
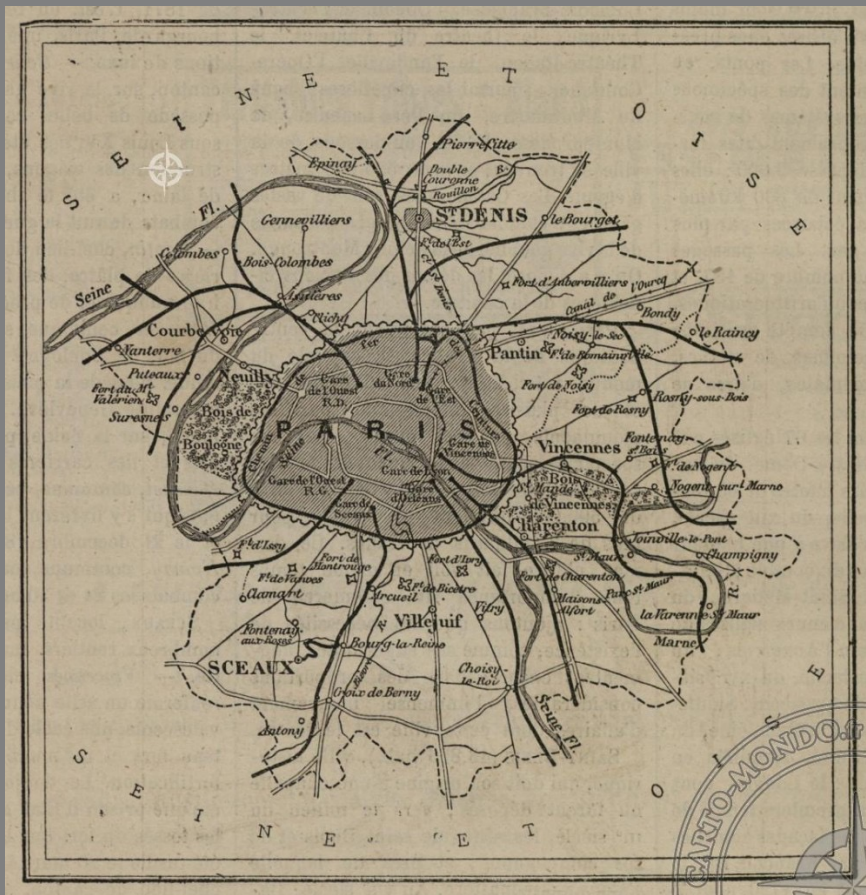


L'urbanisation pavillonnaire dans le paysage francilien

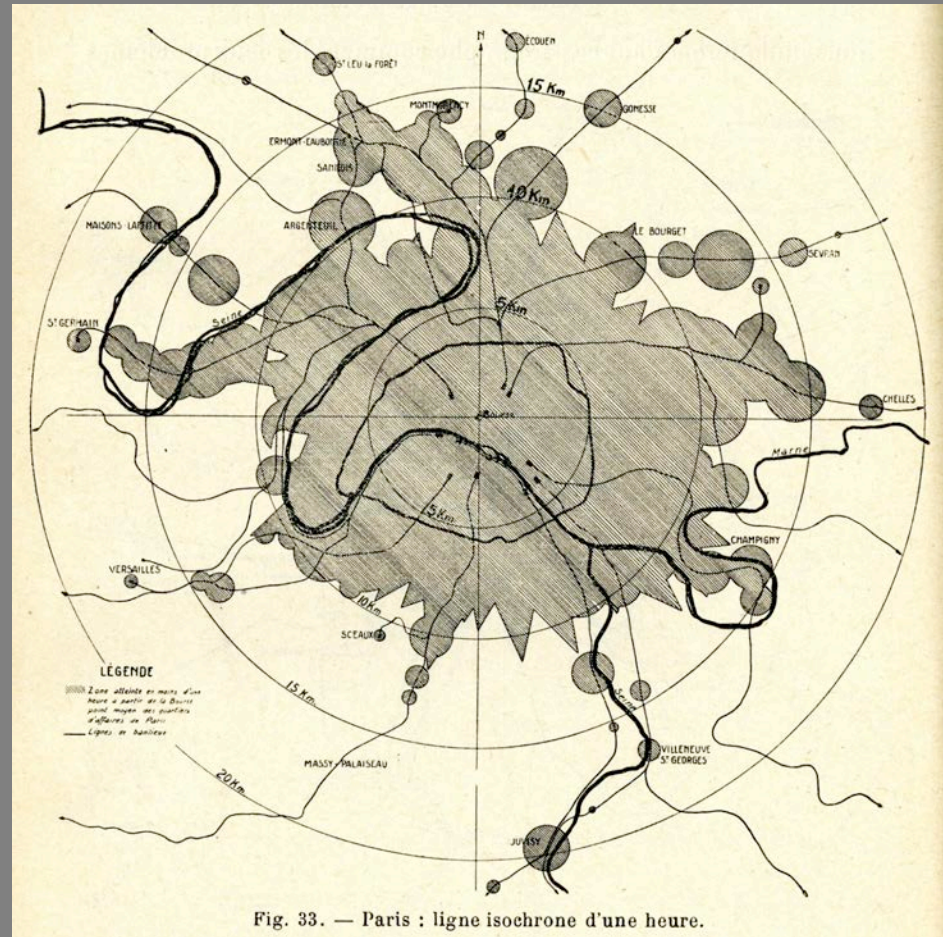
1^{re} moitié du XX^e siècle



Documentaire passionnant qui analyse la politique d'urbanisme en France
années. A la fin de guerre un urbanisme des pare immobiliers et des types. Il faut reconnaître
Avec l'aide des communistes le Cobusur appliqué à l'habitat ses théories typologiques de séparation
les fonctions Habitat, travail, le divertir et fait sortir de terre les grands ensembles. Mais il n'est pas construit
les HLM sont rapidement décriés. Dans les années 70/80 Guyot d'Estang, Chaix, Gheux, Bouygues,
Kaufman and Braac, pour Hofmann et Estopy imaginent un autre mode d'urbanisme moins coûteux
pour l'état. La maison individuelle, dans de jeunes social promise de vie harmonieuse apparaît de fait.
Exit les palas des banlieues rouges, vive la classe moyenne - propriétaires de la Résidence de Chappelle et le
modèle Barbizon pour les cas de chaumières de divertir, les sols, la documentation, chaque par le
reste de la force Paris peu - de même, de les individus. C'est une partie de cette frange
proves services, peuvent répondre leur bien sans valeur...
C'est de la population décroissante, au lieu d'être que l'on y trouve les pays dévot en quel
fausse sur les sols plats. Elle y a exprimé et cotée et retournée autour d'un apex son
Social. Elle y a exprimé et cotée et retournée autour d'un apex son
Boulot, juste avant le début. Faites de beaux rêves, les seuls qui
comptent - les vôtres. Ciribis



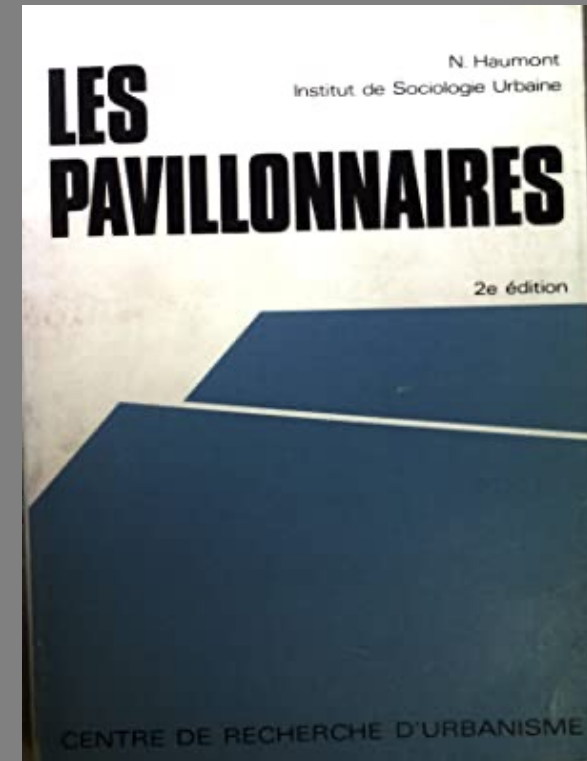
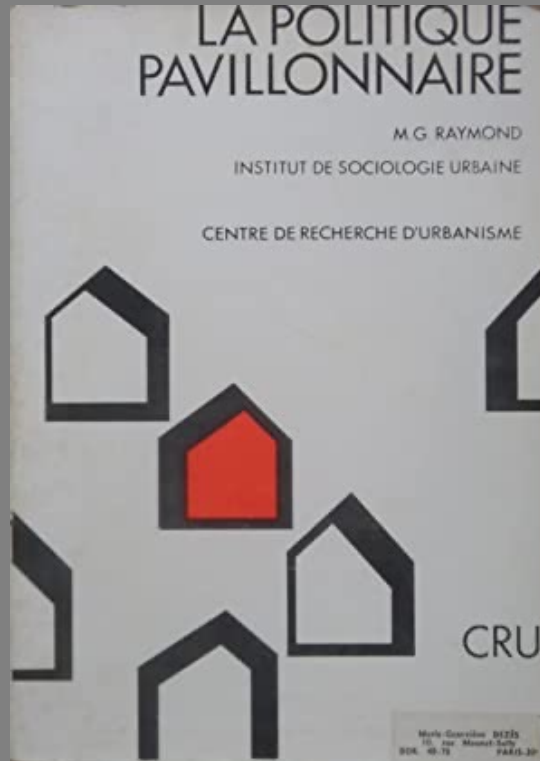
Carte du département de la Seine, 1881.



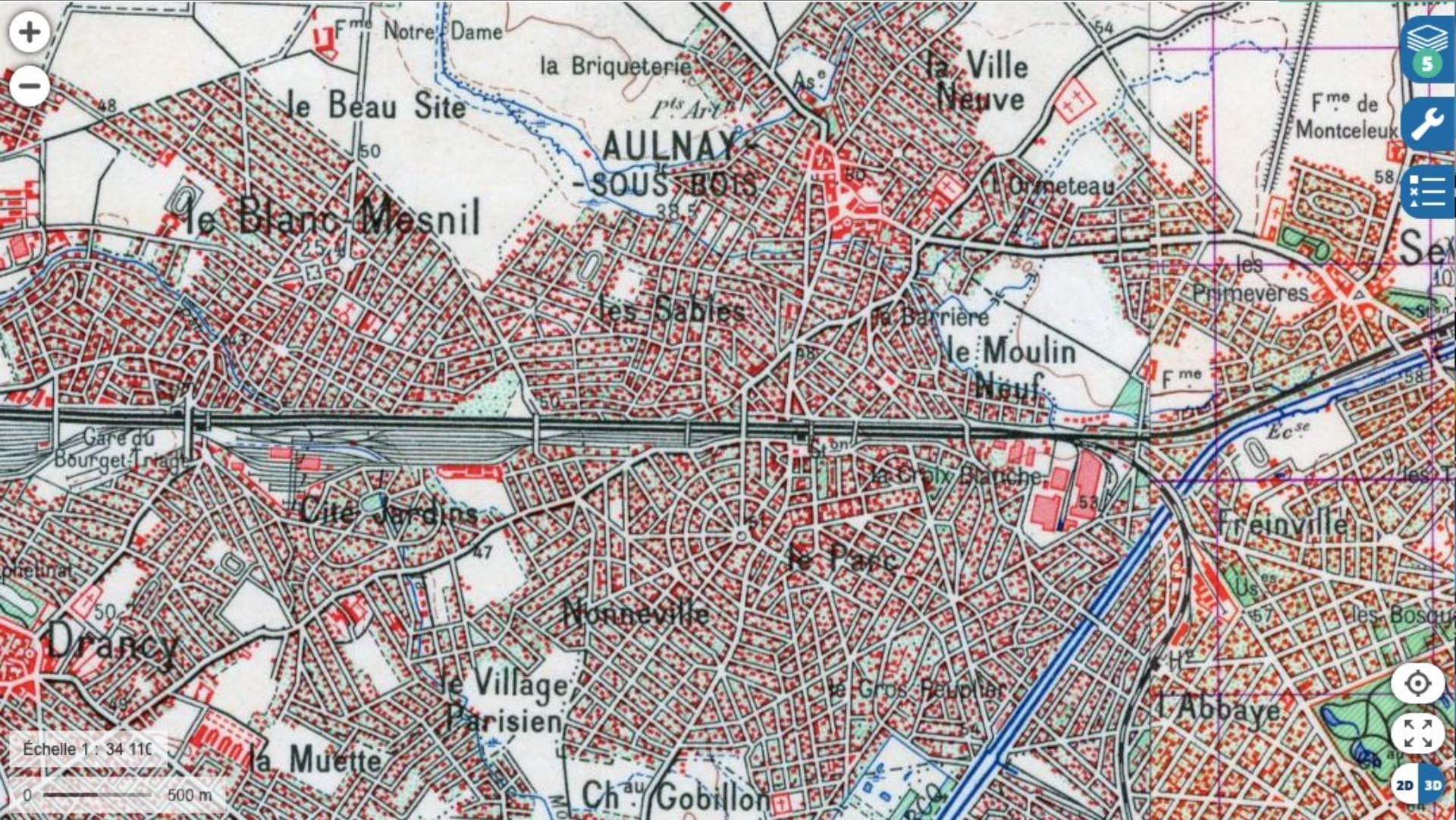
Zones accessibles en banlieue par les transports ferroviaires en une heure

SOURCE : Henri Ruhlmann, *Les Chemins de fer urbains. Étude économique et sociale* (1936)

© EUP : Bibliothèque Henri Sellier



Raymond H., Haumont N., Raymond M.-G., Haumont A., *L'habitat pavillonnaire*, CRU, 1966.
Haumont N., *Les pavillonnaires. Etude psycho-sociologique d'un mode d'habitat*, 1966.
Raymond M.-G., *La politique pavillonnaire*, 1966.



Échelle 1 : 34 110
0 500 m

le Beau Site

le Blanc Mesnil

la Briqueterie

AULNAY
- SOUS BOIS

la Ville Neuve

F^{me} de Montceau

les Sables

le Moulin Neuf

les Primevères

Gare du Bourget-Triangl

Cité Jardins

le Parc

Freinville

Drancy

Monneville

le Village Parisien

le Gros Peuplier

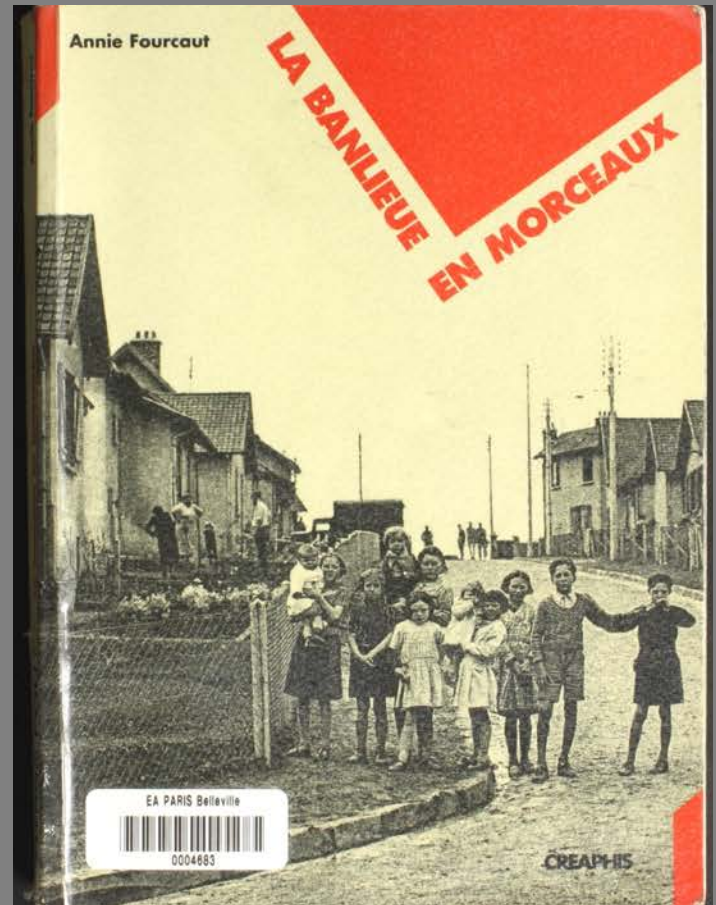
l'Abbaye

la Muette

Ch^{au} Gobillon



2013



2000



Sources: APUR / CAUE du 93.





Carte des Chasses, 1807, Extrait de la feuille de Saint-Denis.

Gérald Hanning, *Catalogue des dessins et manuscrits de Gérald Hanning conservés à l'IAU île-de-France*, 1973.



Une villégiature de banlieue.
Gustave Caillebotte, *Portrait à la campagne* (1879)

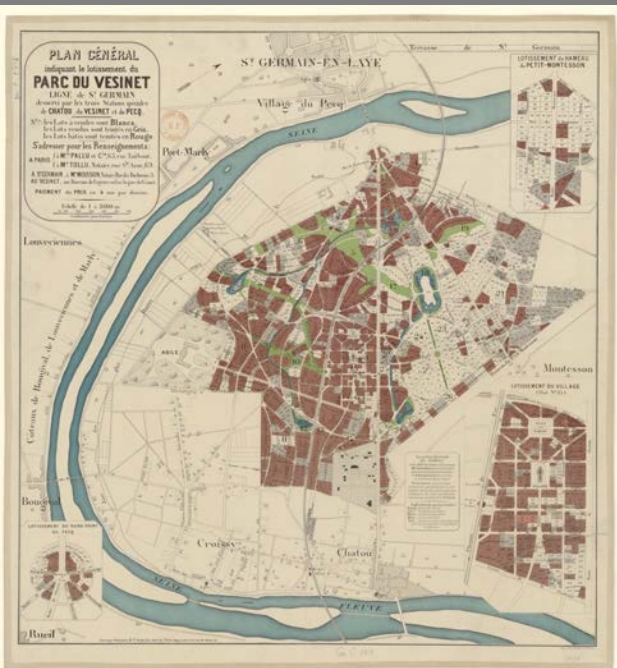
PARC
du CHÂTEAU de MAISON-S-LAFFITTE
à **TERRAINS à Bâtir**

VUE du CHÂTEAU

A VENDRE
par Lots de 700 à 1500 mètres
275,000 mètres de Terrains
BOISÉS ou **NON**, à 4 Minutes de la Station
de **MAISON-S-LAFFITTE** et longes par le Tramway
de la **PORTE-MAILOT**

S'ADRESSER A MAISON-S-LAFFITTE
Pour Visiter : Sur place au Château et à M. LANTOUE, 8 Avenue Faidherbe.
Pour Renseignements : à M. DELANGLIS, Notaire, à M. SANCHE, Géomètre et Ingénieur.
Et pour Traiter : Au Siège de la Société, 51, Place Saint-Michel, à Paris. — TELEPHONE 124-23.

AFFICHES-SIMILI-BOUVELLE Imp. COURMONT FRÈRES 10 Boulevard Strasbourg PARIS



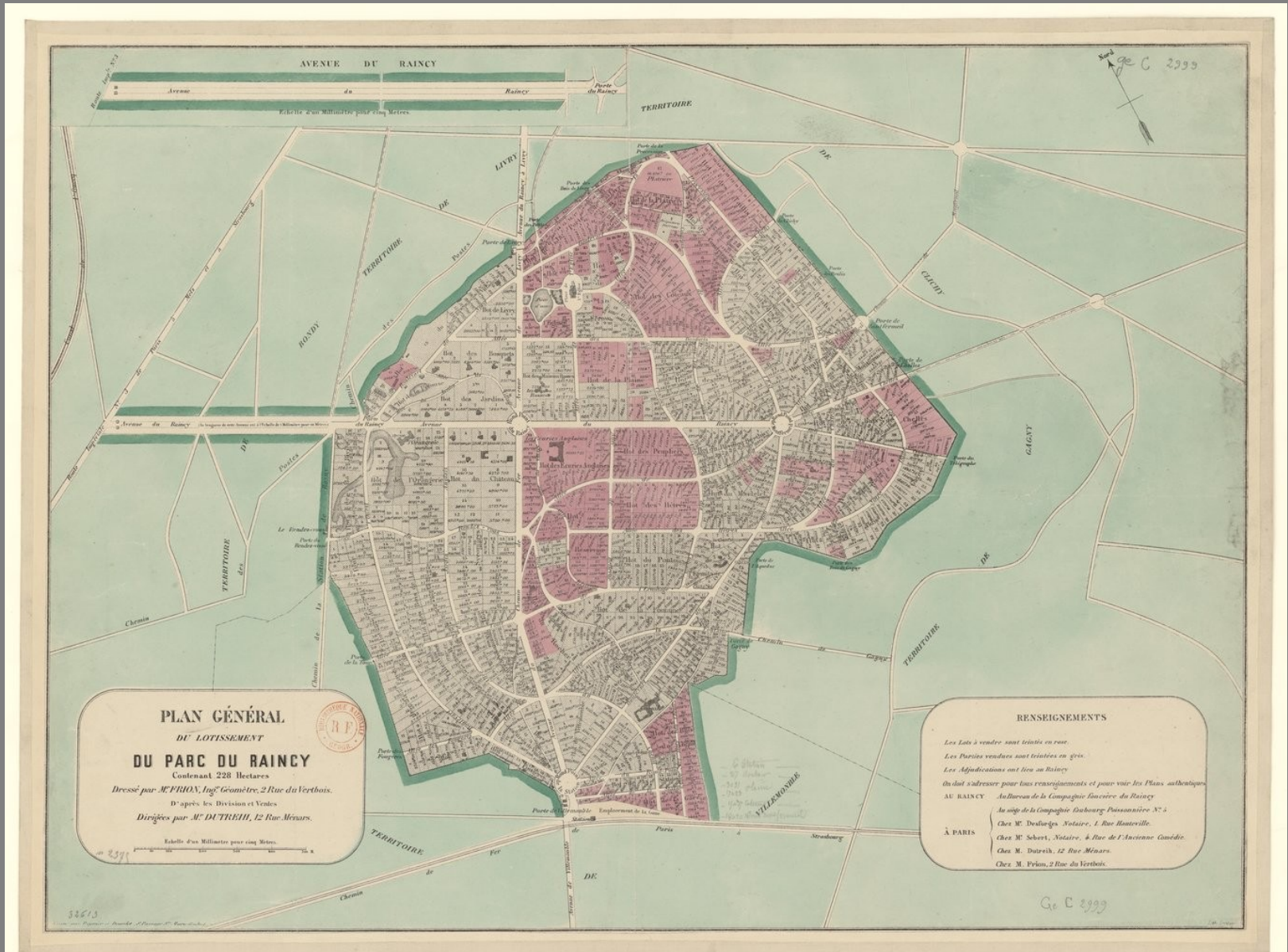
Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France



Ech. d'origine 1:8000^e
(BnF: Sans date)

(gravure Amelot).

La colonie Le Raincy (Seine-Saint-Denis)



**PLAN GÉNÉRAL
DU LOTISSEMENT
DU PARC DU RAINCY**
Contenant 228 Hectares
Dressé par **M. FRIJON, Ing^r Géomètre, 2 Rue du Verbois.**
D'après les Division et Ventes
Dirigées par **M. DI TREBBI, 12 Rue Métais.**

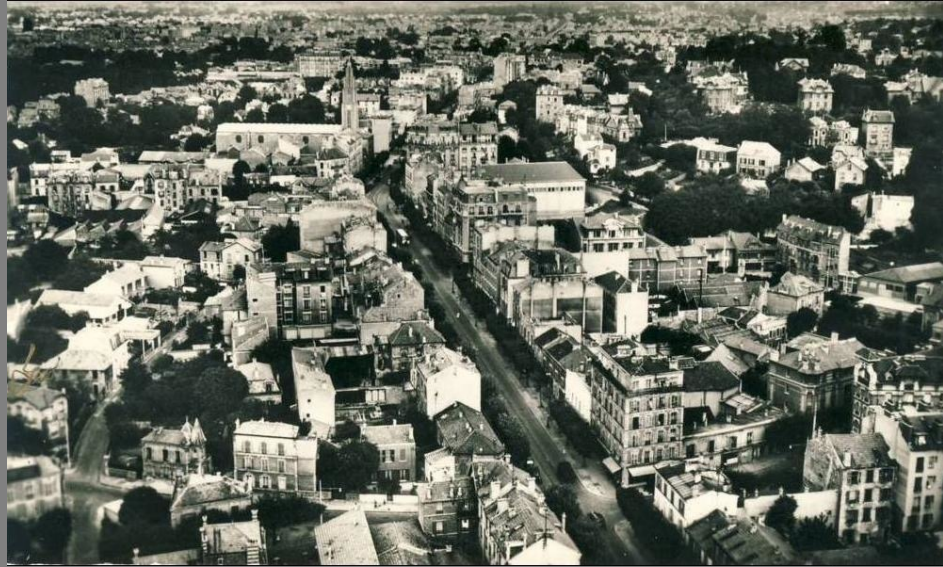
Echelle d'un Millimètre pour cinq Mètres.

RENSEIGNEMENTS

Les Lots à vendre sont tracés en rose
Les Parcelles vendues sont tracées en gris
Les Affectations ont lieu au Raincy
On doit s'adresser pour tous renseignements et pour voir les Plans authentiques
AU RAINCY Au Bureau de la Compagnie Foncière de Raincy
Au siège de la Compagnie Foncière-Passonnaire N° 5
Chez M. Desloges, Notaire, 1 Rue Monteville
À PARIS Chez M. Schvart, Notaire, 4 Rue de l'ancienne Comédie
Chez M. Dutreix, 12 Rue Métais
Chez M. Frijon, 2 Rue du Verbois.



6461. LE RAINCY
Avenue du Chemin-de-Fer
E. M.



LE RAINCY - Les Sources
Patisserie de Canot

REPUBLICAN FRANÇAISE
18 20
10
14
1905

Collection L. Portelance, Le Raincy



REPUBLIQUE FRANÇAISE
LE RAINCY
58-6
POSTES

27
JUL
18

LE RAINCY. - Allée de l'Esmitage

Collection A. Moquet, Le Raincy

MOYENS DE COMMUNICATIONS

De PARIS Gare du Nord } Station d'Enghien-les-Bains
12 minutes de Paris. 120 Trains par jour.
desservie par le
Tramway d'ENGHIEU à SAINT-GRATIEN

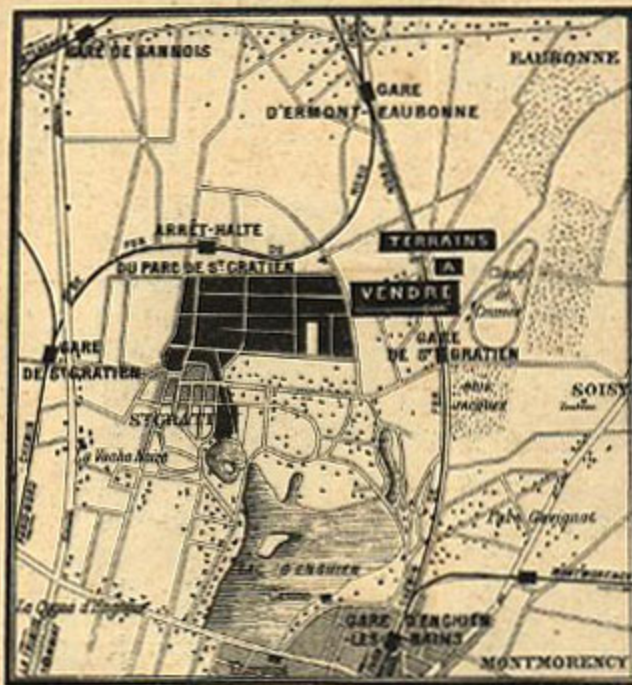
De PARIS } 1^o Station de SAINT-GRATIEN
Gare St-Lazare (Ouest) } à 5 minutes de l'extrémité du PARC
2^o Station d'Enghien-les-Bains

TRAMWAYS-ÉLECTRIQUES de PARIS-TRINITÉ-ENGHIEU
en correspondance avec ceux d'ENGHIEU-St-GRATIEN.

EN CONSTRUCTION pour être inaugurée en 1906, la nouvelle
Ligne du Nord, Saint-Ouen-les-Docks à Ermont, avec Arrêt-
Halte projeté, en face du PARC de SAINT-GRATIEN et
nouvelle Gare de SAINT-GRATIEN à proximité du PARC.

S'adresser :
1^o Pour VISITER : sur place, au *Garden du Parc*
2^o Pour tous renseignements et pour traiter :
au Siège de la Société l'Immobilière, à
Paris, 9, rue de l'Isly, le matin seul,
de 9 h. à 11 h. — Téléphone : 222,88.
3^o Et à M^o VINCENT, Notaire, 183, boulevard
St-Germain, à Paris.

PLAN TOPOGRAPHIQUE DE S^t-GRATIEN



ENVOI GRATUIT DE PLANS A TOUT AMATEUR

SOURCE : René Humery (en collaboration avec Henri Sellier), *10 cartes de la Région parisienne au 1 : 100.000^e*, Clamart, G. Peltier, 1935 (3^e édition)

CARTE N° 3 - ACCROISSEMENT ANNUAL DE LA POPULATION

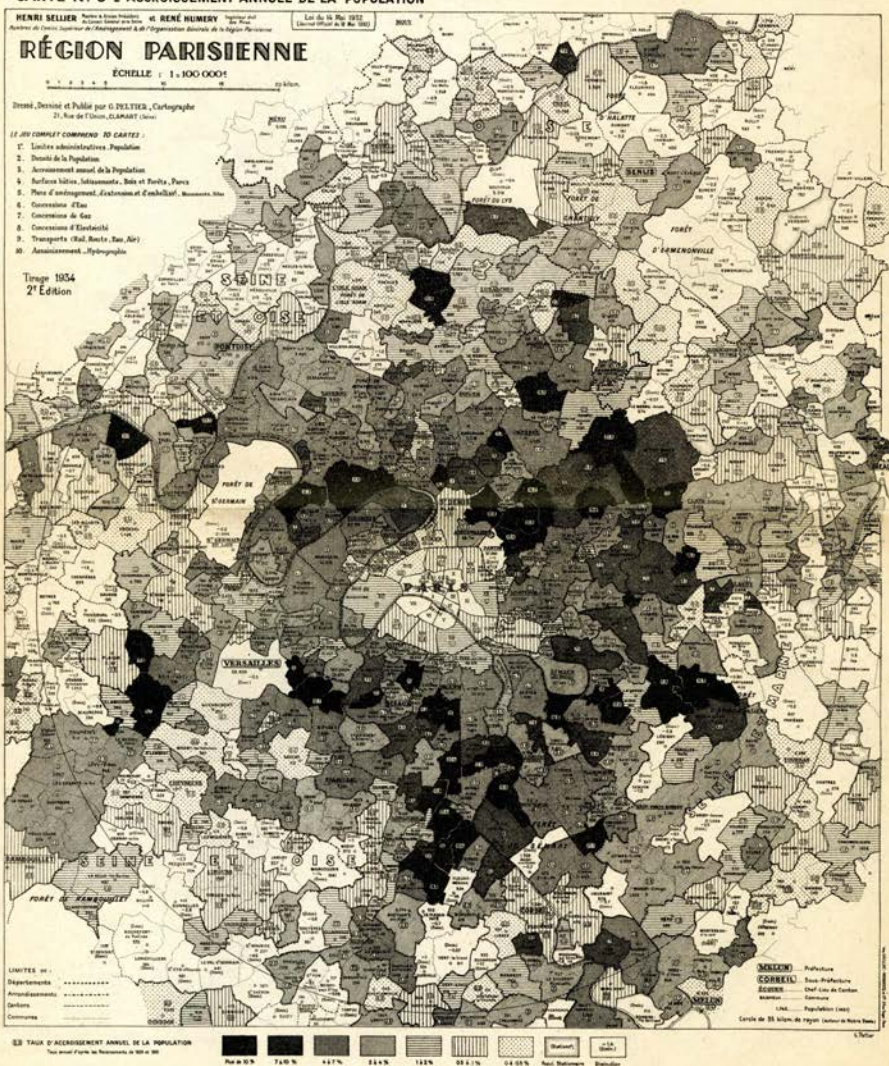


Fig. 3. — AUGMENTATION DE LA POPULATION DE 1926 à 1931 (Carte n° 3).

Comparée à la précédente, cette carte démontre que les communes à forte densité se décongestionnent. Paris est en diminution; l'anneau d'augmentation maxima se trouve entre 20 et 30 kilomètres du centre (Notre-Dame de Paris).

CARTE N° 2 - DENSITÉ DE LA POPULATION (1931)

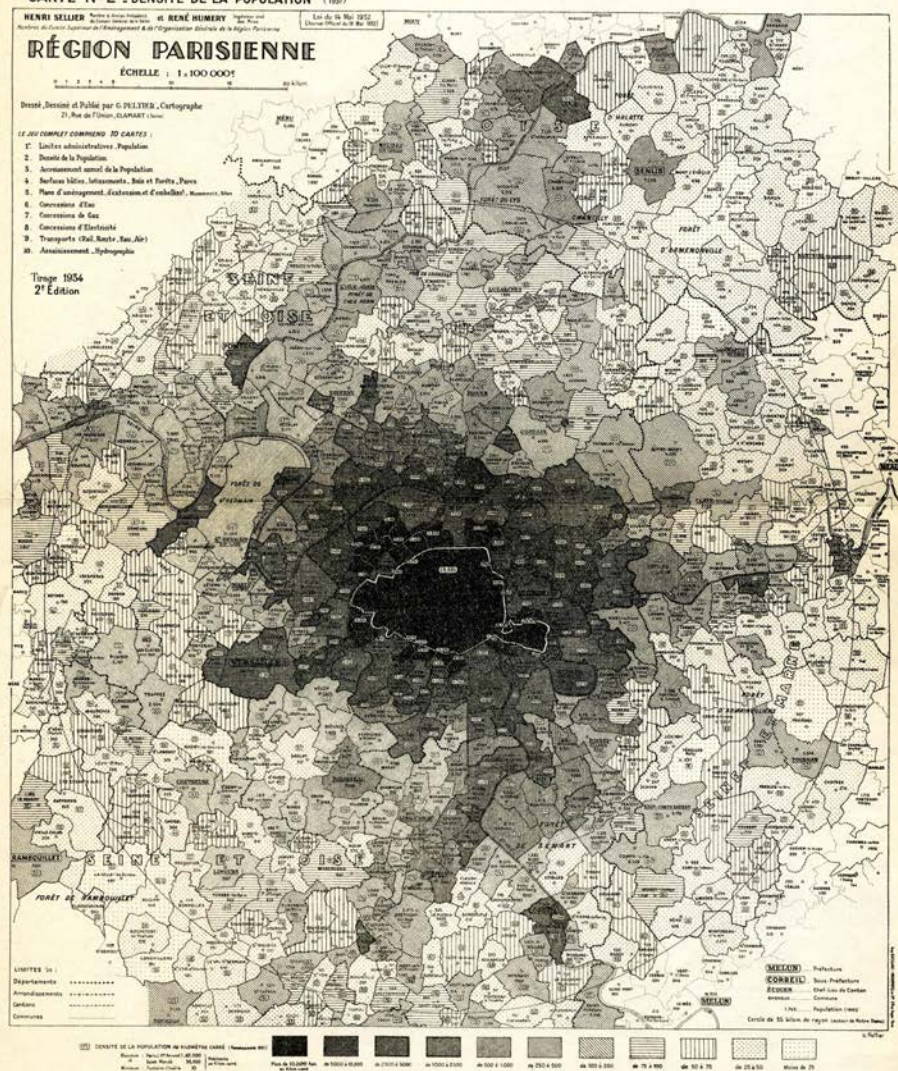


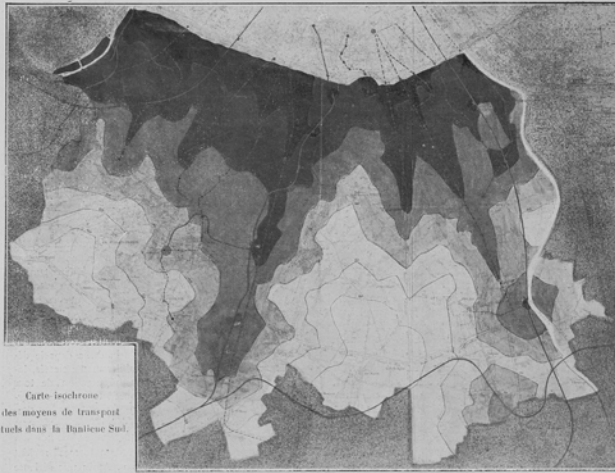
Fig. 2. — DENSITÉ DE LA POPULATION EN 1931 (Carte n° 2).

Autour de Paris (qui offre le maximum de densité) se groupent régulièrement des anneaux de densité décroissante; des annes linéaires marquent le passage des grandes voies traditionnelles d'eau et de terre.

Répartition et augmentation des déplacements pendulaires entre 1896 et 1926 :

SECTEURS	1896	1926	Augmentation	%
Nord	103 000	192 000	89 000	86
Nord-Ouest	163 000	348 000	185 000	114
Ouest	98 000	188 000	90 000	92
Sud-Ouest	49 000	114 000	65 000	133
Sud	62 000	152 000	90 000	143
Sud-est	118 000	256 000	138 000	118
Est	114 000	256 000	142 000	125
Nord-Est	100 000	252 000	152 000	152
Totaux	807 000	1 758 000	951 000	118

SOURCE : Émile Jayot, *Rapport sur la réorganisation des services de transports*, Comité consultatif des transports en commun à la surface de la région parisienne, Paris, Imprimerie Créte', 1928, Chap. I.



Carte isochrone des moyens de transport actuels dans la Banlieue Sud.

retraite, fin 1924, les architectes furent nommés à d'autres postes, et ne furent pas remplacés.

Actuellement, le Bureau est ainsi composé : un ingénieur géomètre, chef du Bureau, M. Dulois ; quatre ingénieurs, MM. Bonnefond, Bruzeau, Delap et Petit ; quatre ou cinq dessinateurs ou architectes-voyageurs ; un groupe d'habitation. Les services sont très à l'étroit.

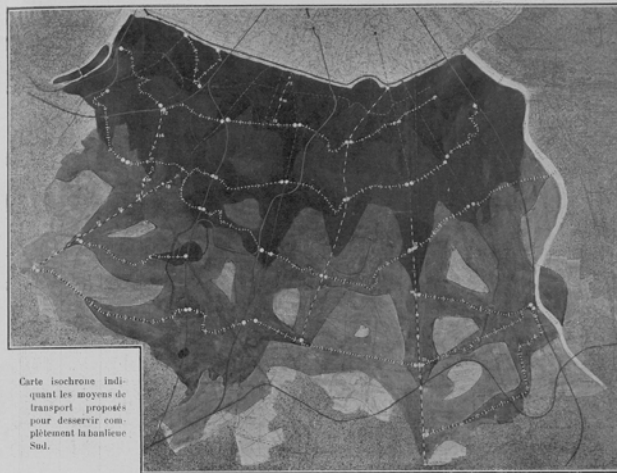
Pour bien comprendre la situation, il faut suivre un dossier dans la filière administrative, depuis son établissement jusqu'à la déclaration d'Utilité Publique.

Nous avons déjà remarqué que le « Bureau d'Etudes » n'avait pas qualité pour se substituer aux communes de la Seine. Si la plupart ont fini par reconnaître le projet, d'autres ont refusé, d'autres ont demandé qu'on leur soumettait contrairement des intérêts particuliers.

Lorsque l'accord est réalisé, et que l'étude du plan fait d'arrondissement, vient ensuite un accord au Conseil Municipal de Paris. La procédure est à une lenteur déconcertante.

Enfin, le dossier administratif est soumis au Conseil Municipal de Paris. Il est so-

lution de la Rég-



Carte isochrone indiquant les moyens de transport proposés pour desservir complètement la banlieue Sud.

Cartes dressées par M. BASSIUS, Ingénieur du bureau d'études de la Seine.

Là-dessus, nouvelle délibération du Conseil Municipal, plans communaux s'harmonisant dans le Grand Paris : Si tout va bien, le projet arrive enfin au Ministère de l'Intérieur.

le Service des

Navigation ; pa-

des Services P-

person-

que le p-

faute de longu-

et ceux-ci ne f-

un projet fut l-

que peu un le-

Enfin, le da-

dre administr-

personnages in-

leur. Il est so-

lution de la Rég-

Cartes isochrones des moyens de transport actuels et ceux proposés par le Bureau de l'extension de la région parisienne. II — Le Bureau d'étude de la Préfecture de la Seine. Banlieue Sud ».

SOURCE : Henri Descamps, « L'aménagement de la région parisienne. II — Le Bureau d'étude de la Préfecture de la Seine. Banlieue Sud ».

La Construction moderne, 45^e année, n° 17, 26 janvier 1930, p. 257-264

Projet de développement de la ligne de Sceaux

SOURCE : Henri Ruhlmann, *Les Chemins de fer urbains. Étude économique et sociale*, Paris, Léon Eyrolles, 1936

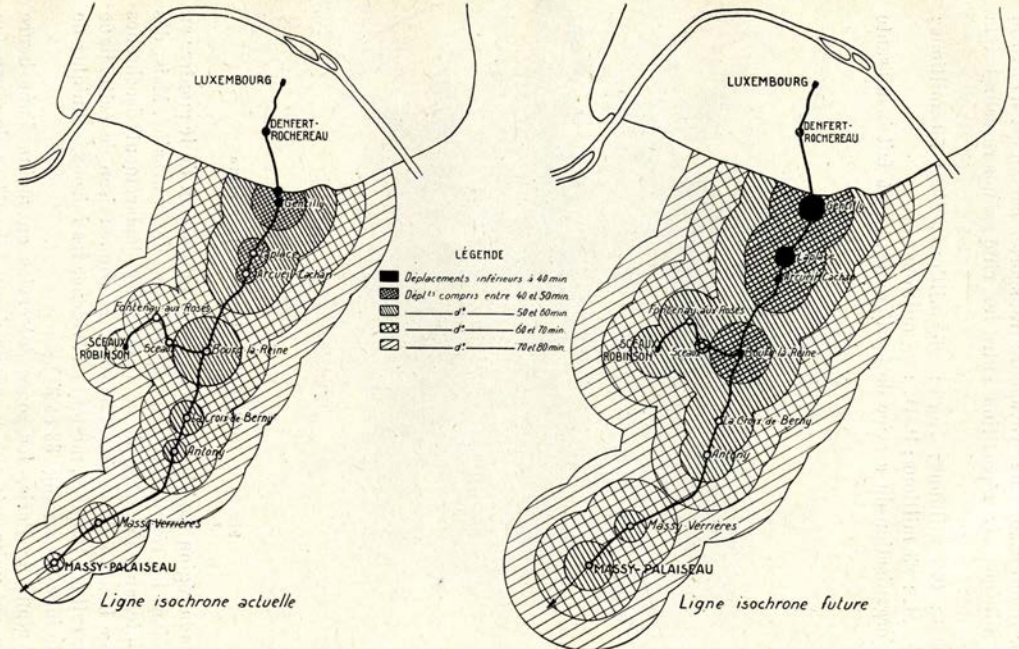


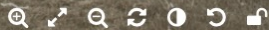
Fig. 35. — Ligne de Sceaux : ligne isochrone actuelle, ligne isochrone future.

Les Hlm en expos
Le musée virtuel du logement social

Les Hlm en expos
Le musée virtuel du logement social



Les Hlm en expos
Le musée virtuel du logement social



Les Hlm en expos
Le musée virtuel du logement social

Les Hlm en expos
Le musée virtuel du logement social



Les Hlm en expos
Le musée virtuel du logement social

Les Hlm en expos
Le musée

Les Hlm en expos
Le musée virtuel du logement social

Les Hlm en expo
Le musée virtuel du logement social

PHOTO GUYER 4, Rue Villé Talley, SAINT-DENIS



Les Hlm en expos
Le musée

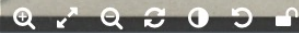
Stains — Avenue Charles-Ferrin



AULNAY-sous-BOIS (S.-et-O.) — Avenue du Raincy



Edition H. Briet



Lois Cornudet 1919 et 1924

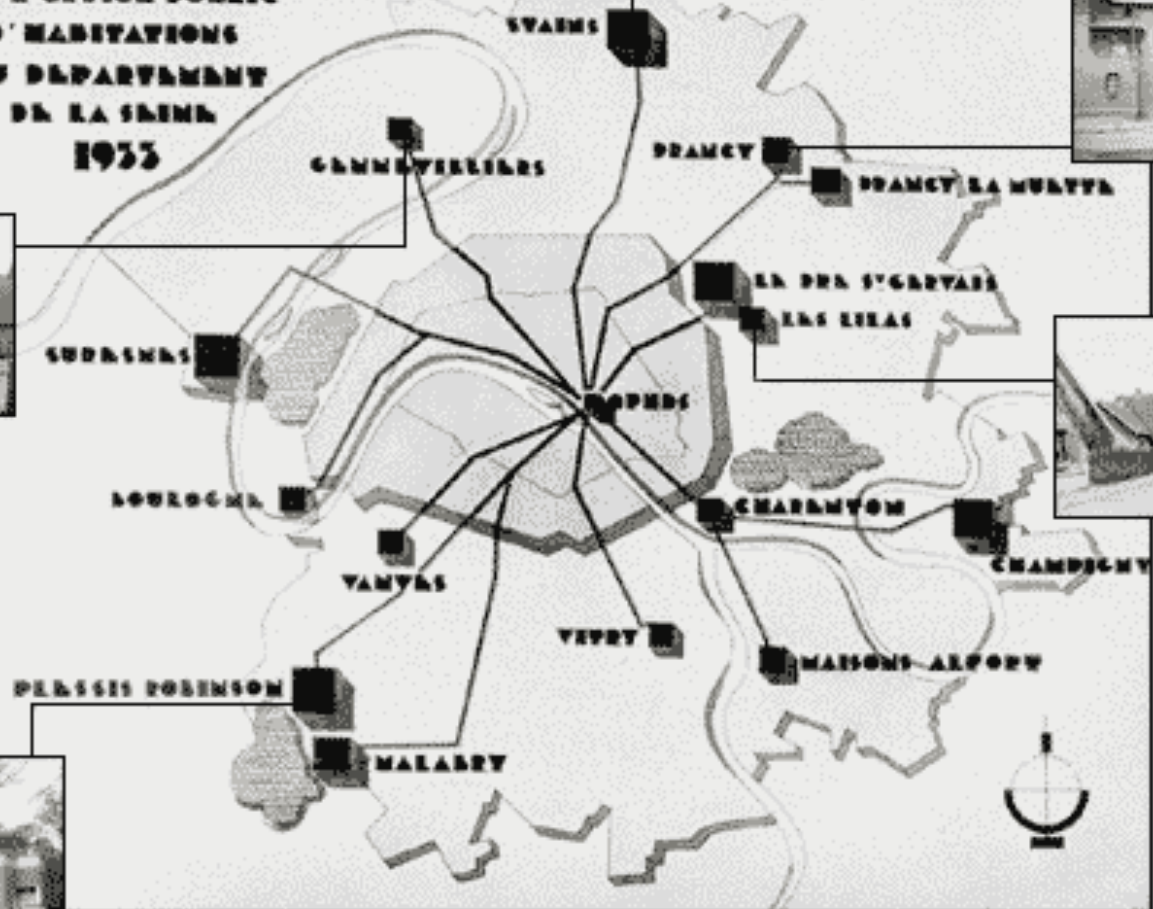
Loi Sarrault, mars 1928

Loi Loucheur, juillet 1928

Juin 1928, création du CSAORP Comité supérieur

d'aménagement de la Région parisienne

**REALISATIONS
DE L'OFFICE PUBLIC
D'HABITATIONS
DU DEPARTEMENT
DE LA SEINE
1935**





Plan général.

Source : Institut français d'architecture, Fonds Jaussely.

Ville satellite de la Courneuve (1924)

(non réalisée)

Marcel Auburtin (arch.)

Raoul Dautry (Ing.)

PLAN D'ENSEMBLE

PLANCHE VI

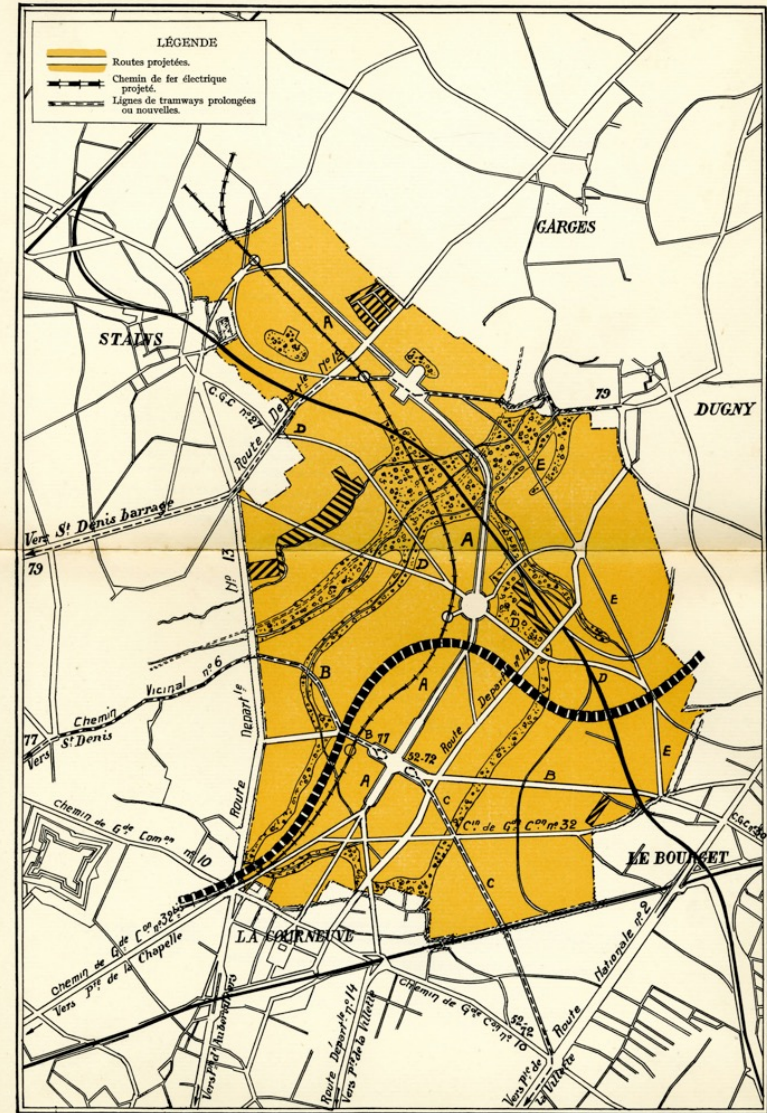


SOURCE : [Marcel Auburtin], *L'Urbanisme d'une région parisienne*.

Avant-propos d'aménagement des terrains situés sur les communes de La Courneuve, Le Bourget, Dugny et Stains, Mémoire n°1, Urbanisme, s.d. [1924]

VOIES DE COMMUNICATION PRINCIPALES

PLANCHE VIII



Ville nouvelle de Rungis Belle-Epine (non réalisée)



SOURCE : Conseil général de la Seine, *Rapport au nom de la Commission de l'extension, de l'aménagement et de l'habitation dans l'agglomération parisienne, sur l'aménagement de la région de la Belle-Epine*. Rapport présenté par M. Henri Sellier, n° 16, s.d. [1931]
 Clichés Corinne Jaquand © BdHV

Le rendu de la première version du PARP (mai 1934)

Le CSAORP (Comité supérieur d'aménagement et d'organisation de la région parisienne, créé par la loi du 14 mai 1932.

Rendu de l'avant-projet du PARP (14 mai 1934) Louis Dausset, président du CSAORP, et Henri Prost, présentent le plan à Albert Sarrault, alors Ministre de l'Intérieur.

Source *Le Journal*, mai 1934/ Archives d'architecture du XXe siècle.



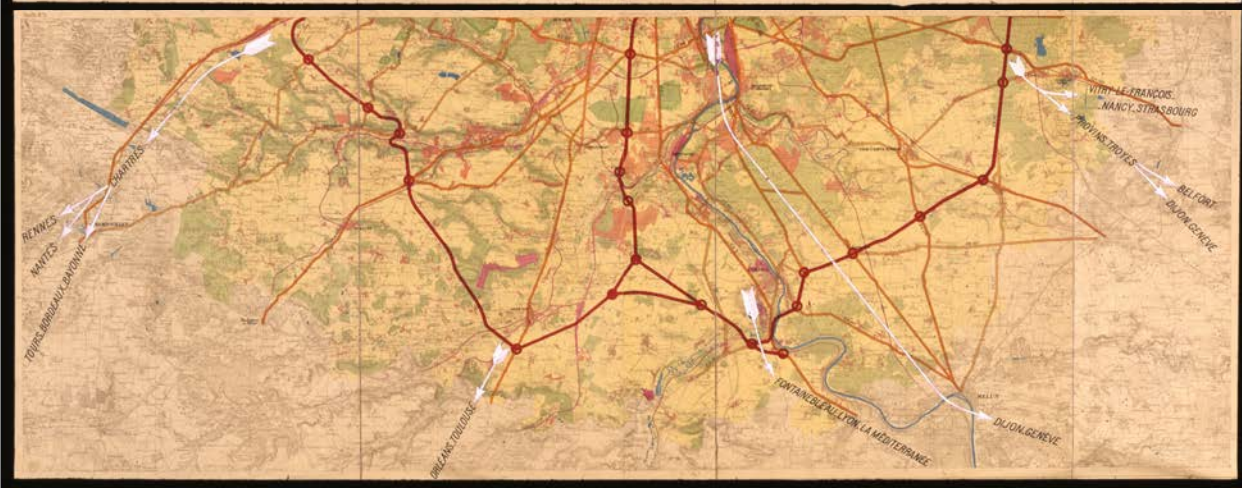
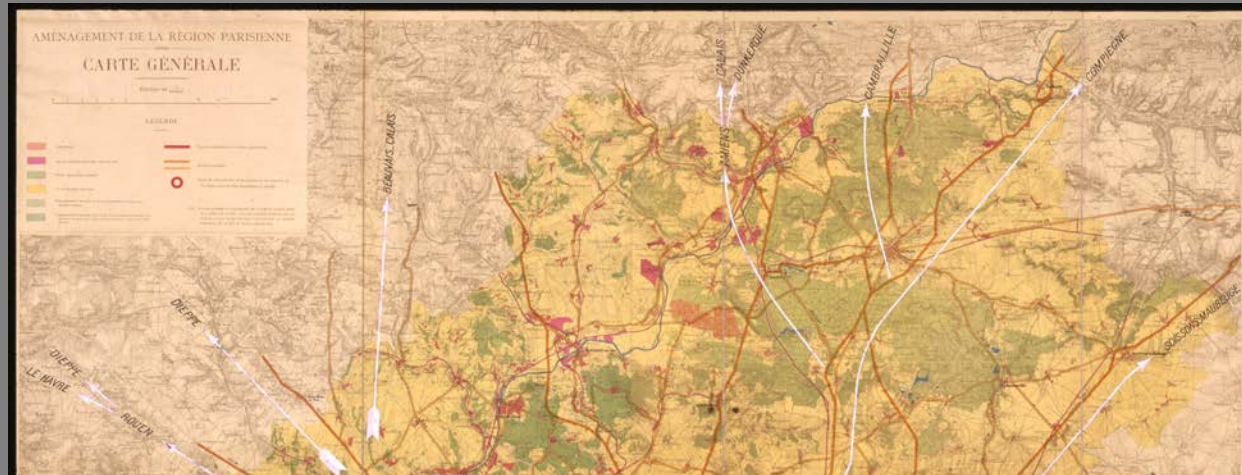
M. PROST, architecte urbaniste, donne à M. ALBERT SARRAUT (au centre) des indications sur le plan des travaux.

« Densifier plutôt qu'étendre »

Projet pour le plan d'aménagement de la Région parisienne, version mai 1934.

Henri Prost avec Pierre Remaury et Jean Royer.

SOURCE : CAAC : Fonds Prost, 343 AA 80, HP DES 2

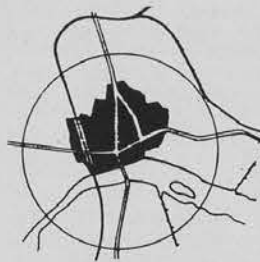




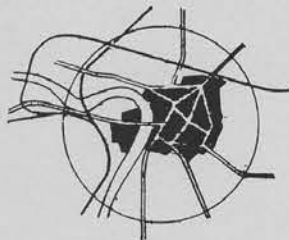
AULNAY-sous-BOIS
31.426 Habitants.



ARRAS
29.490 Habitants.



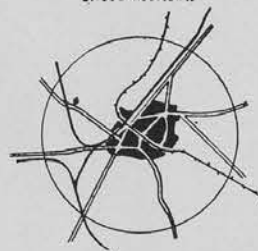
NEVERS
31.879 Habitants.



MONTAUBAN
29.981 Habitants.



BAYONNE
31.727 Habitants.



NARBONNE
31.909 Habitants.

Six villes françaises de même population : Aulnay-sous-Bois a un territoire cinq ou six fois plus important à aménager et à entretenir.

Les coûts de l'étalement urbain
SOURCE : M. J. Descoutures,
« L'évolution de la banlieue nord-est
de Paris », *Urbanisme*, n°29, 20 ans
d'urbanisme appliqué, octobre 1934,
p. 300.

COMMUNES	Population en 1931	Superficie en hectares	Total des Recettes ordinaires et extraordinaires	Total des Dépenses ordinaires et extraordinaires	Valeur du centime	Centimes pour dépenses ordinaires et extraord.		Montant de la Dette au capital au 31 mars 1933
						Nombre total	Dépenses extraordin.	
AULNAY-sous-BOIS .	31.426	1.593	26.187.356.00	18.382.687.00	5.001.61	626	43	8.119.208.00
ARRAS	29.490	1.163	16.699.616.96	15.199.179.73	8.665.00	313	74	8.838.430.49
NEVERS.	29.305	1.572	12.888.488.61	11.428.535.39	6.600.00	904	264	17.360.000.00
MONTAUBAN.	28.830	13.530	14.903.964.56	17.702.065.41	6.474.29	401	149	7.387.471.83
NARBONNE.	29.840	17.296	12.203.294.13	8.868.793.00	6.887.29	642	86	2.953.347.00
BAYONNE	31.440	2.563	12.666.021.49	10.865.977.72	8.971.50	327	59	10.607.996.33

Il est facile de déduire de ce tableau la valeur du centime démographique (*valeur du centime*), nombre d'habitants.

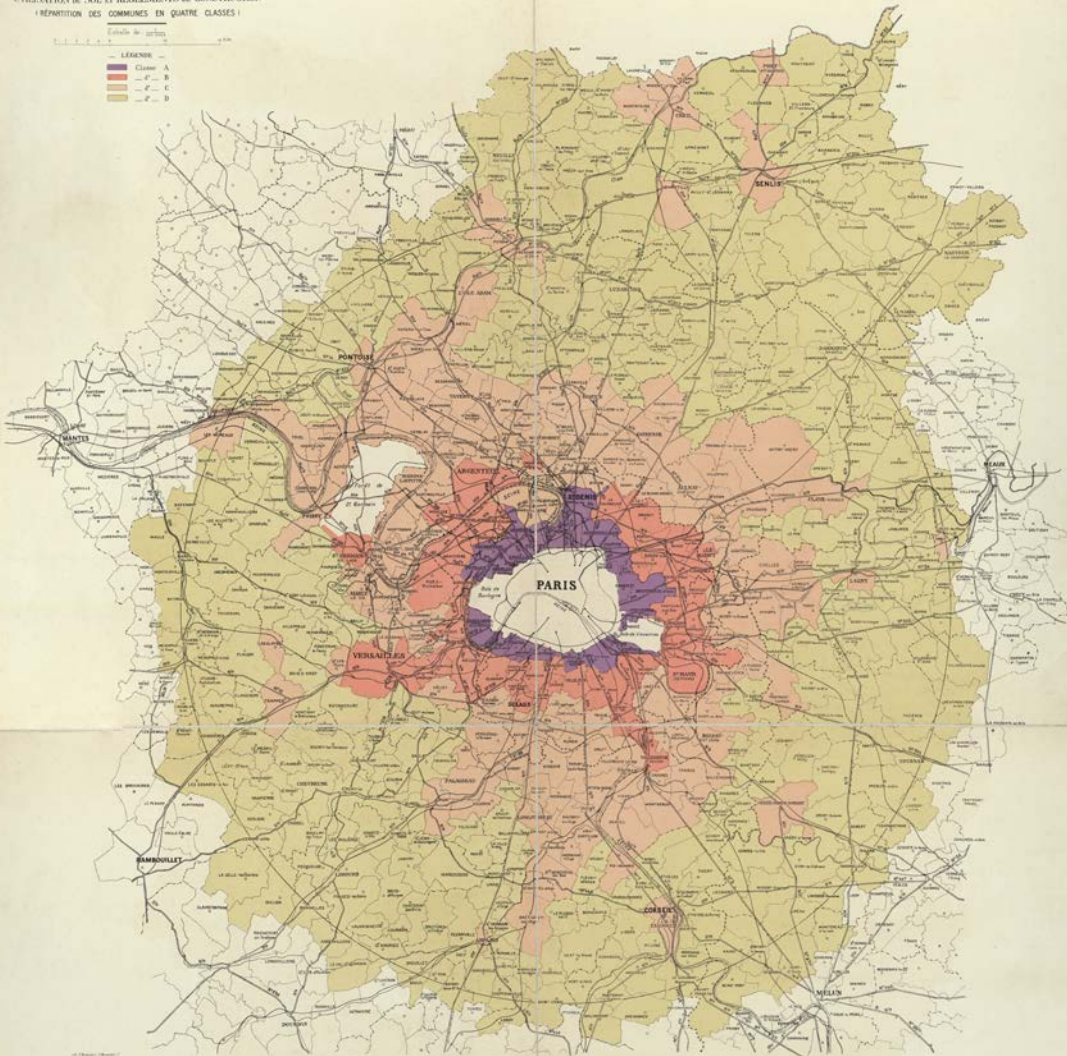
Ces valeurs sont respectivement de :

AULNAY-sous-BOIS	0.16
NEVERS et MONTAUBAN	0.22
NARBONNE	0.23
ARRAS	0.29
BAYONNE	0.35

Or, en matière de finances communales, on considère que plus la valeur du centime démographique est faible, plus la situation financière de la commune est *digne d'intérêt*.

On considère également que plus la valeur du centime est forte, plus la force contributive des habitants est élevée.

AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION PARISIENNE
UTILISATION DE SOL ET RÉGLEMENTS DE CONSTRUCTION
RÉPARTITION DES COMMUNES EN QUATRE CLASSES⁽¹⁾



Avant-projet du PARP, 14 mai 1934 « Utilisation du sol et règlement de construction », carte au 1 : 100 000^e, répartition des communes en quatre classes

SOURCE : © CAAC : Fonds Prost, 343 AA 80, HP DES

à bâtir. Ce n'est pas suffisant. Il faut agir sur le milieu lui-même, ne pas permettre un enrichissement continu de ce dernier par l'apport d'industries nouvelles, d'approvisionnements drainés, à grands frais, du corps de la France, ainsi que par l'inflation de la bureaucratie centrale. Seules des mesures d'intérêt national, de Défense Nationale, même, permettront par une décentralisation judicieuse l'arrêt de cette attraction, artificiellement entretenue, qu'exerce la Région parisienne.

En attendant, le projet — avec une préoccupation constante du problème financier et de la Défense Passive — a tendu à restreindre l'éparpillement de nouvelles constructions pendant 15 ans, afin de concentrer au cours de cette période, tous les efforts, toutes les activités, dans le but de vertébrer et d'améliorer, à tous points de vue, l'agglomération parisienne de 1935. »

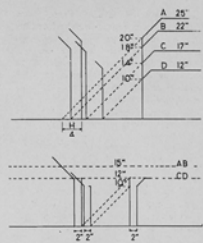
Il a, tout d'abord, délimité dans chaque commune, une zone d'urbanisation ou périmètre d'agglomération, de surface telle que chaque budget communal puisse assurer, dans un délai de 15 ans (1), le financement de la voirie complète : distribution d'eau, électricité, égouts, ainsi que de tous les services publics nécessaires à l'organisation administrative : écoles, bureaux de postes, œuvres sociales ou de police, enlèvement des ordures ménagères, etc... Au-delà de ce périmètre, les constructions individuelles sont autorisées sur des propriétés d'une superficie telle que leur possesseur puisse disposer sur elle-même de l'eau potable nécessaire, tout en satisfaisant aux prescriptions d'hygiène, relatives à l'évacuation des matières usées.

Pour la détermination de ces périmètres et de leurs zonages intérieurs les 656 communes ont été divisées en 4 catégories A, B, C, et D, de densités décroissantes.

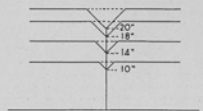
Les communes de la classe A, au nombre de 26, sont de grandes villes telles qu'Amélie, Aubervilliers, Boulogne, Montrouge. Elles appartiennent toutes au département de la Seine et sont comprises, sauf Saint-Denis, dans un cercle d'environ 7 kms 5, décrit du parvis Notre-Dame, comme centre. Elles sont divisées en zones d'habitations collectives, d'habitations individuelles, industrielles, auxuelles s'ajoute, à cause de l'inextricable désordre actuel, une zone mixte d'habitations collectives et d'établissements industriels.

Les communes de la classe B, au nombre de 49, sont du type Colombes,

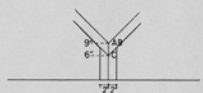
(1) En fait, il faudrait bien 50 ans à la plupart des communes pour remplir leur périmètre, et leurs demandes d'extension sont presque toutes insaisissables.



ART. 26. — La hauteur des constructions sera limitée :
1° — Par deux gabarits, l'un appliqué du côté de la voie et dit « gabarit de rue », l'autre appliqué du côté de la ligne séparative de la propriété et dit « gabarit de mitoyenneté » ;
2° — Par le plan horizontal défini à l'article 31.



ART. 31. — Dans les zones d'habitations collectives : dans les zones industrielles mixtes des classes A, B, C et dans les périmètres d'agglomération de la classe D, non constitués en zones d'habitations individuelles, la ligne verticale du gabarit de mitoyenneté sera son pied sur la ligne séparative et sa hauteur sera égale à celle de la ligne verticale du gabarit de rue.
Toutefois les propriétaires de deux immeubles contigus, s'ils construisent simultanément, peuvent s'entendre pour faire monter leurs bâtiments bordant la ligne séparative jusqu'au plan horizontal défini à l'article 31 ; ils devront, dans ce cas, prendre envers la commune, l'engagement, pour eux et leurs successeurs, de respecter l'accord intervenu.



ART. 33. — Dans les zones d'habitations individuelles la ligne verticale de mitoyenneté sera son pied sur la ligne séparative et sa hauteur qui ne pourra en aucun cas dépasser la largeur de la rue, sera au plus égale :
A 9 mètres pour les communes des classes A et B.
A 6 mètres pour les communes de la classe C.

Noisy-le-Sec, Meudon, Stèvres, elles chevauchent sur les limites des départements de Seine et de Seine-et-Oise et sont toutes incluses, sauf Versailles et Saint-Germain, dans un cercle de 14 kms décrit du centre déjà nommé.

Les 178 communes de la classe C, telles que Plessis-Robinson, Chateaufort, Malibry, Gennevilliers, Asnières, etc., sont d'un caractère semi-rural et à peu près entièrement contenues dans un cercle de 21 kms de rayon. Dans ces communes B et C, il n'y a pas de zone mixte mais il est créé, entre les trois divisions précédentes, une zone non affectée qui est relativement plus étendue dans la classe C, de physiologie plus rurale que dans la classe B (2).

Enfin, la classe D comprend une poussière de petites communes, exactement 403, nettement rurales à tel point que, loin de subir l'accroissement des villes qui frangent la Capitale, elles se dépeuplent tout comme la campagne française. Elles ne comportent qu'un périmètre d'agglomération — sans qu'à l'intérieur de ce périmètre il ait discrimination entre les zones ; le surplus de leur territoire constituant une zone non affectée.

Le Plan régional comporte avec toutes les nuances intermédiaires, des parties totalement urbanisées et d'autres foncièrement rurales, parmi lesquelles les surfaces urbanisées et les surfaces libres se répartissent ainsi :

	Surfaces urbanisées	surfaces libres
Paris	32.286	14.995
Seine-et-Oise	44.667	233.998
Seine-et-Marne	6.407	98.665
Oise	5.176	83.653
	88.436 ha	436.411 ha

La région possède donc encore, et fort heureusement, cinq fois plus d'espaces libres, forêts, grands cultures et plans d'eau que de territoires habités.

Pour compléter cette mise en ordre des territoires communaux, le programme des servitudes précise :

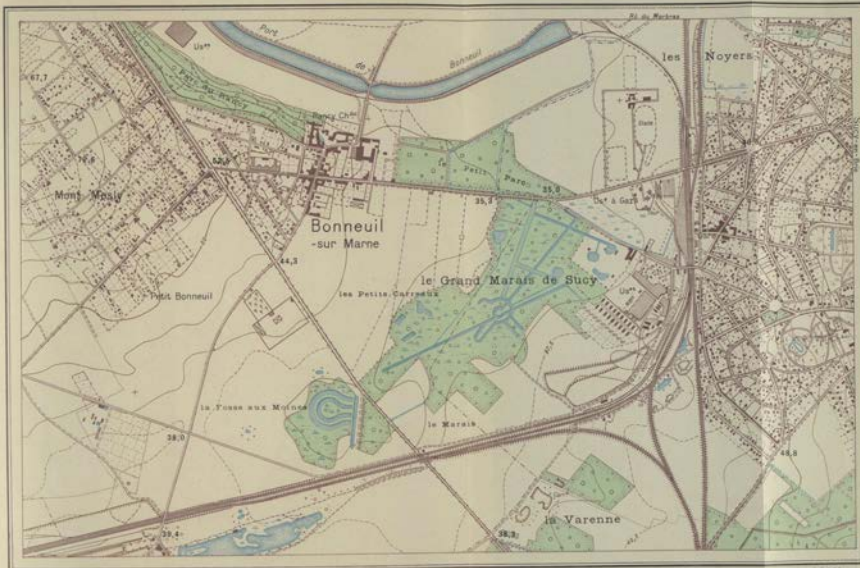
ART. 18. — Dans les communes des classes A, B et C, les lotissements et groupes d'habitations ne pourront être autorisés, dans les conditions prévues par les lois des 14 mars 1919, 19 juillet 1924 et 14 mai 1932, que dans les limites des zones d'habitation, et une fois que celles-ci auront été déterminées dans le projet communal d'aménagement. Dans les communes de la classe D, même à défaut de projet communal d'aménagement, les lotissements et groupes d'habitations ne pourront être autorisés qu'à l'intérieur des périmètres d'agglomération.

A titre exceptionnel, après avis du Comité Supérieur d'Aménagement et d'Organisation de la Région parisienne, les lotissements,

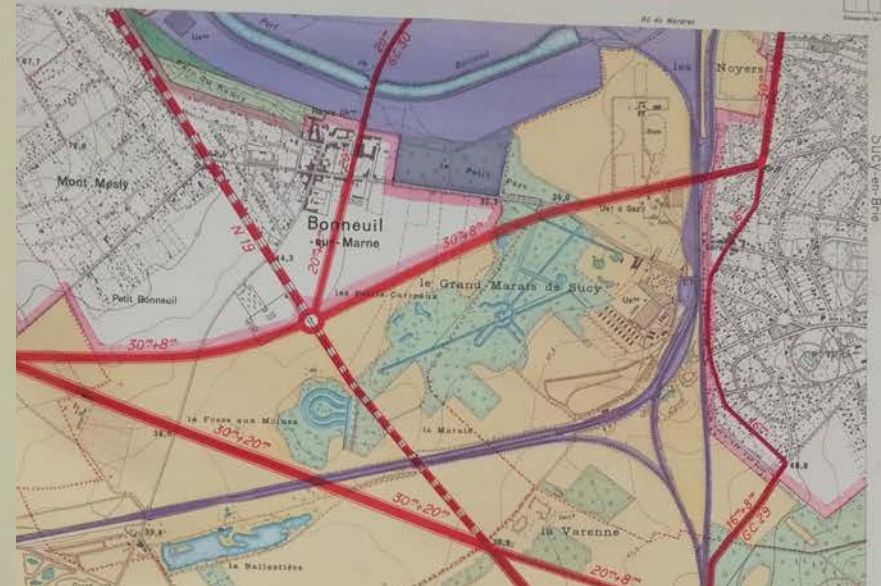
(2) D'après les agissements actuels, on peut craindre que cette immense zone non affectée devienne une zone industrielle pré-villégiée et conduise à un éparpillement d'industries derrière des rideaux d'arbres. III-11

Schémas des gabarits urbains dans le PARP
SOURCE : Gaston Bardet, « L'organisation de la région parisienne », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n°3, 20 ans d'urbanisme appliqué, mars 1939, p. 11-12

EXTRAIT DU PLAN AU 1/10.000 DE LA RÉGION DE PARIS
ayant servi de base pour les études de détail du plan régional



PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION PARISIENNE



Carte du SGA établi au 1 : 10 000^e

SOURCE : *Urbanisme*, n°41, *L'aménagement de la région parisienne*, décembre 1935 – janvier 1936

PARP : Zoning version finale 1938. Extrait feuille Boissy-Saint-Léger **SOURCE :** © DRIEA

IGN 1950 **SOURCE :** © Géoportail



PUBLICATIONS DE LA FACULTÉ DES LETTRES
ET SCIENCES HUMAINES DE PARIS
1964 - "Euboeica", tome XIV

JEAN BASTIÉ

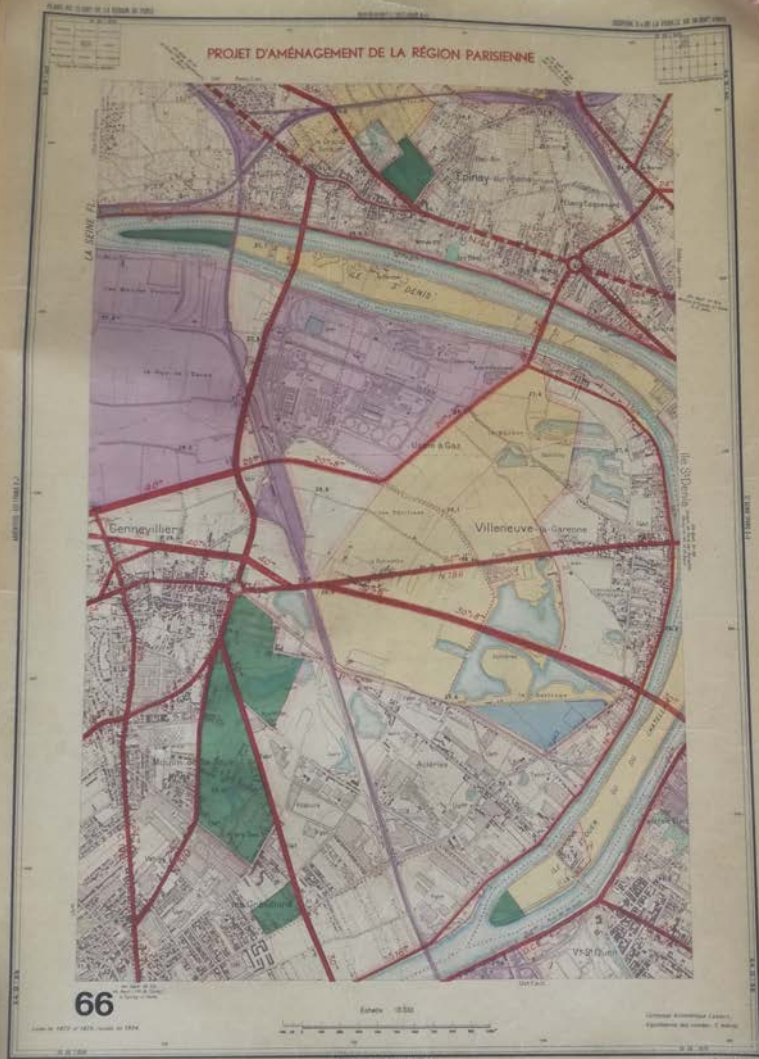
LA CROISSANCE
DE LA
BANLIEUE
PARISIENNE



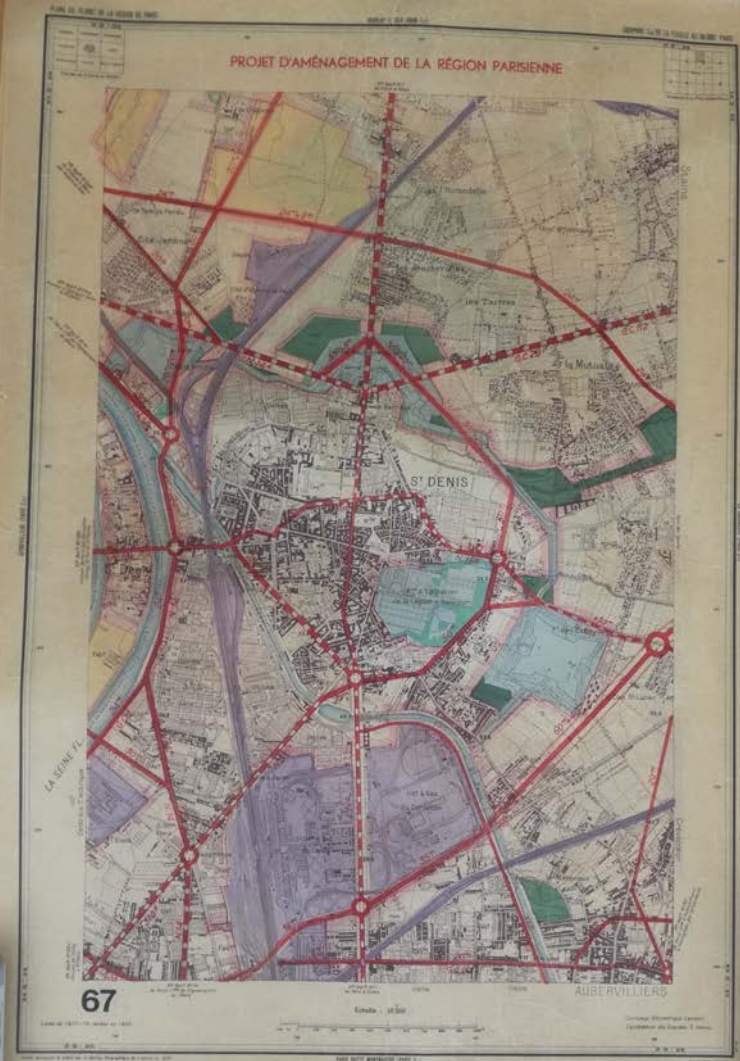
PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

1964

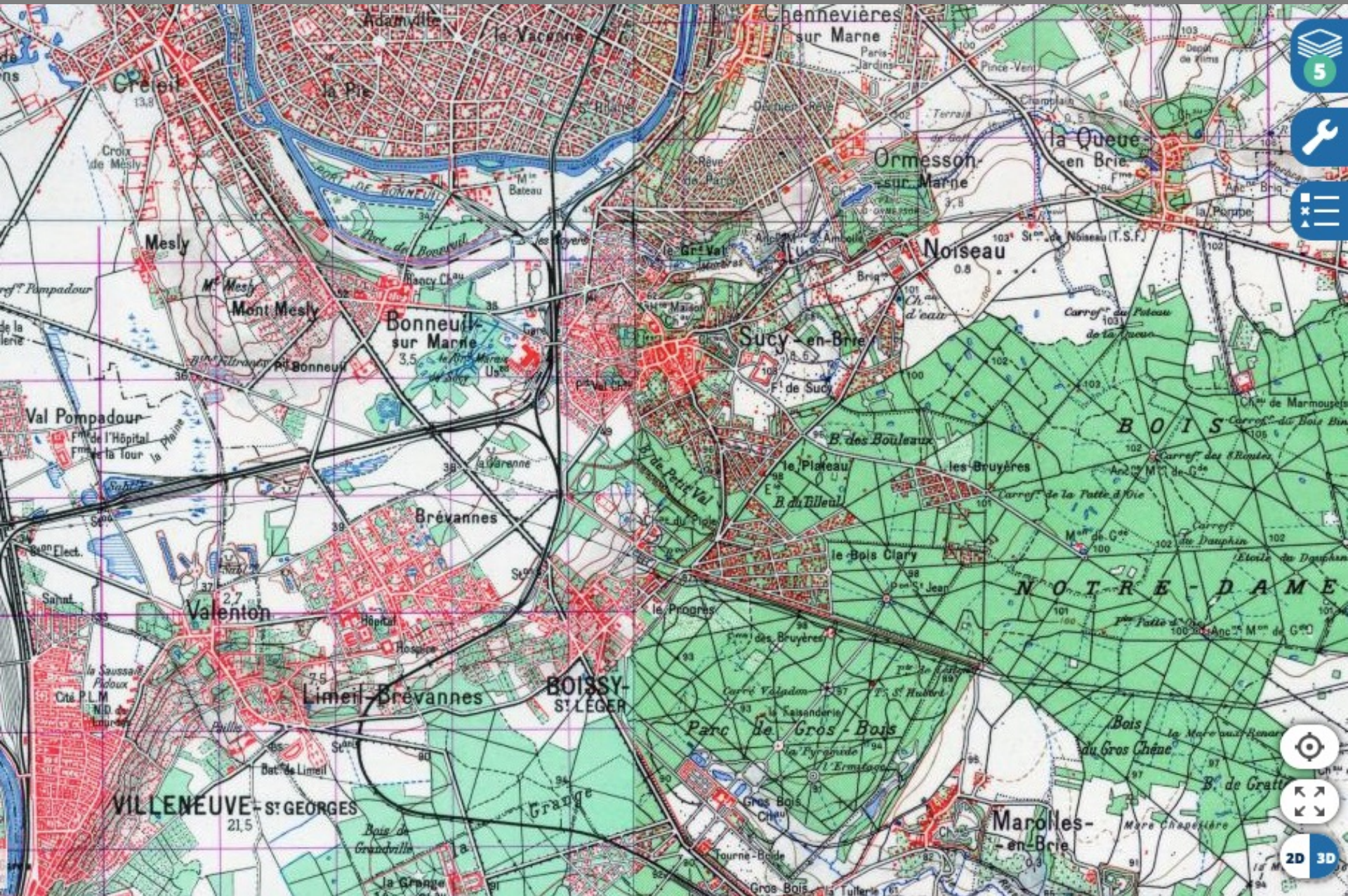
GENNEVILLIERS

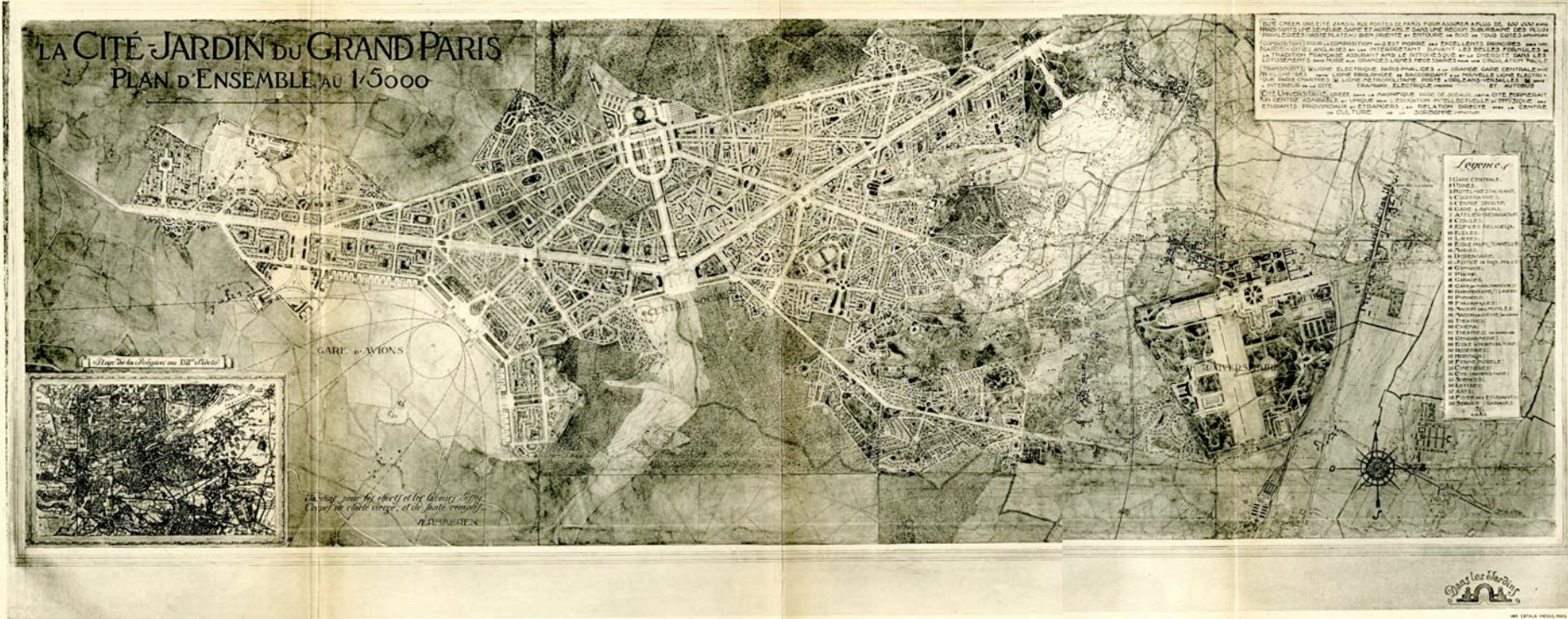


ST DENIS



Une enquête publique qui va durer 5 ans. Plans communaux au 1: 10.000^e (1938)

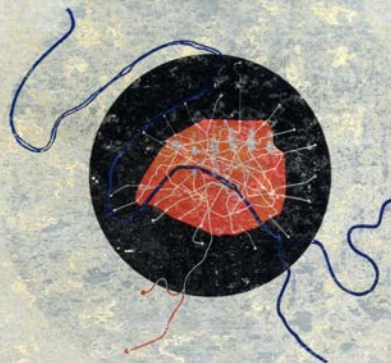




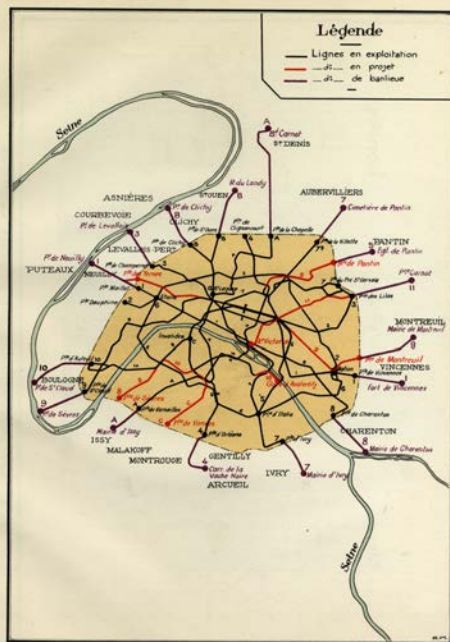
I. — " LA CITÉ-JARDIN DU GRAND PARIS "
Projet d'ensemble de MM. DE RUTTÉ, BASSOMPIERRE, SIRVIN et PAYRET-DORTAIL.

FIG 0415a : Cité-jardin du Grand Paris, architectes De Rutté, Bassompierre, Sirvin et Maurice Payret-Dortail, concours pour le PAEE de Paris (1919-1920), plan d'ensemble
SOURCE : Henri Sellier, « L'extension de Paris au sud : 'La cité-jardin du Grand Paris' », *LVU*, n° 5, 1920, p. 63-76
© EUP : Bibliothèque Henri Sellier

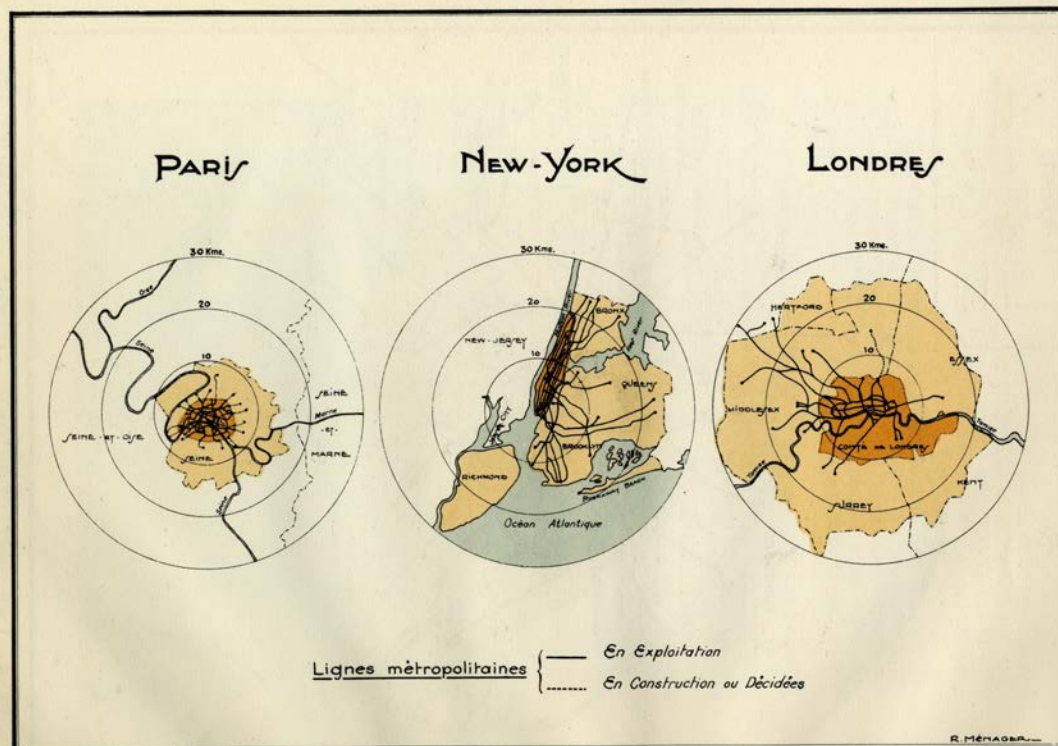
LE CHEMIN DE FER METROPOLITAIN DE PARIS



(1931) publié à l'occasion de l'Exposition coloniale. Montre les extensions du métro prévues en banlieue – la moitié sera réalisée.



- PL.4. Les Métropolitains Urbain et Suburbain -



PL.5. Les Métropolitains des Grandes Capitales.

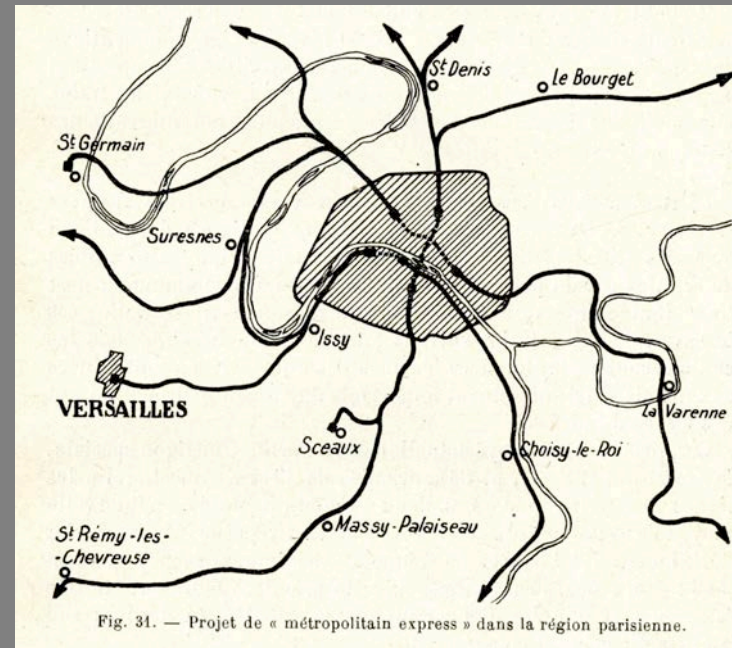
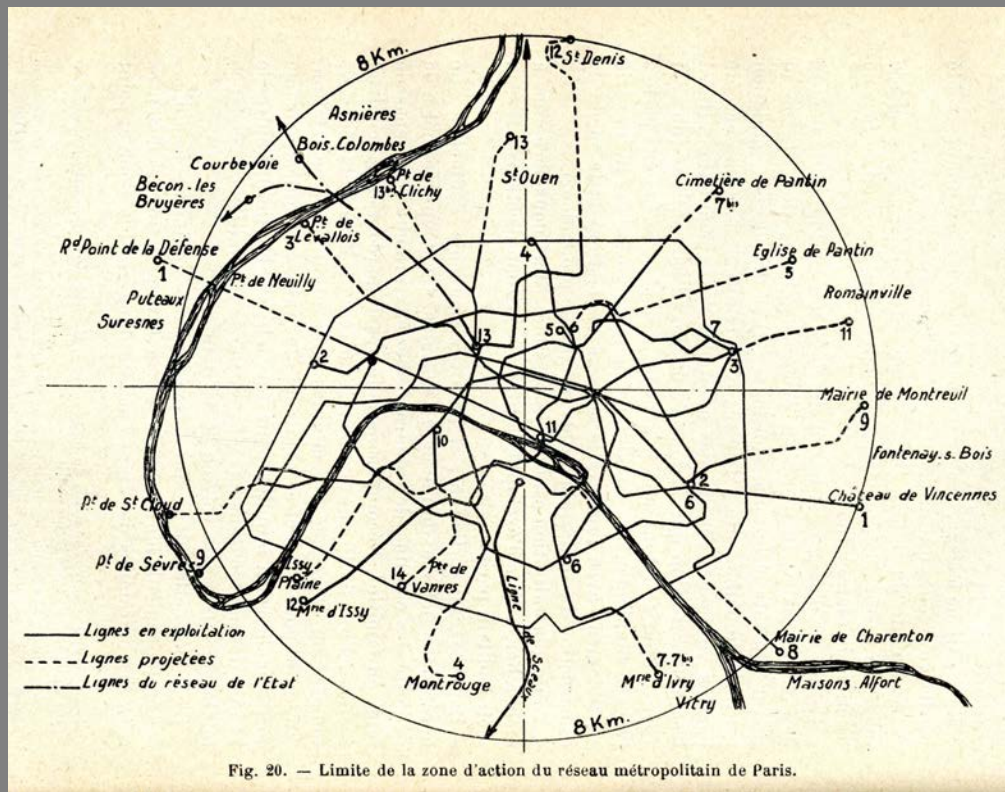


FIG 0432 : Réseau métropolitain actuel et extensions projetées dans un rayon de 8 km / Réseau métropolitain express projeté en région parisienne

SOURCE : Henri Ruhlmann, *Les Chemins de fer urbains. Étude économique et sociale* (1936)

© EUP : Bibliothèque Henri Sellier



L'EXTENSION DE PARIS. — Détail de l'urbanisation du secteur Nord-Ouest, vers Saint-Germain (projet Agache). — Voir la page cette semaine.

Ne rencontrerait pas de difficultés à établir les autres axes de grandeur.

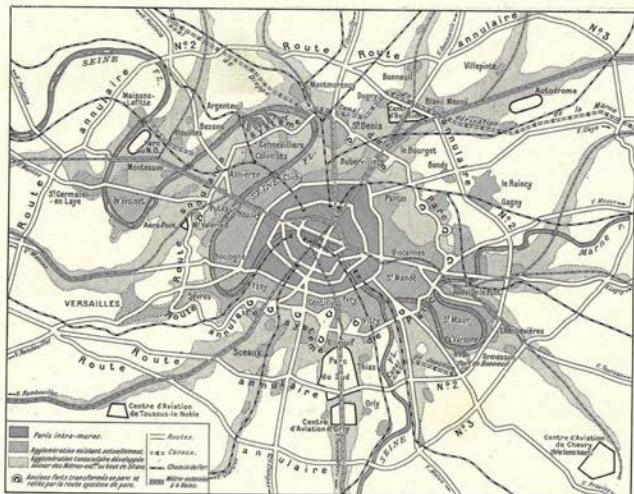
Les tramways et les autobus. — Si l'on veut éviter un cercle vicieux à 27 kilomètres environ de Paris, on considère que toutes les voies ferrées radiales sont équivalentes à environ 15 kilomètres, à l'exception de celle de Vincennes, secteur vides. Pour faciliter l'établissement de ces lignes, et leur liaison rapide avec la capitale, plusieurs systèmes nous sont proposés.

M. Jannety introduit dans ces secteurs des voies ferrées doubles, à une certaine distance, des voies existantes. Nos grandes gares seraient donc des gares de passage, par des voies souterraines sous les lignes françaises Paris, reliant les divers secteurs.

A côté des voies réservées aux express, des voies secondaires reçoivent les trains de banlieue qui essaient le long des rues et des boulevards les voyageurs obligés jusqu'à de déboucher aux grandes gares. Nous reviendrons sur le projet de MM. Jannety, Expert et Sédier dans un prochain numéro, où nous aurons pu être libérés, à l'échelle de nos pages, un dessin simplifié, pouvant suffisamment compléter (1).

(1) La reproduction directe d'un dessin des chemins de fer, nous sommes persuadés que nous ne pouvons pas nous en passer, mais nous sommes persuadés que nous ne pouvons pas nous en passer, mais nous sommes persuadés que nous ne pouvons pas nous en passer.

Les gravures qui illustrent ce premier article se rapportent au projet de M. Agache qui, sous ses couleurs, propose une autre solution. Suivant l'exemple des États-Unis, il lance de voies de transport les secteurs divers : le rail fera surgir les maisons. Afin d'éviter plus vite et à meilleur compte, et de faciliter les accès, il complète le Métro de profonds axes de fer. Deux nouvelles lignes diagonales traversent Paris, comportant chacune quatre stations disposées aux points les plus propices pour communiquer avec le réseau existant. A la sortie des fortifications, ces deux lignes deviennent à quatre voies, — deux pour les trains express, deux pour les trains courants, — et bifurquent dans toutes les directions. En outre, un vaste système localitaire est permis d'être rapidement et à grande échelle.



L'EXTENSION DE PARIS. — Projet Agache-Auburtin (2^{de} prime) : schéma du Métro-Extension à 4 voies et du nouveau système de routes : routes annulaires avec « systèmes de parcs » et routes radiales aménagées pour voitures rapides et pour poids lourds.



Vue d'une station du Métro-est-ouest (projet Agache) à la croisée d'une route radiale et d'une route annulaire : le Métro, généralement en surface, plonge pour éviter les passages à niveau.



Coupe schématique d'une passerelle pour piétons, par-dessus le Métro, dans le nouveau système de routes (projet Agache).

de la banlieue à n'importe quel point de Paris, en traversant plusieurs communes. M. Agache, et d'autre, sur l'initiative donnée par la Préfecture de la Seine, tentent de réaliser, dans la mesure possible, des axes annulaires, où l'élément « temps de parcours », le seul élément à considérer, intervient avant la distance kilométrique.

Les gares des grands réseaux sont reportées à la périphérie, sur l'emplacement des gares de marchandises, elles-mêmes reportées à l'extérieur ; elles sont reliées par une solution à liaisons directes. Les gares actuelles resteraient affectées aux trains de banlieue électriques.

La ligne des forts intérieurs sert à établir une ceinture de parcs qu'évoquent deux autres routes annulaires desservant la banlieue jusqu'à Saint-Germain et Maisons-Laffitte.

De tous les points de Paris, on peut atteindre aisément cette promenade magistrale par des routes rayonnantes dont plusieurs dérivent les lignes d'un Métropolitain à quatre voies. Ces routes comprennent une chaussée pour les voitures de croisière, les trottoirs des piétons, et une route à quatre voies, sur des passerelles aériennes.

Les autoroutes sont particulièrement étudiées la région Nord-Ouest, considérée depuis longtemps comme appelée à bénéficier la première de l'extension de Paris.

Le projet de MM. Agache, Auburtin, Parenty et Rodet apparaît d'une conception pratique, assez simple que le personnel l'étranger de l'étranger à employer. Il donne surtout une grande impression de clarté.

(4 suivre.)

F. Hénocq.

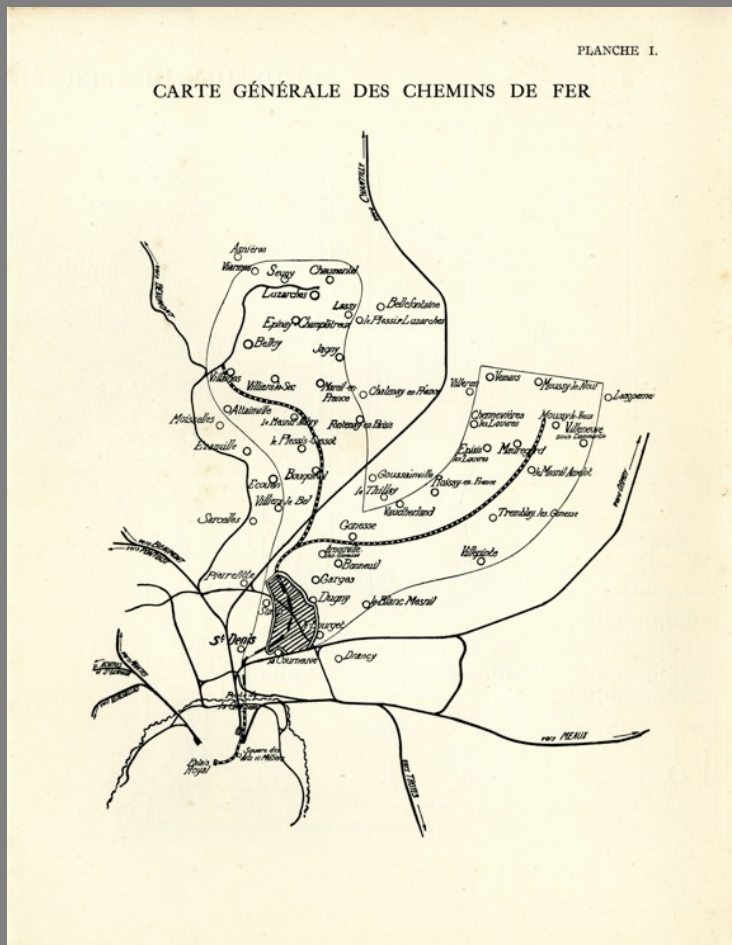


FIG 0418 : Ville nouvelle de La Courneuve, carte générale des chemins de fer

SOURCE : [Marcel Auburtin], *L'Urbanisme d'une région parisienne. Avant-propos d'aménagement des terrains situés sur les communes de La Courneuve, Le Bourget, Dugny et Stains*, Mémoire n°1, Urbanisme, s.d. [1924]

© EUP : Bibliothèque Henri Sellier

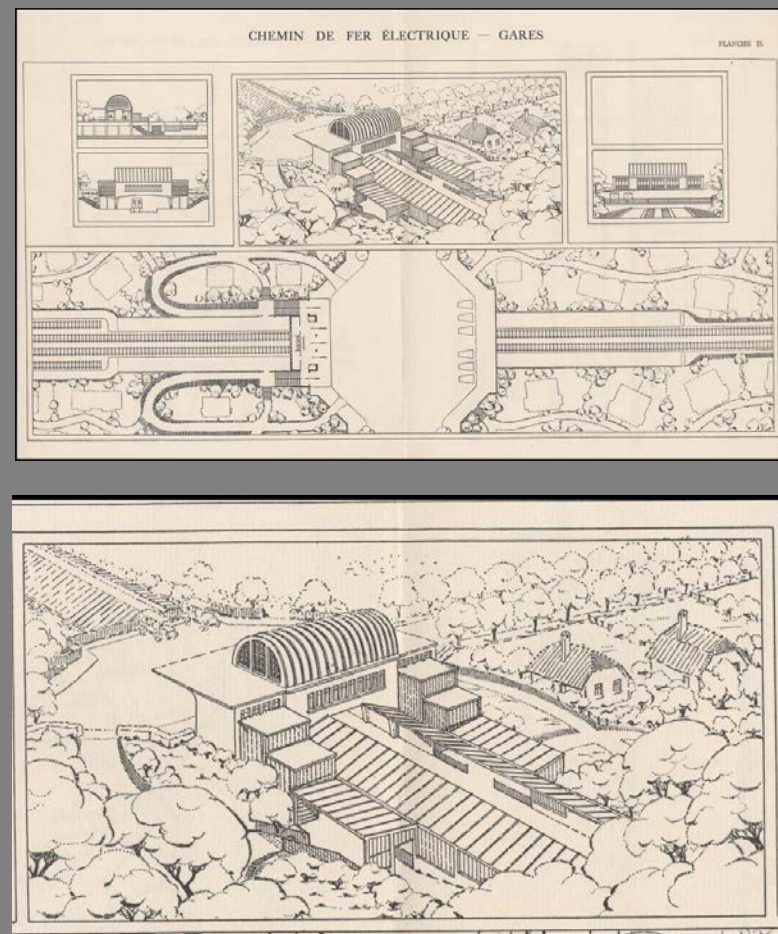


FIG 0419 : Ville nouvelle de La Courneuve, station centrale du train électrique avec son dispositif intermodal

SOURCE : [Raoul Dautry], *L'Urbanisme d'une région parisienne. Avant-propos d'aménagement des terrains situés sur les communes de La Courneuve, Le Bourget, Dugny et Stains*, Mémoire n°2, Transports, s.d. [1924]

© EUP : Bibliothèque Henri Sellier