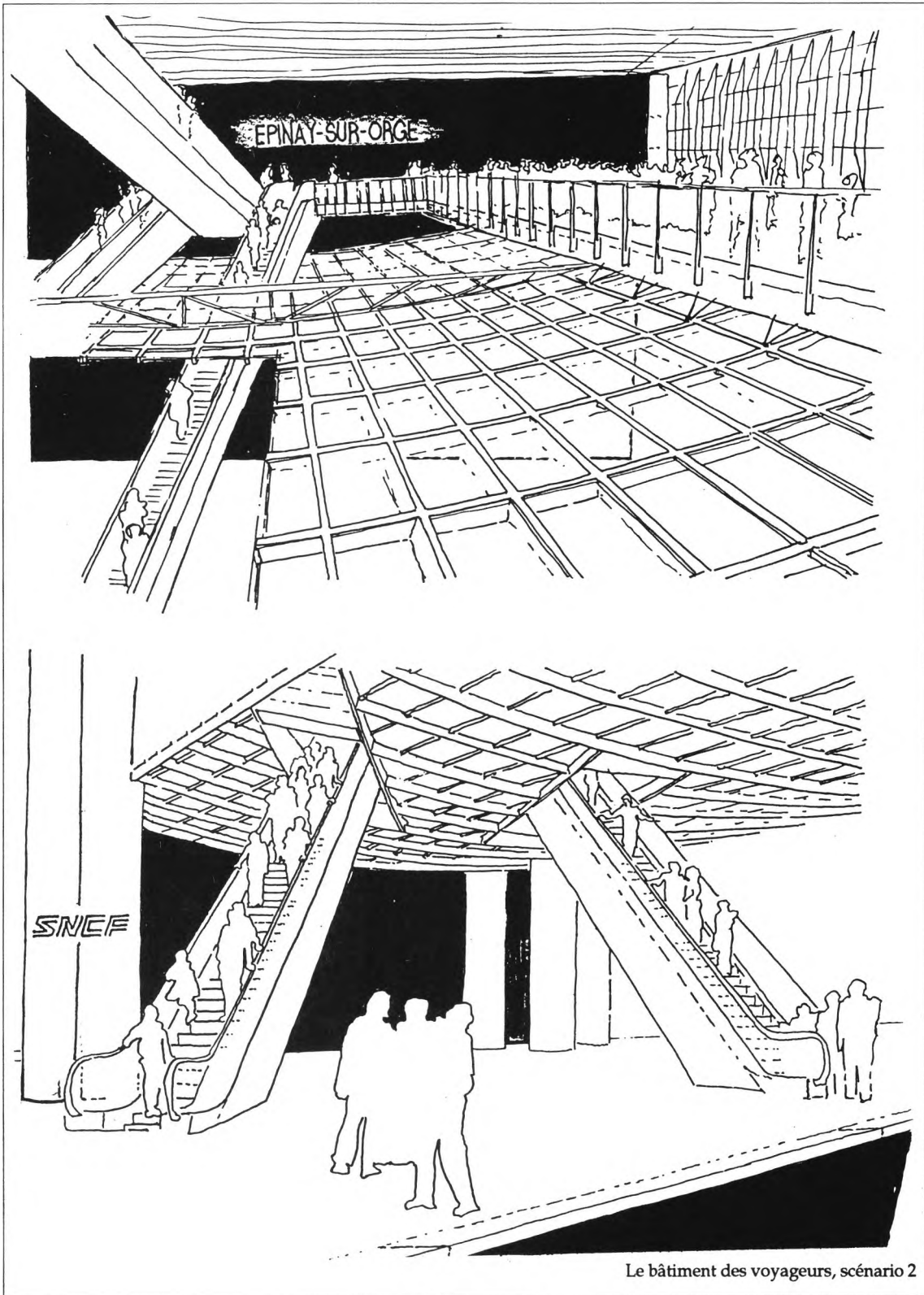
- Il est possible d'échapper à la fatalité des infrastructures en les prenant comme un élément à intégrer dans le projet urbain. Pour cela il convient de ne pas se situer après elles pour n'avoir alors qu'à en réparer les effets néfastes tels que : coupures paysagères, délaissés et nuisances phoniques.
- Dans la plaine des Rossays, tout un ensemble de paramètres (exemple : disponibilités foncières, dessertes viaires et ferroviaires très avantageuses, la localisation et la nature de ce site) sont réunis pour y inventer de nouveaux territoires dont cette partie de l'Essonne a besoin.

Renzo Piano citait Marguerite Yourcenar : « Créer, c'est regarder dans le noir »¹³ pour montrer l'importance du tâtonnement, de l'abandon de certitudes, dans tout travail sur la ville. Les résistances étant avant tout mentales, il est nécessaire de changer les idées pour changer la ville.

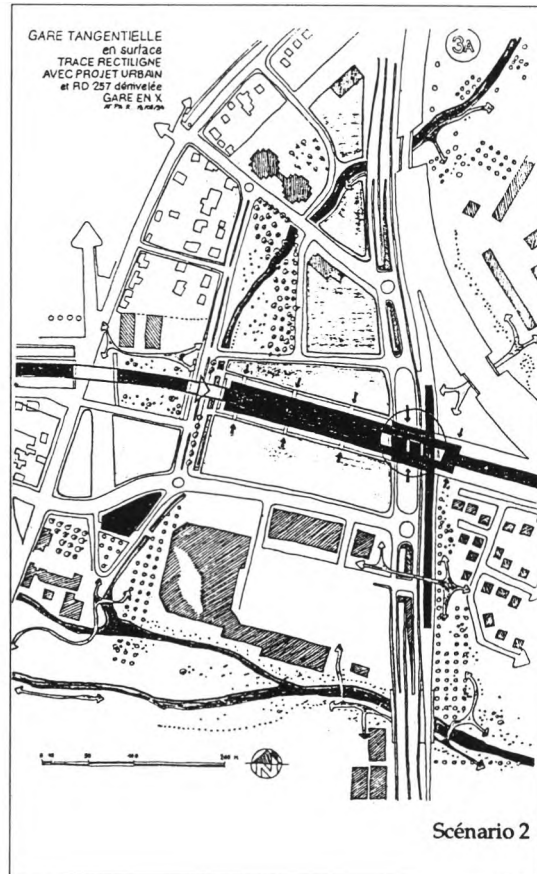
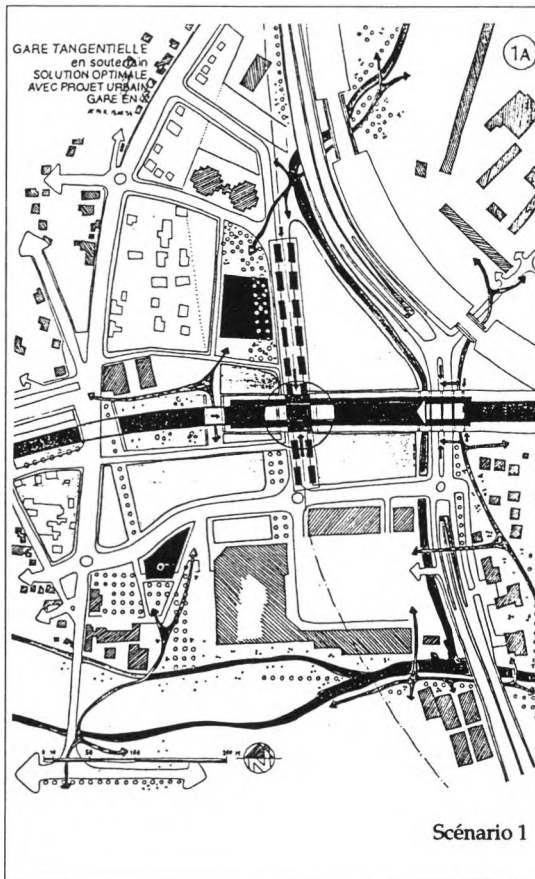
14- Un entretien avec Renzo Piano : « La médecine dont les villes ont besoin, c'est l'homéopathie, pas la chimie », in *Le Monde* du 8 mars 1994.



Axonométrie éclatée de la gare, variantes.

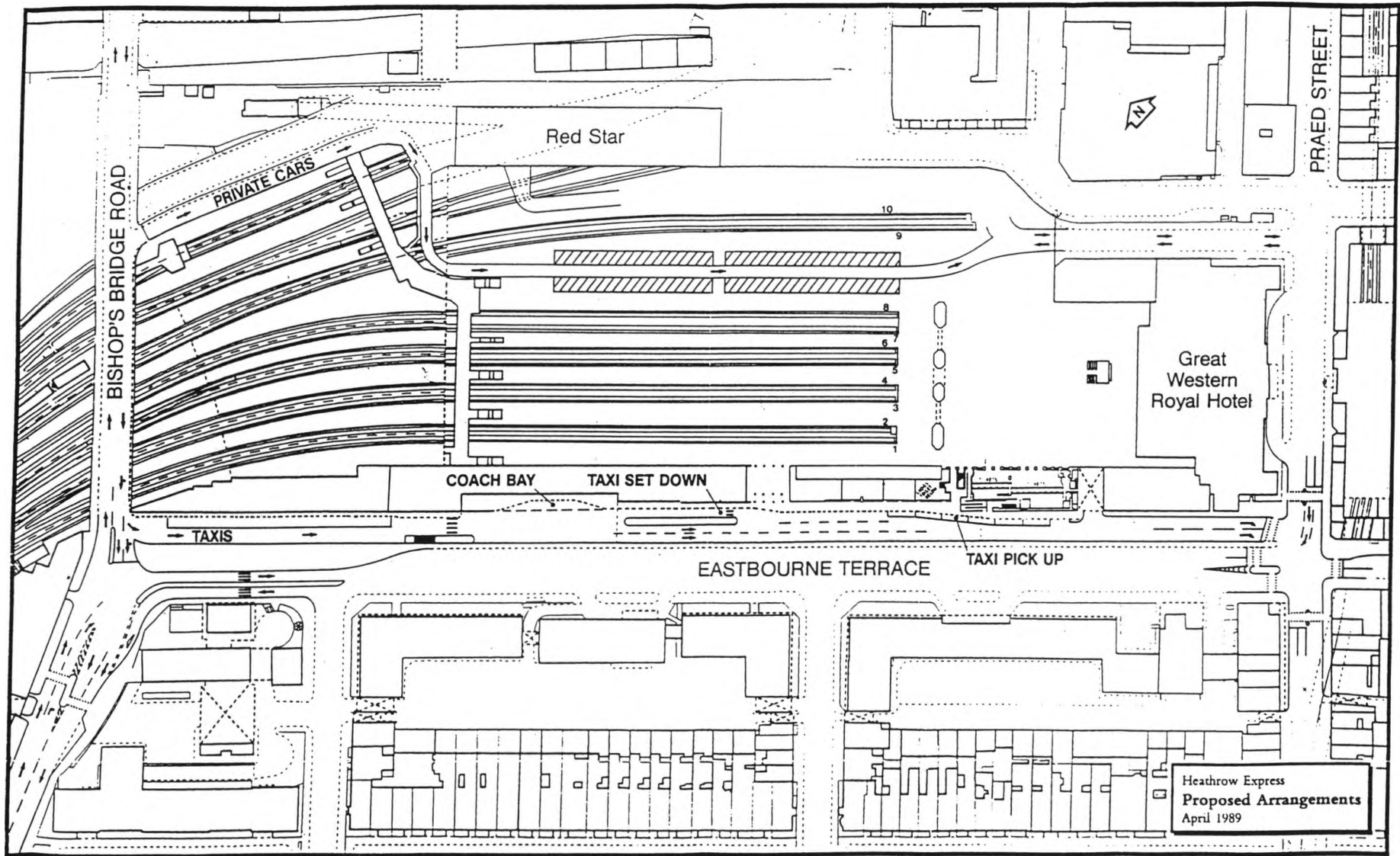


Le bâtiment des voyageurs, scénario 2



Dans notre exemple, l'innovation technique et politique résulte de la dynamique interactive créée. Cette dernière a permis d'avoir une approche de la réalité non en termes d'opposition de principe mais en terme de

complémentarité sur des thèmes aussi divers que : réseaux/projet urbain, intérêt local/intérêt régional, riverain/usager des transports, conception/programmation/localisation.



Heathrow Express
Proposed Arrangements
April 1989