

Делались предложения продлить «триумфальную магистраль» - Елисейские поля в восточном направлении к площади Обороны (Дефанс). Но очевидно, что эта магистраль не может служить в качестве транспортной артерии, ибо она упирается в тупик в самом затесненном месте Парижа - на площади Конкорд.

Практически же магистраль восток - запад должна стать истинной транспортной артерией, основным хребтом города.

Транспортные артерии Парижа, которые определяют его неоспоримое своеобразие и по которым организовано снабжение окружающей город сельской местности, берут свое начало издалека - от городов Гавра, Кале, Брюсселя, Страсбурга, Женевы, Марселя, Тулузы, Мадрида, Бордо, Бреста, Шербурга. Как я уже говорил, они определяют характер города, формируют структуру сердца Парижа. Сердце размещено в самой интенсивно действующей и священной части города. С веками история может вносить существенные изменения в жизнь города и планировку его территории, но было бы бессмысленным пытаться создать новый центр вне пределов Парижа. Его место определено географией и историей: центр Парижа - это местоположение галлороманской Лютеции.

Надо вновь вдохнуть жизнь в сердце Парижа. Это можно сделать путем создания делового административного центра, который наполнит новым содержанием центральную часть города и будет способствовать ее экономическому развитию.

Города-спутники и децентрализованная промышленность Парижа являются с точки зрения организации движения лишь источниками конфликтов и расточительства.

Вместо разбросанной децентрализации надо проводить линейную децентрализацию предприятий, размещая их вдоль путей движения товаров - шоссейных и железных дорог и каналов, следующих по трассам, подсказанным географией.

