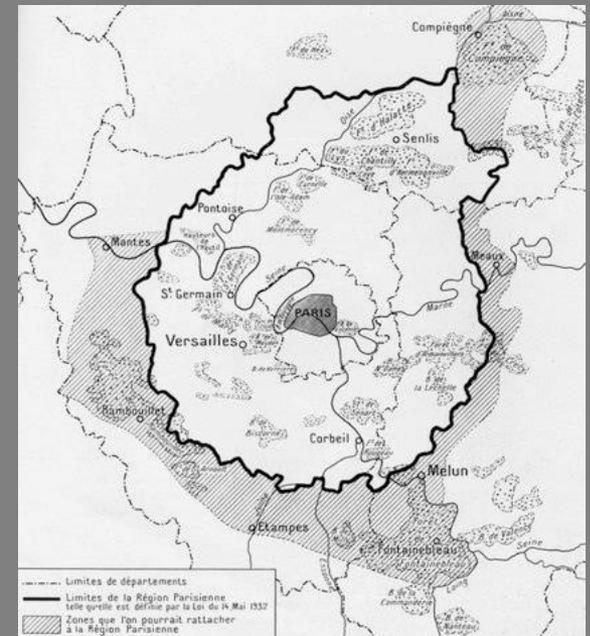
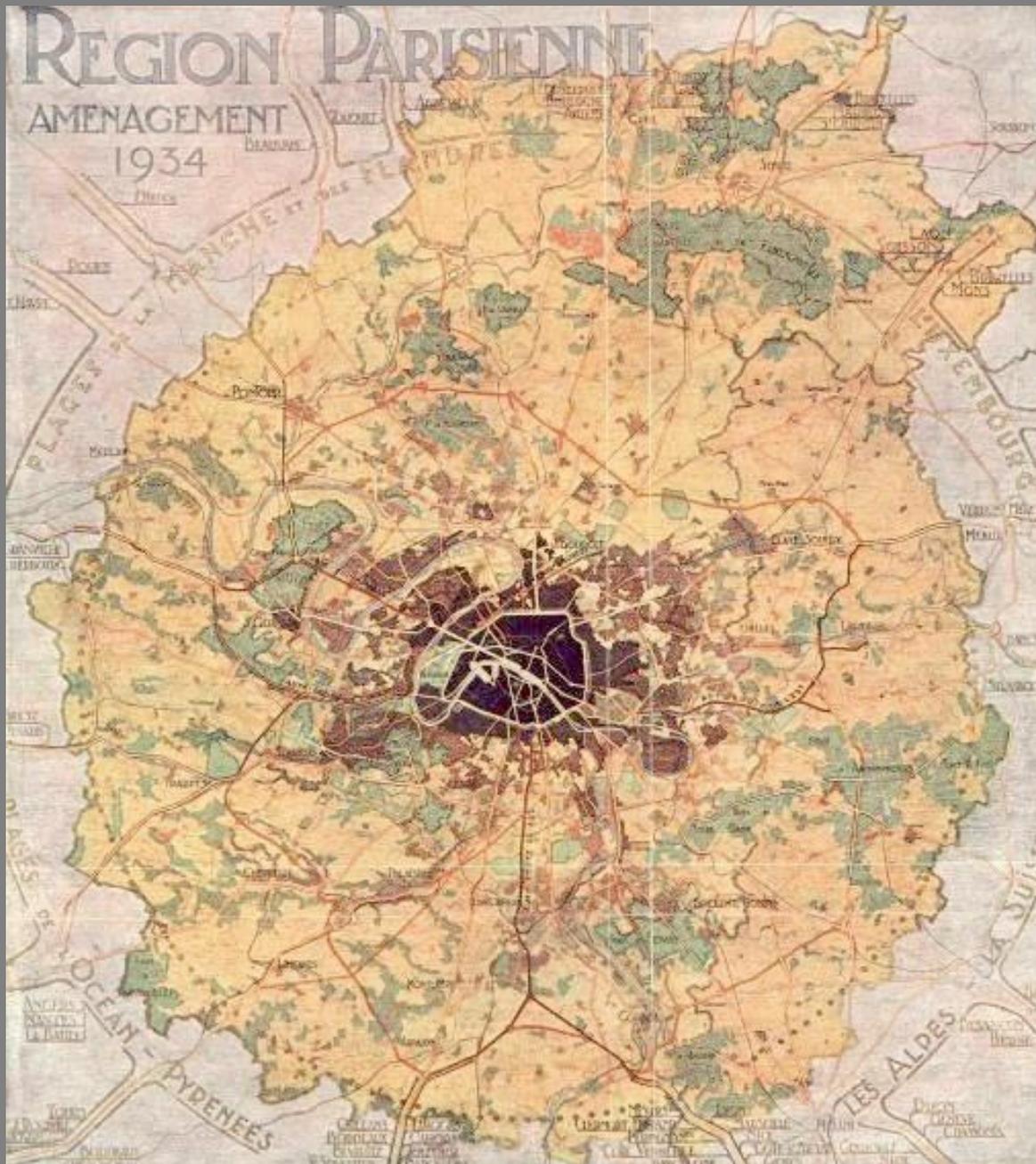


Le Plan d'Aménagement de la Région Parisienne (PARP) : la théorie du Grand Paris dans l'entre- deux-guerres

Corinne Jaquand | ENSAPB | IPRAUS |

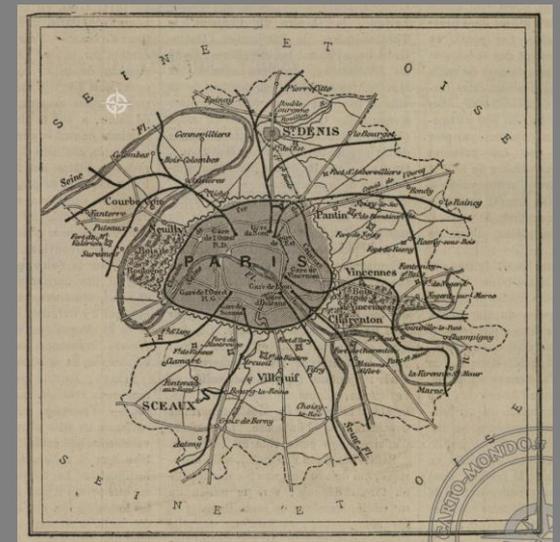
Pré carré aux ronds-points |
Histoire et cultures de l'aménagement |
12 février 2020 |

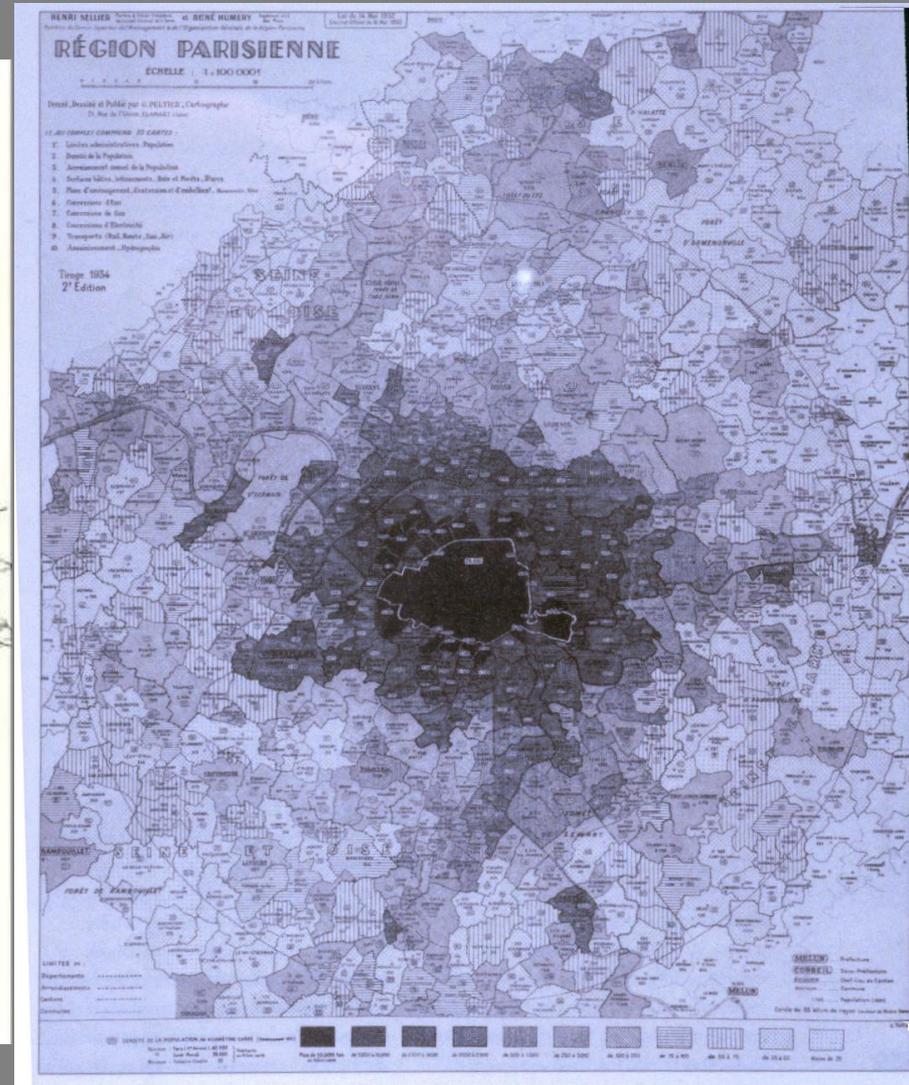
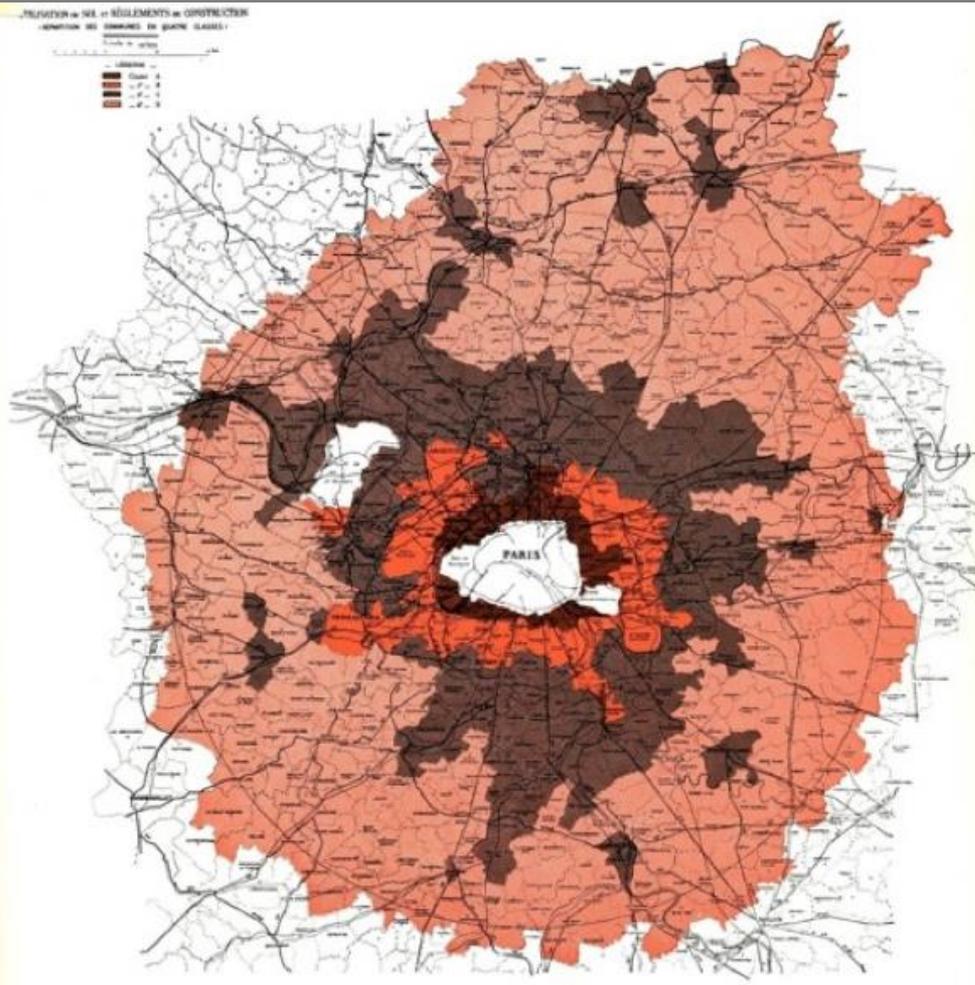




656 communes sur 5 départements :
Paris, Seine, Seine-et-Oise, en
entier

Une partie de l'Oise et de la Seine-
et-Marne.





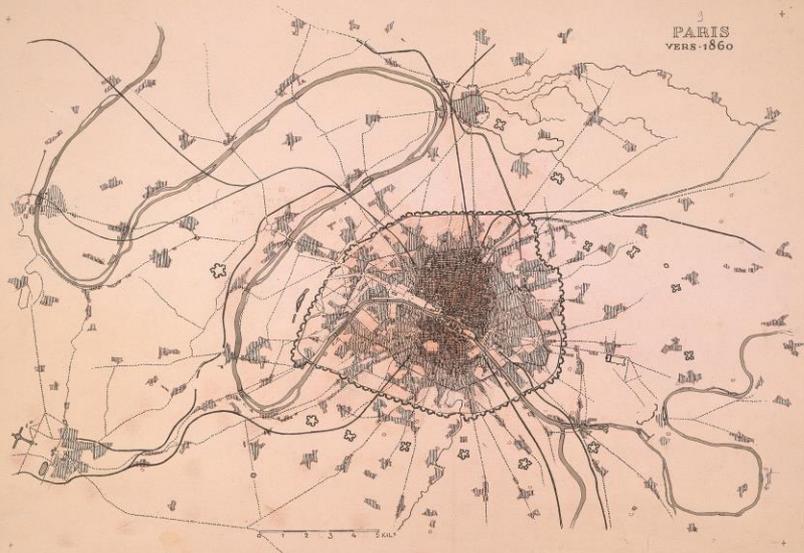
PARP - Plan de zonage en 4 classes. /// Comparé à la carte de l'état existant : Sellier et Humery, Atlas de la région parisienne, 1931.

Le contexte de la banlieue avant la première guerre mondiale



Aubervilliers, Pantin, Levallois-Perret, Meudon



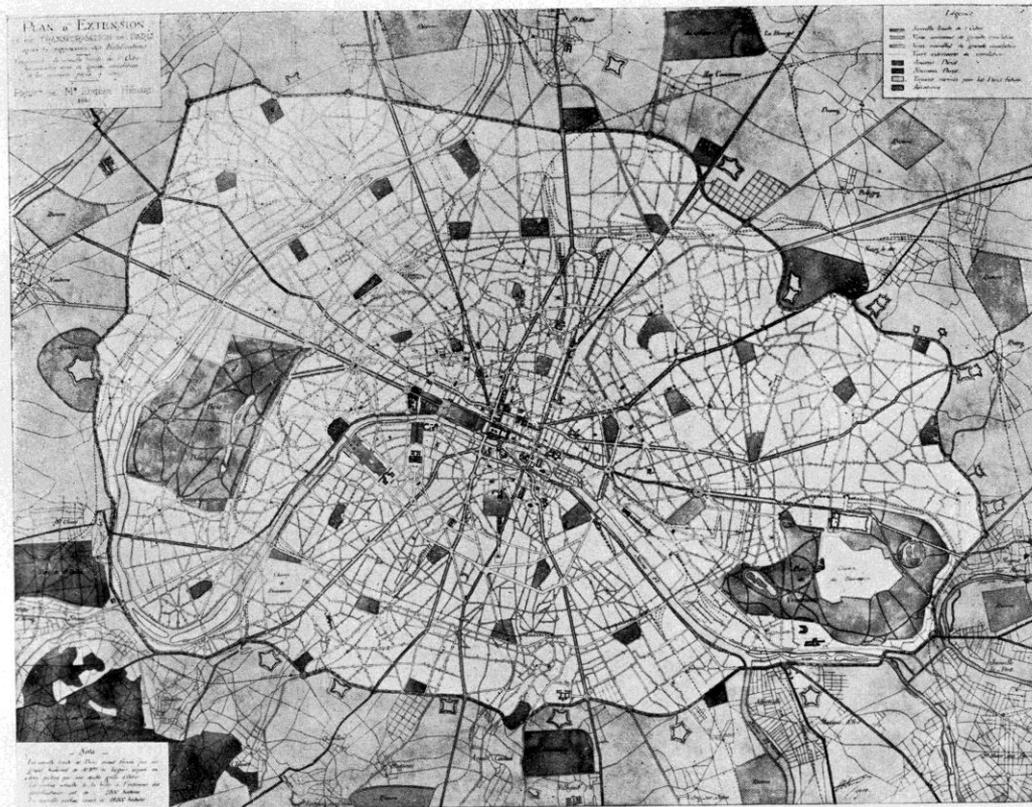


Centre d'archives d'architecture du XX^e siècle. Fonds Louis Bonnier. Conférences et écrits de Louis Bonnier : plans de Paris , fév. 1930 (crayon de couleur, encre et lavis sur papier fort ; 55 x 76) ;



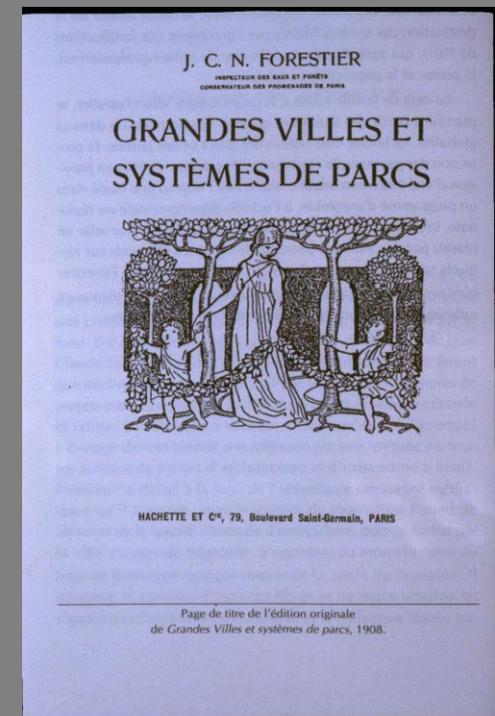
Louis Bonnier et Marcel Poëte,
« Projet d'extension de Paris »,
Rapport de la Commission d'extension de la Préfecture de la Seine,
1911-1913.

Abb. 129. Aussteller: Eug. Hénard, Architekt, Paris.

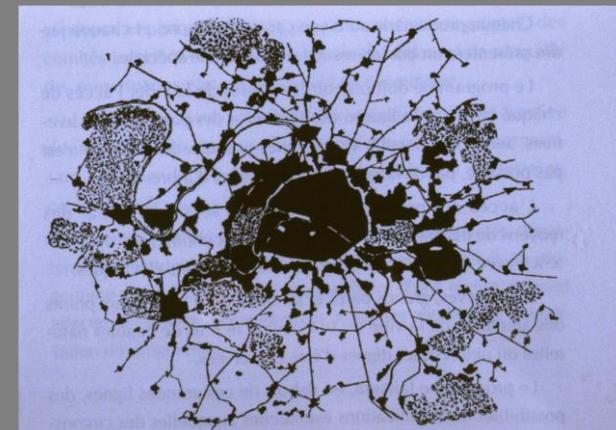


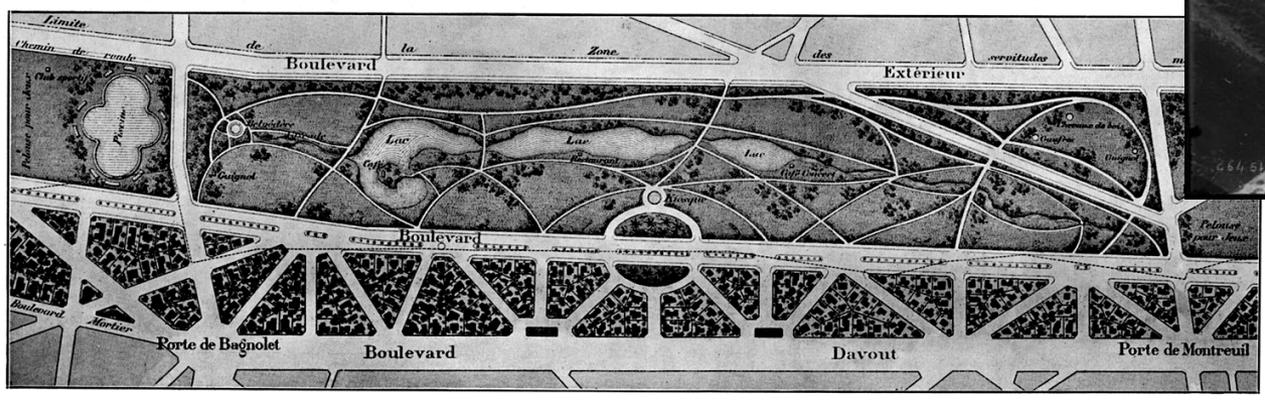
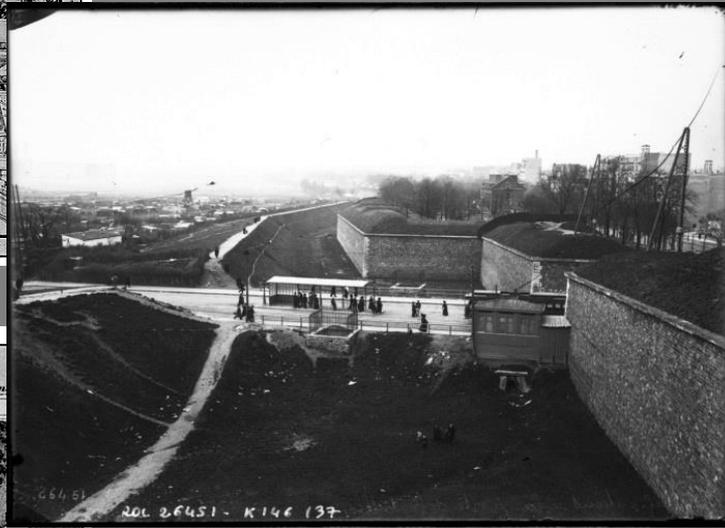
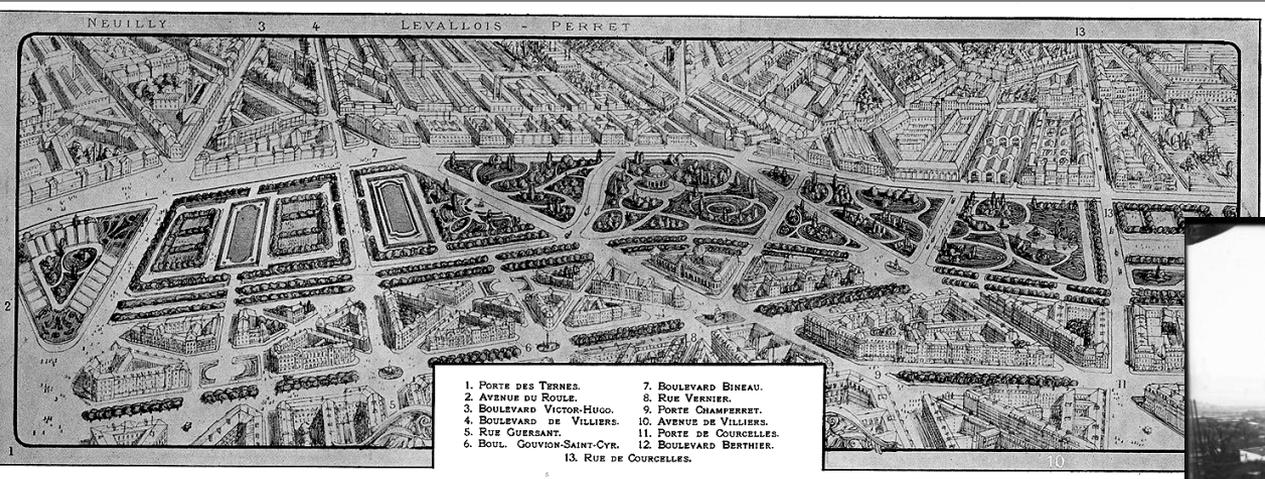
Vorschlag Hénards für eine neue konzentrische Pariser Stadterweiterung von 7800 ha (heutiges Weißbild) auf 19500 ha unter Freihaltung einer größeren Zahl von Innenparks; vgl. Abb. 423.

Le projet d'Eugène Hénard pour une « Route des forts » : répartition homogène de parcs de taille moyenne. Plan exposé à l'Exposition générale d'urbanisme du Grand Berlin, juin 1910, in: *Werner Hegemann, Der Städtebau*, 1913.



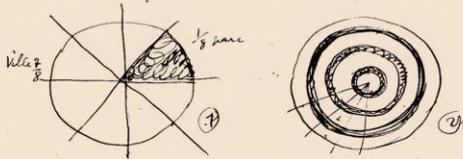
JCN Forestier (1908), directeur des Parcs et promenades de la Ville de Paris





Le projet de Louis Dausset, Sénateur de la Seine et ancien président du Conseil de Paris, rapporteur général du budget de la Ville de Paris. Aura le soutien du Musée social. Son schéma sera repris dans la loi sur le déclassement des fortifications (1919). Source, *L'Illustration*, 1913.

His tribution: (Landes, type idéal de jardin dans ville) superposition par la nature
 3 schémas typiques:

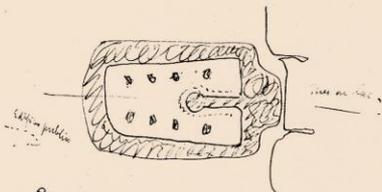


(Frankfurt, Nassau - diagramme de fortification - transformation en jardin)

reconstructions:

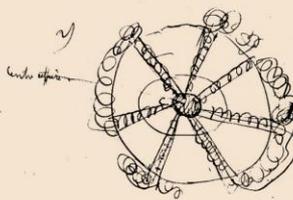
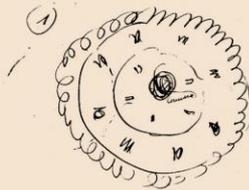
- 1) difficile.
- 2) solutions de continuité par des radiales - pour le développement.
- 3) plans fixes - parcs radiaux.

Cas d'espèce - solution mixte:
 (Belgrad - layout municipal)



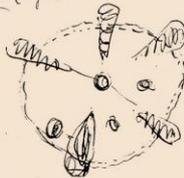
Eberstadt (Berlin) comme que...

7



(proposés)

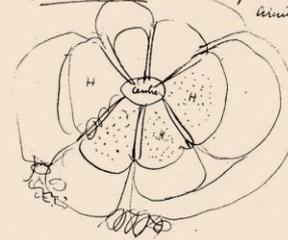
York (Copenhague)



avec jardins (municipaux)

Autre combinaison: système de promenade:

visites de promenade pour trois familles



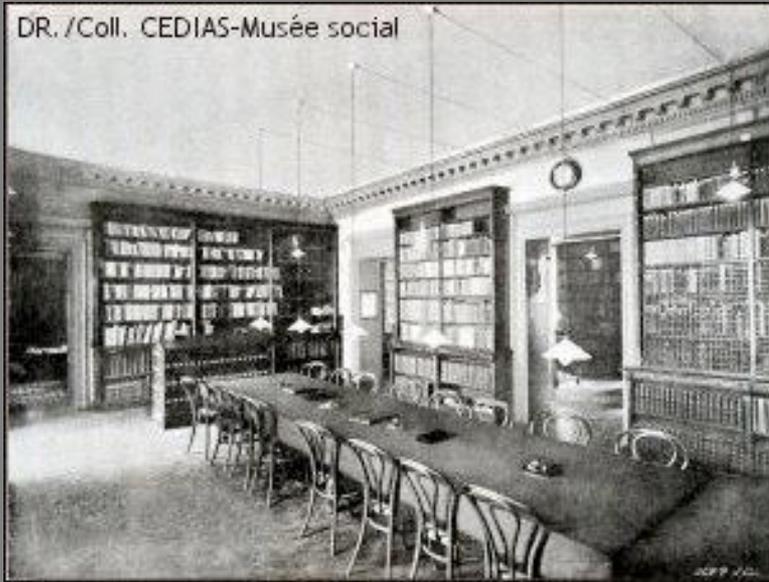
(Toschi et Yoshikawa doivent se reconnaître ainsi)
 Principes très répandus actuellement
 (trajets pratiques différents)

Parcs et espaces libres

- Exemples - 1) Hagiwara - (40 parcs aménagés occasionnels)
 2) Hagiwara - (parcs, espaces - Papiers)
 3) Hagiwara - (parcs occasionnels)
- 1) Parcs linéaires - Parcs linéaires - grande élimination, développement -
 les allées de communication radiales sans doute alors (en France impasse)
 tout de parc et route sur les pentes de terrain -
 Proportions des réserves -
 Chicago, etc. - produits de ces réserves.
- 2) Parcs suburbains - Parcs linéaires régulièrement répartis et créés -
 les réserves et les sont naturels.
 les parcs historiques, Musées, Parcs - etc. - pour les touristes,
 comme tel. (Marsden, Hampton Court...)
- 3) Parcs urbains - les réserves par les moyens occasionnels. Parcs, etc. -
 réserves linéaires de 10 à 50 hectares - (50 hectares à Londres)
 100 Parcs à Venise - 100 Parcs à Boulogne - 50 Parcs à New York
- 4) Belle parcs et jardins de quartier (Square) de 1/2 à 1 hectare
 Longueurs linéaires - à moins de 100 m - on doit pouvoir traverser jardins -
 mais 1000 fois grand -

8

Léon Jaussely, « Cours d'urbanisme 1922-1923 », Archives de l'Institut français d'architecture



Le développement des connaissances sur l'urbanisme : nouvelle « discipline scientifique » : le rôle du Musée social

1908 : Le *Musée social*, fondation privée, « l'antichambre de la chambre », créée en 1894, instaure la *Section d'Hygiène urbaine et rurale* sous la présidence du député Jules Siegfried.

1911 : Fondation de la *Société française des architectes et urbaniste* sous l'égide du Musée social (SFU) par Prost, Agache, Auburtin, Bérard, Forestier, Hénard, Hébrard, Jaussely, Parenty.

1913 : Création de la Fédération Internationale des Cités-Jardins et de l'Aménagement des villes, 1^{er} congrès à Paris.

1919 : Publication de *La Vie urbaine*

1919 : Création de l'*Ecole des Hautes Etudes urbaines* sous les auspices de la ville de Paris. Sera rattachée en 1924 à l'Université de Paris et deviendra l'*Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris* (IFU).

1919/1924 : Lois Cornudet sur les plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension des villes complétée par la loi sur les lotissements défectueux.

Henri Prost, et les urbanistes français pionniers L'internationalisation de la discipline



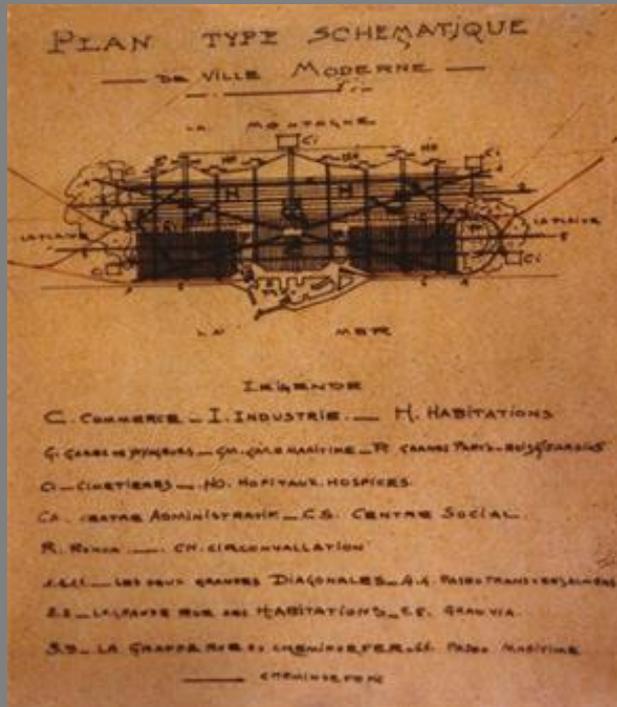
Henri Prost (1875-1959)

Léon Jaussely (1875-1932)

Alfred Agache (1875-1969)

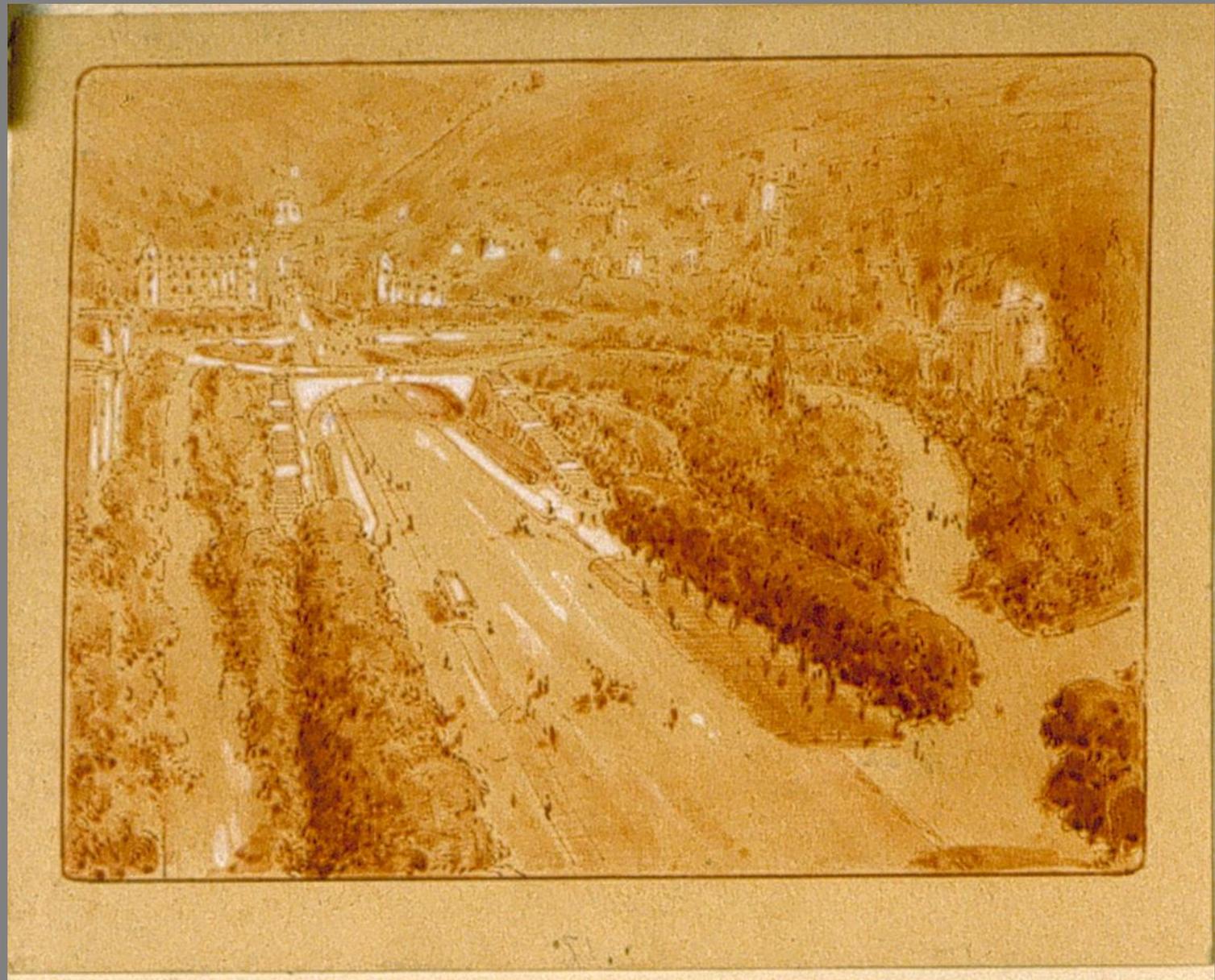
Deux grands prix de Rome et
formation Beaux Arts.





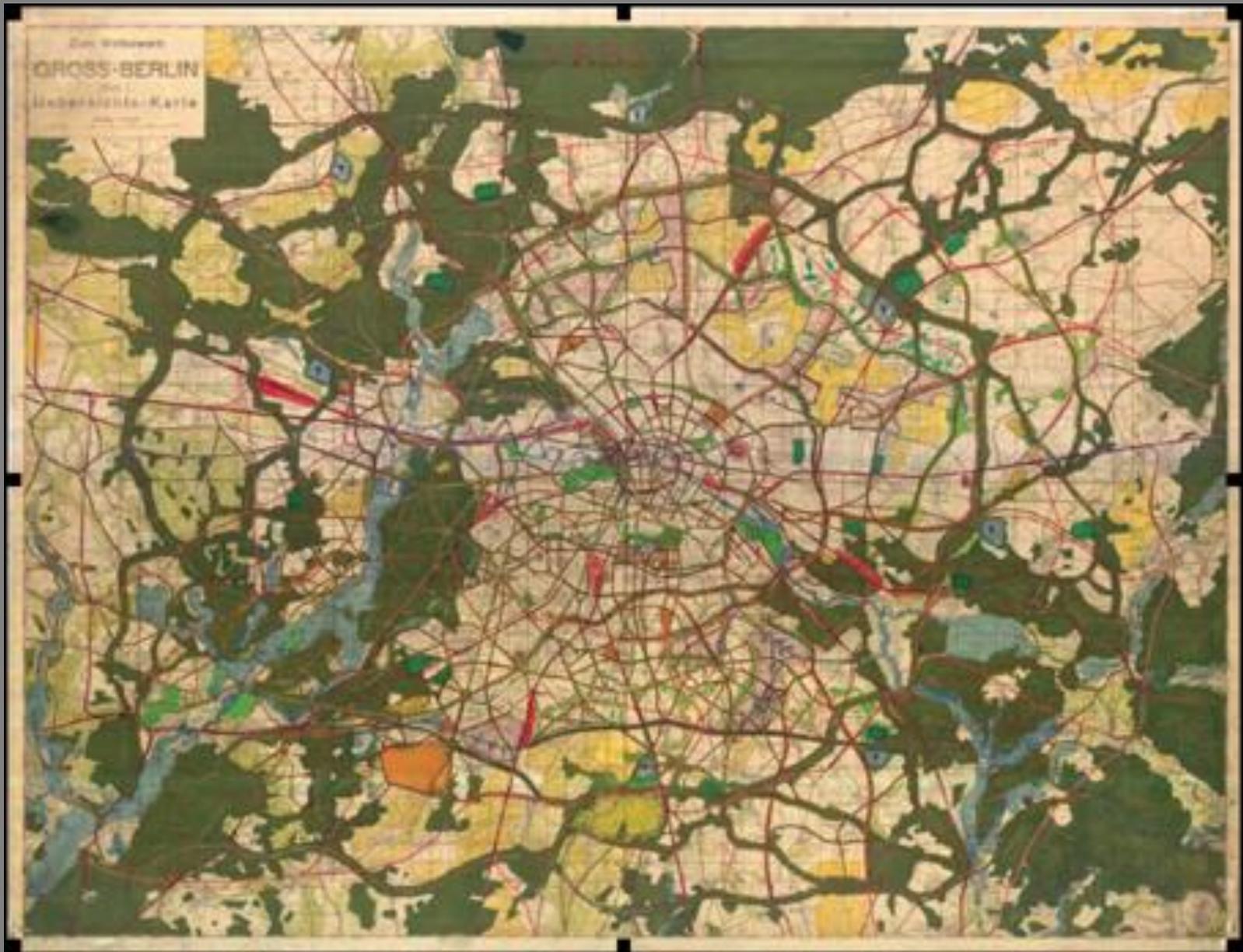
Le zonage et les densités.

Source : Institut français d'architecture, Fonds Jaussely.



Infrastructure et paysage.

Source : Institut français d'architecture, Fonds Jaussely

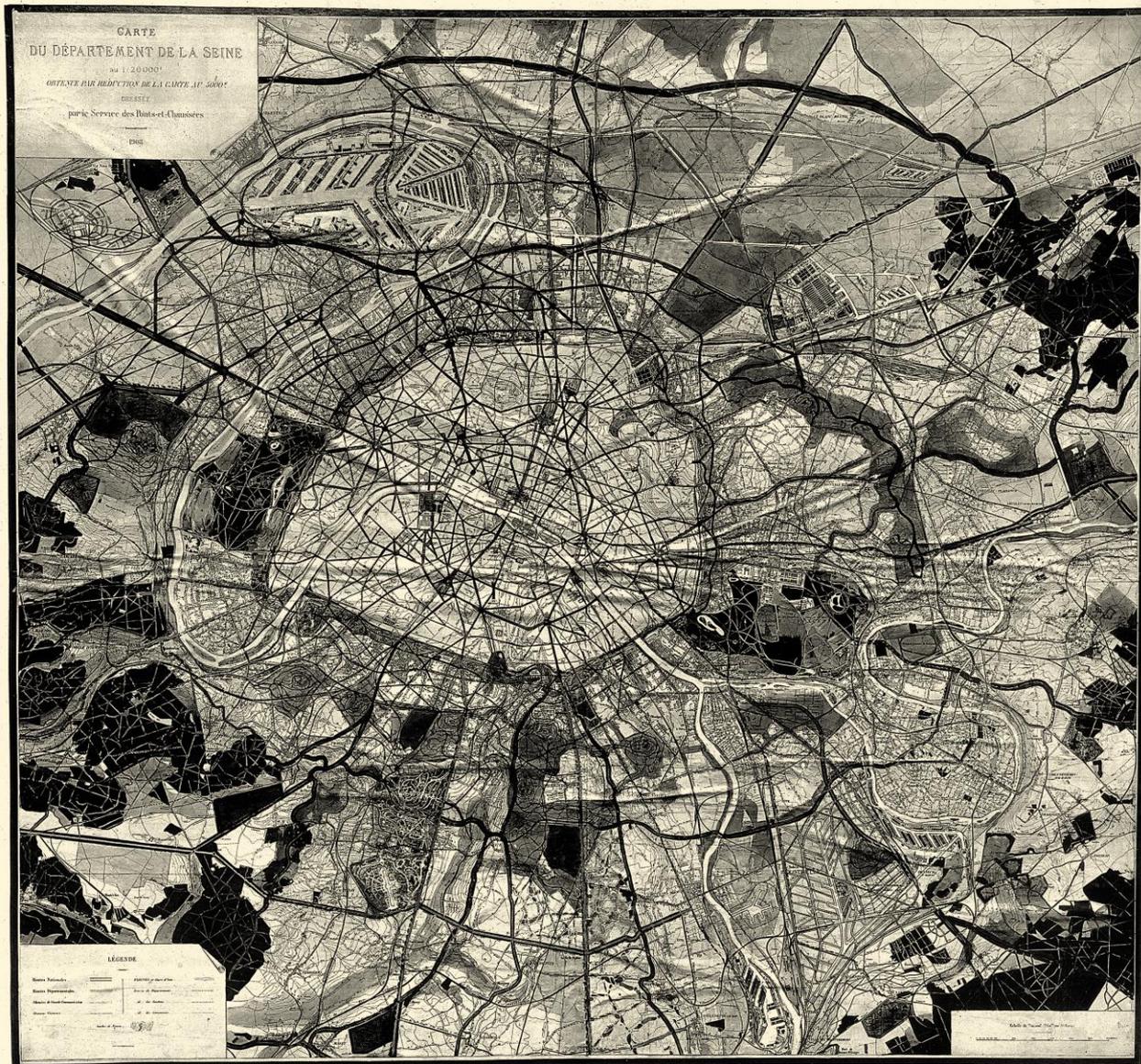


Concours pour le Grand Berlin (1909-1910) : Projet « URBS » Léon Jaussely et Charles Nicod : plan général. Source : Institut français d'architecture, Fonds Jaussely.



Concours pour le Grand Berlin (1919-1920) : Projet « URBS » Léon Jaussely et Expert

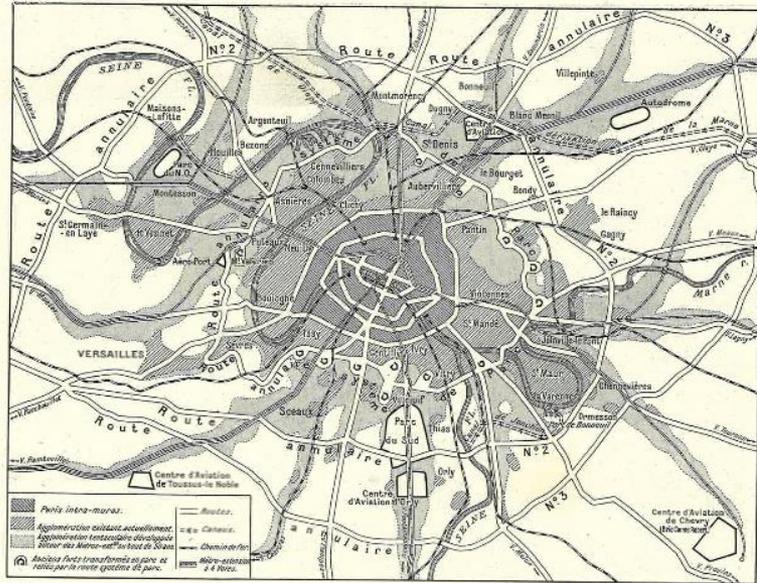
Source : Institut français d'architecture, Fonds Jaussely.



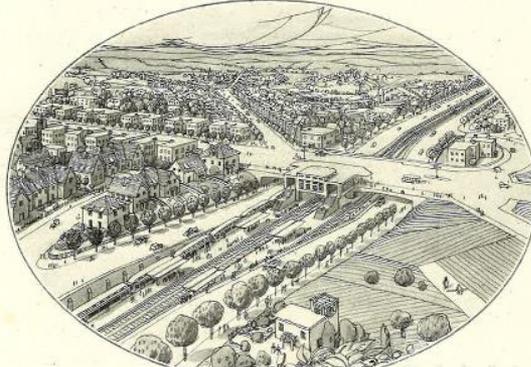
CONCOURS POUR LE PLAN D'AMÉNAGEMENT ET D'EXTENSION DE PARIS

Projet exécuté sous la direction générale de M. JAUSSELY, par MM. JAUSSELY, EXPERT et SOLLIER.

La double ceinture du système de parcs. Source : Institut français d'architecture, Fonds Jausseley.



L'EXTENSION DE PARIS. — Projet Agache-Auburtin (2^{me} 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 de Métro extra-urbain (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, sur-dessus le Métro, dans le nouveau système de routes (projet Agache).

de la banlieue à n'importe quel point de Paris, en tendant-les mêmes environ, M. Agache, et d'autres, sur l'indication donnée par la Préfecture de la Seine, tentent de réaliser, dans la mesure possible, des zones indépendantes, où l'élément « temps de parcours », le seul intéressant à considérer, intervient avant la distance kilométrique.

Les gares des grands réseaux sont reportées à la périphérie, sur l'implantement des quais de marchandises, elles-mêmes refoulées à l'extérieur ; elles sont reliées par une ceinture à traction électrique. Les gares secondaires resteront affectées aux trains de banlieue électrifiés.

La ligne des forts intérieurs sert à établir une ceinture de parcs qui enveloppent 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 côtoient les lignes d'un Métropolitain à quatre voies. Ces routes comprennent, en général, une chaussée pour les voitures rapides et une autre pour les poids lourds. Tandis que le Métro passe toujours vers les routes aux points de croisement, les piétons les franchissent, en nombre d'entrées, sur des passerelles aériennes.

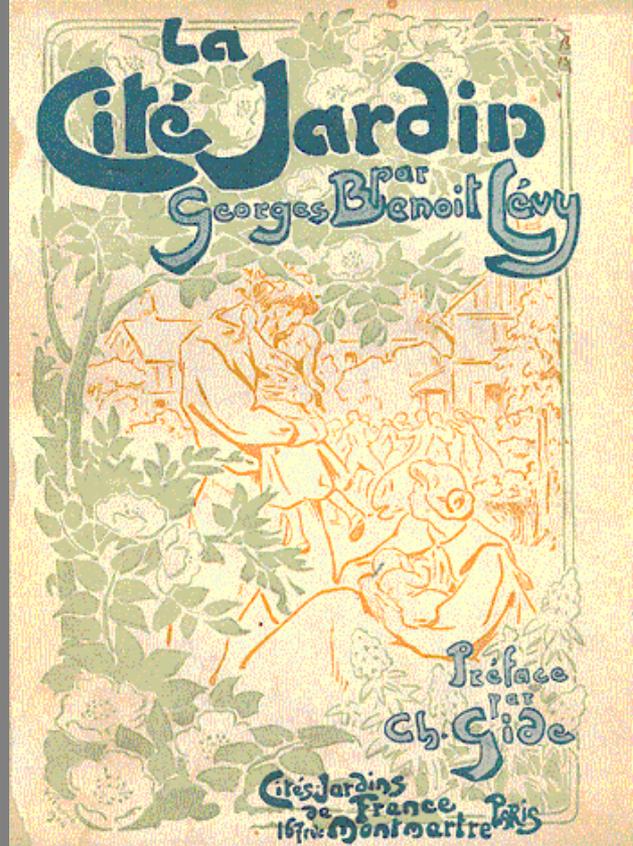
Les auteurs ont particulièrement étudié la région Nord-Ouest, considérée depuis longtemps comme appelée à bénéficier la première de l'extension de Paris. Reprenant le projet ancien de M. Franco, ils prolongent l'avenue de Neuilly au delà de la Seine jusqu'à un groupe de palais d'expositions et de stades athlétiques où elle débouche pour atteindre d'une part la terrasse de Saint-Germain, d'autre part, Sartrouville. Avec raison, semble-t-il, les auteurs n'ont pas craint de rompre la traditionnelle perspective en ligne droite qui faisait aboutir cette grande percée à la forêt. Un quartier industriel, un centre civique, un centre marchand sont habilement situés dans le vaste secteur presque vide que dessine la boucle de la Seine, appelé à se peupler rapidement, de Châlon à Cormeilles, où une large place est réservée aux sports et à tous les jeux de plein air.

Le projet de MM. Agache, Auburtin, Parony et Robet apparaît d'une conception pratique, aussi simplifiée que le permettait l'écoulement de l'œuvre à entreprendre : il donne surtout une grande impression de clarté.

(A suivre.)

F. HONORÉ.

Extrait du projet d'Agache, second prix de la section I Source, *L'Illustration*, n° 4022, 03.04.1920.



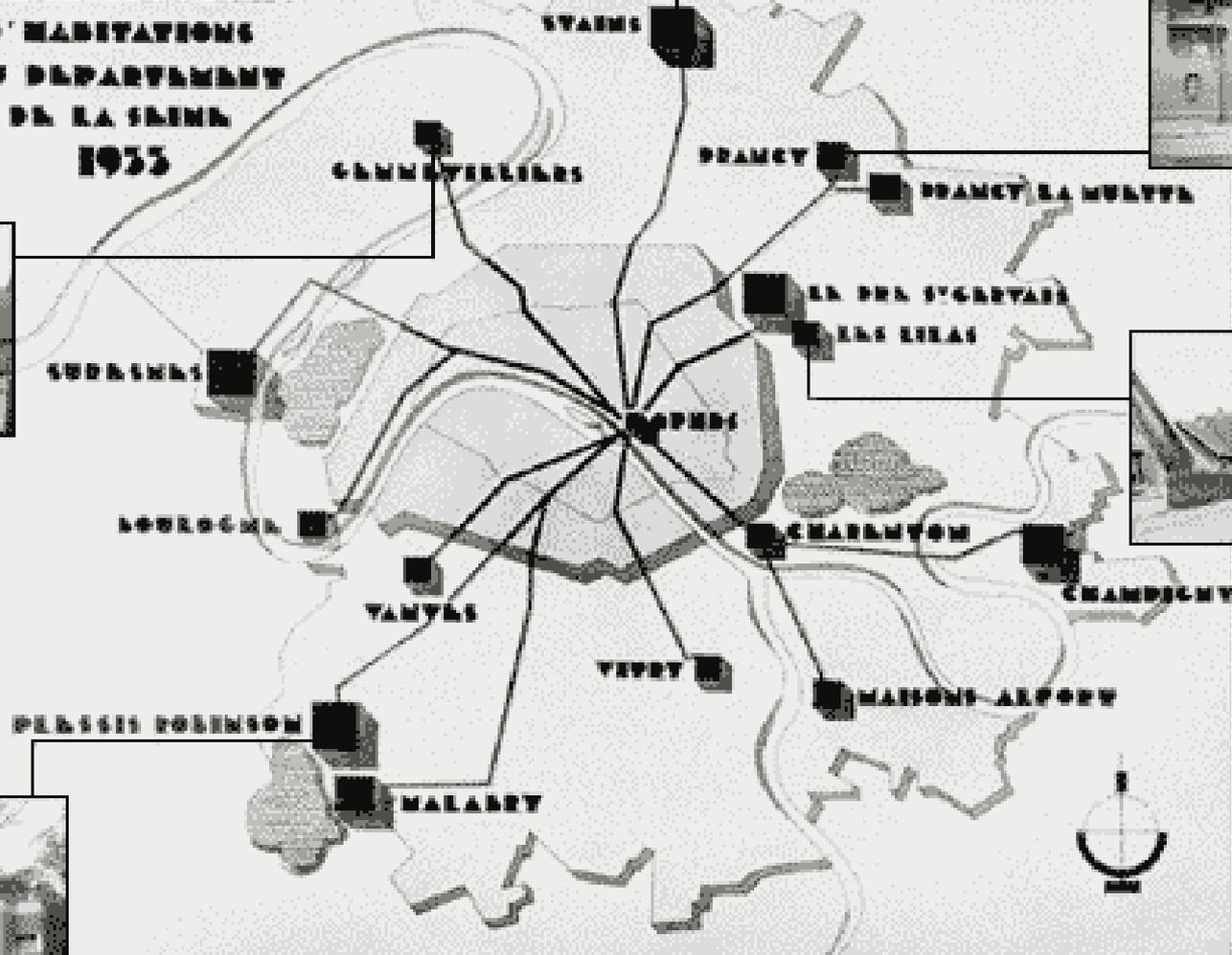
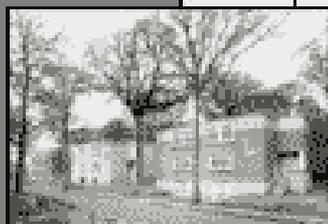
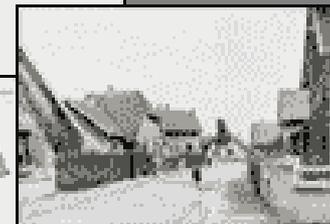
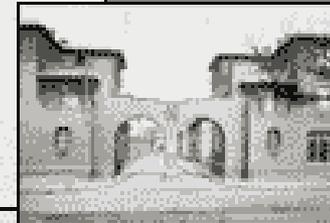
GEORGES BENOIT-LÉVY
CITÉS-JARDINS 1932

Propagandistes de la Cité-Jardin en France :

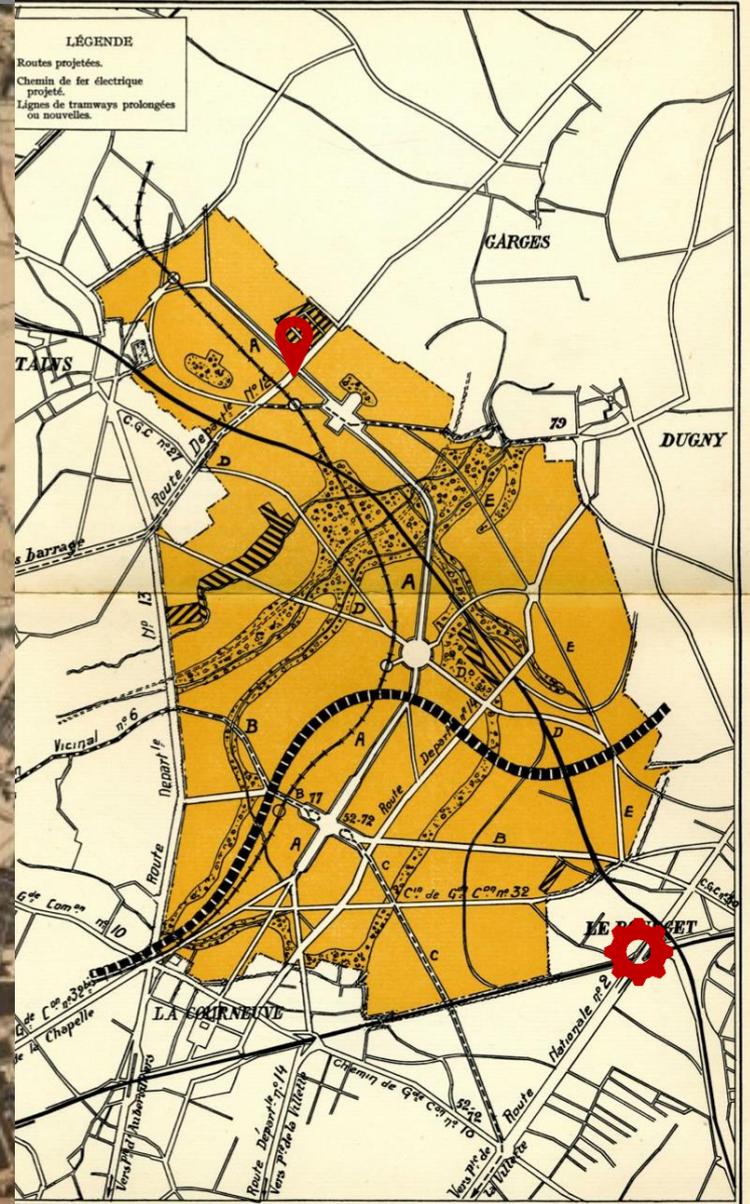
- Georges-Benoît Lévy (1880-1971)
- Henri Sellier (1883-1943)



**RÉALISATIONS
DE L'OFFICE PUBLIC
D'HABITATIONS
DU DÉPARTEMENT
DE LA SEINE
1935**

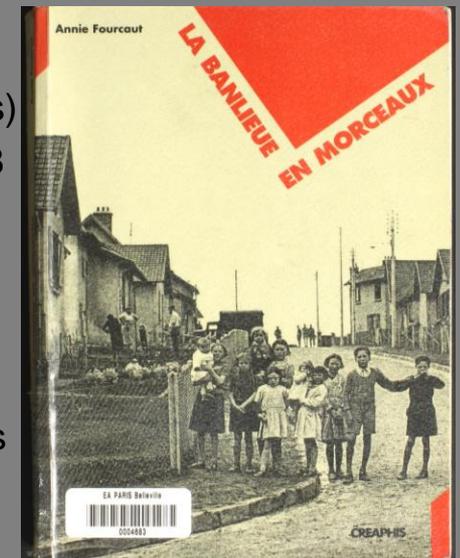


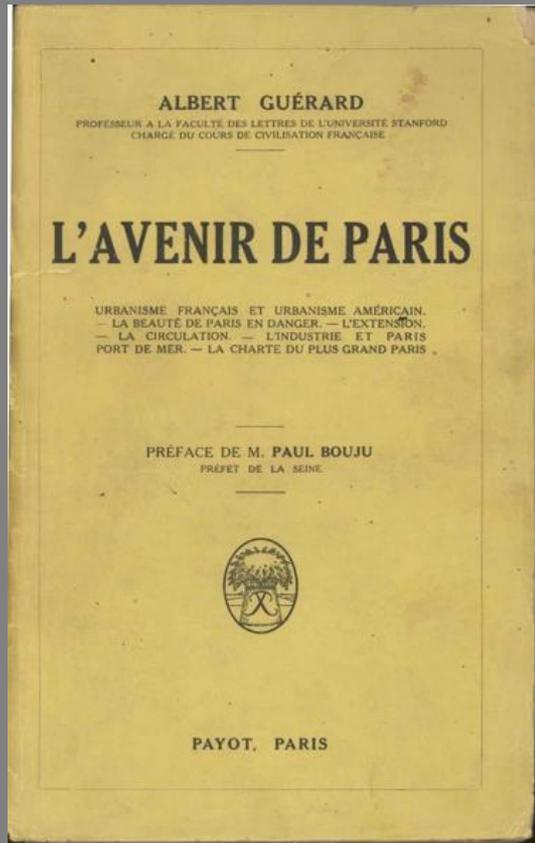
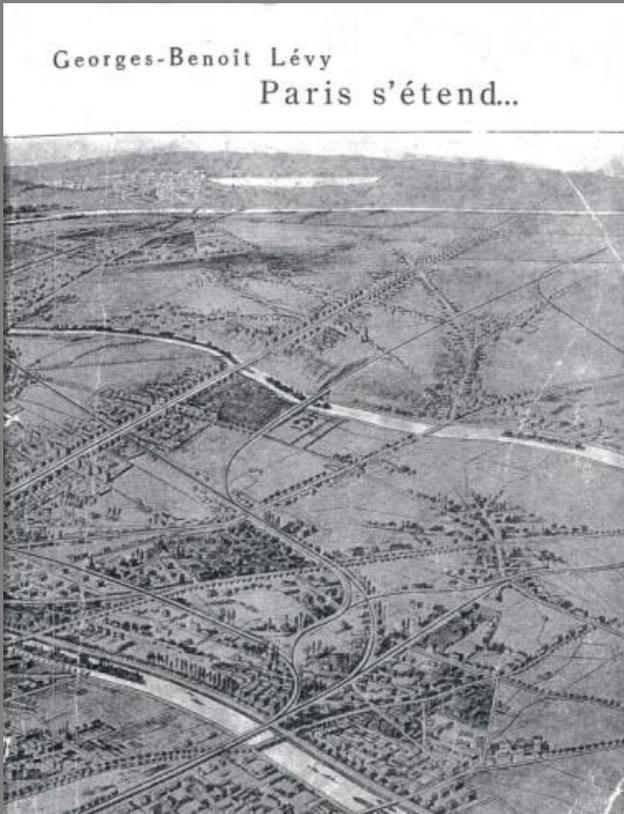
ROUTES DE COMMUNICATION PRINCIPALES



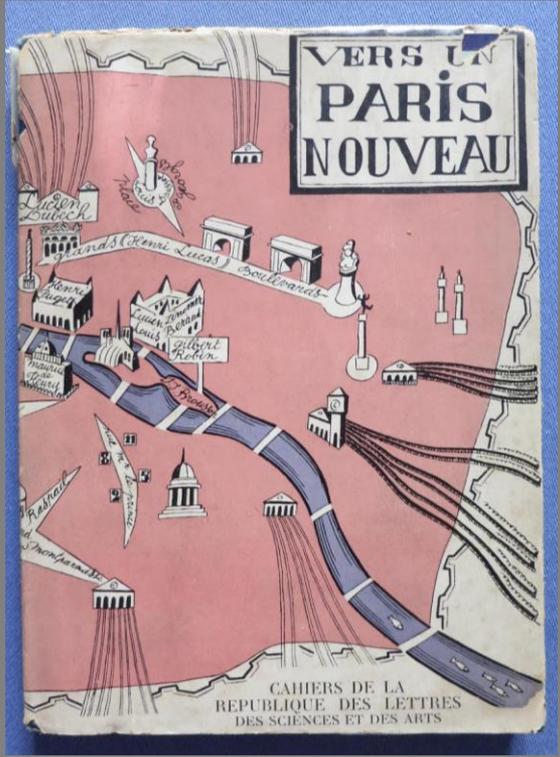


- Lois Cornudet 1919-24 (sur les nvx lotissements)
- Loi Saraut 15 mars 1928 (sur les lotissements défectueux)
- Loi Loucheur 13 juillet 1928 (financement des particuliers par emprunts à l'état - supervision d'architectes)





Albert Guérard, 1929.



André Ménabréa, 1930.

Georges Benoit-Lévy, 1927.
En couverture : le tracé du boulevard de la Porte Maillot à la forêt de Saint-Germain projeté par Léon Francq en 1902.
<http://observatoiregrandparis.org/>, in : Mayalène Guelton, *Urbanisme* n°364.



GEORGES BENOÎT-LÉVY
PARIS, 1927

ANDRÉ MORIZET

DU VIEUX PARIS AU PARIS MODERNE

HAUSSMANN ET SES PRÉDÉCESSEURS

ILLUSTRÉ DE 8 PLANCHES ENCRE DÉFINIE
ET DU PLAN IMÉDIT
DES TRAVAUX DE PARIS
PRÉVUS PAR LOUIS-NAPOLÉON



LIBRAIRIE HACHETTE

B E R L I N

PAR

JEAN GIRAUDOUX



ÉDITIONS ÉMILE-PAUL FRÈRES
A PARIS, 14, RUE DE L'ABBAYE

Georges Benoît-Lévy, 1927.

En couverture : le tracé du boulevard de la Porte Maillot à la forêt de Saint-Germain projeté par Léon Francq en 1902.

<http://observatoiregrandparis.org/>, in : Mayalène Guelton, *Urbanisme* n°364.

Jean GIRAUDOUX, *Berlin*, Paris, Émile-Paul frères, 1932

“Berlin n’est pas une ville de jardins, c’est un jardin...[...]

Berlin était vaincu, ruiné, sans passé d’urbanisme, au milieu d’une lande et de marais. Paris était riche, victorieux ; pas un des dessins réalisés en lui par nos rois ou nos empereurs qui ne pût se continuer et s’enrichir à travers une province bordée de châteaux et de parcs.

Dans le premier, une rivière noire, un chenal. Dans le second, un beau fleuve semé d’îles, de méandres, de pentes. Cette marche vers l’eau pure qui est la loi de toute civilisation, pour l’individu comme pour l’État, elle était déjà presque accomplie pour le Parisien du temps de Flaubert ou de Maupassant. Que reste-t-il aujourd’hui de ces merveilleux avantages ? [...]

Personne n’a voulu comprendre que la ville future, ce n’était ni le Carrousel, ni l’Arc de Triomphe, mais Issy-les-Moulineaux, Asnières ou Pantin, et que le sort de Paris dépendait du sort, de l’aisance ou de la vie instinctive de chaque habitant de ces faubourgs.

[...] Des rues immenses, où jamais un encombrement ne vous arrête et que double, pour aller au Wannsee, une autostrade, vous livrent une ville ouverte, aérée, [...]. La nation, dit maintenant l’homme d’État allemand, c’est une question d’urbanisme [...]. Un peuple composé d’individus qui ont l’aisance de leurs gestes, aura aussi, tôt ou tard, l’aisance de sa civilisation.

Tout le Berlin nouveau, de Lichterfelde à Grunewald, est une ville de bains, sans sources particulières, un port de plaisance sans la mer, mais cette notion de vacances qui est écrasée pour le bourgeois français entre les chaleurs de juillet et les pluies de septembre, s’y épand dans chaque journée, dans chaque heure, et le repos y a trois fois par jour l’agrément de la richesse, du loisir et – nous sommes en 1930 – d’on ne sait quelle victoire” .



Bundesarchiv, Bild 102-10040
Foto: o. Ang. | Juli 1930

Berlin, plage de Wannsee,



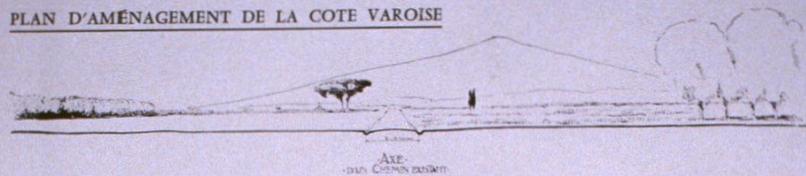
Maisons-Alfort, plage de Charentonneau.



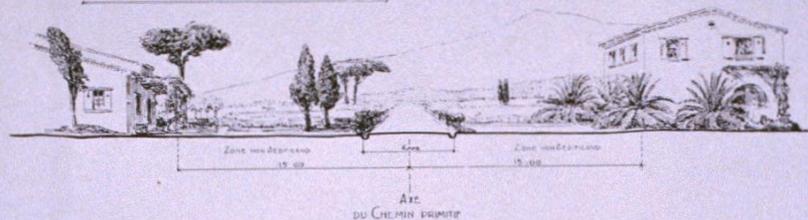
Le Plan directeur pour le syndicat des communes de la côte varoise (1925)



PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA COTE VAROISE

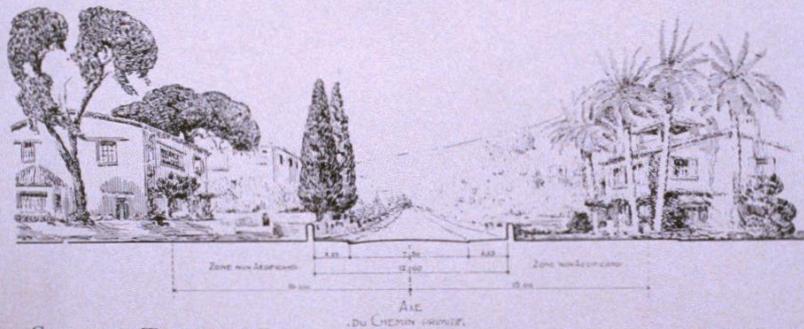


ÉTAT ACTUEL d'un chemin dans la campagne



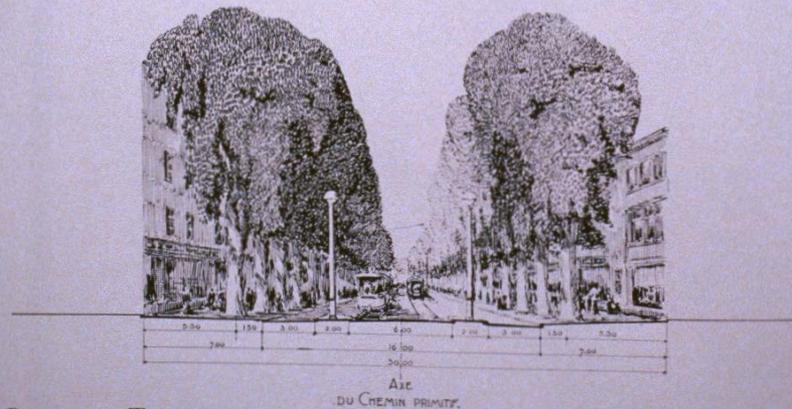
PREMIÈRE TRANSFORMATION

Le chemin est amélioré. Quelques habitations sont construites. On clôture les terrains.



SECONDE TRANSFORMATION

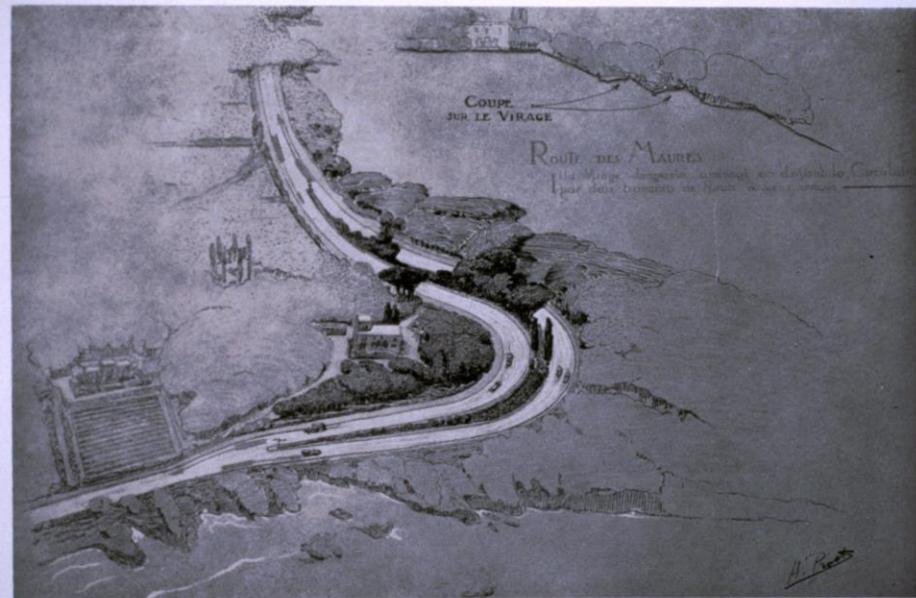
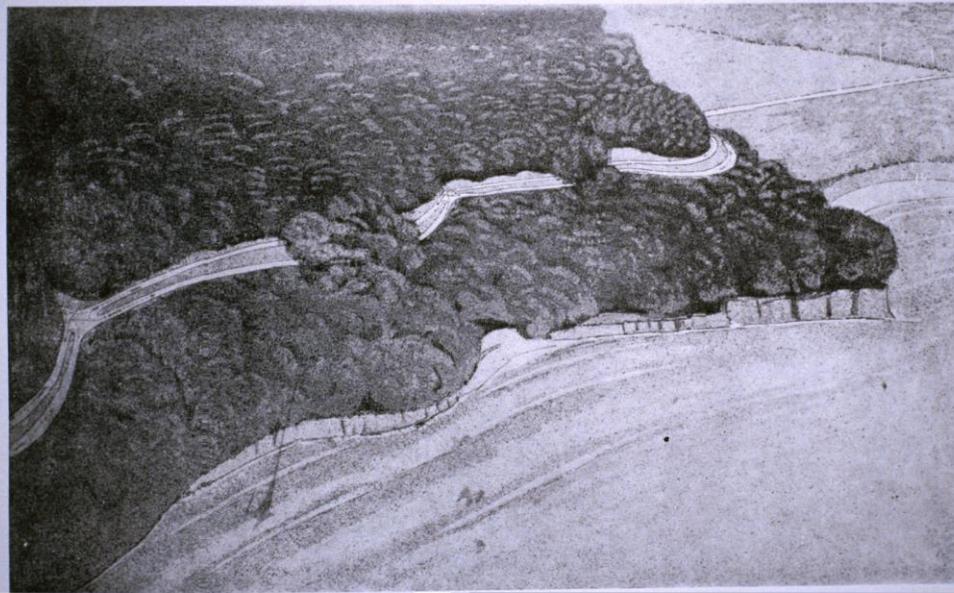
La voie est élargie avec trottoirs. Le nombre des habitations a augmenté. Un quartier de villas s'est formé.



DERNIÈRE TRANSFORMATION

La circulation a augmenté. Un tramway est devenu nécessaire. La voie a été portée à son maximum de largeur par la suppression des zones non édifiées. Les immeubles de commerce et de rapport ont remplacé les villas. Aucune construction n'a été expropriée.

Route à flanc de coteau.

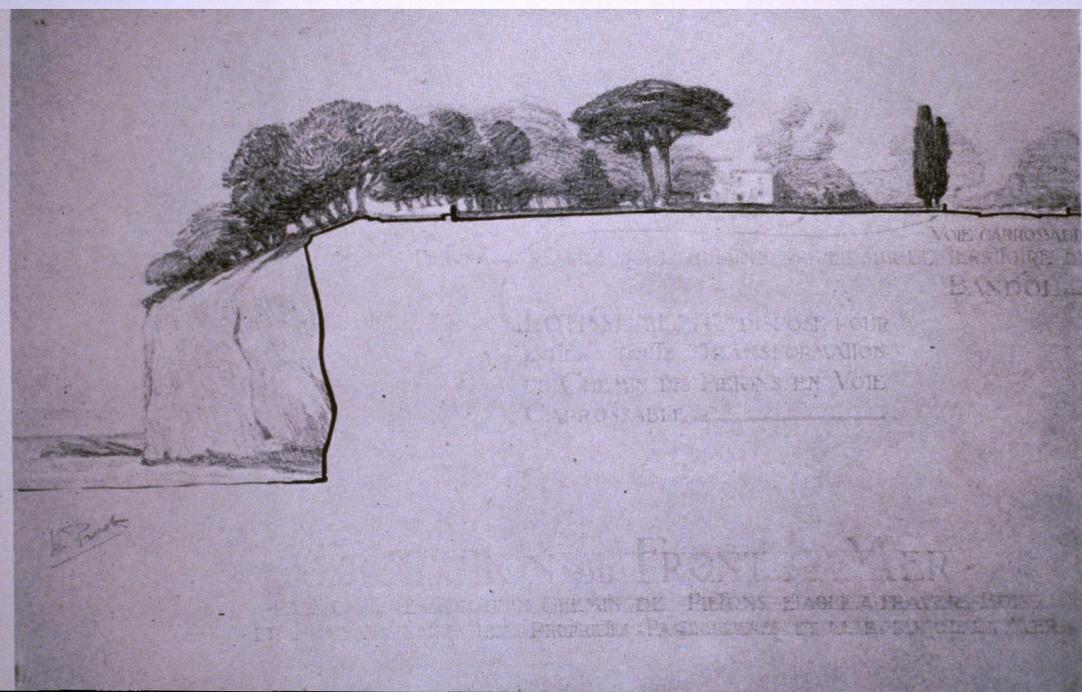
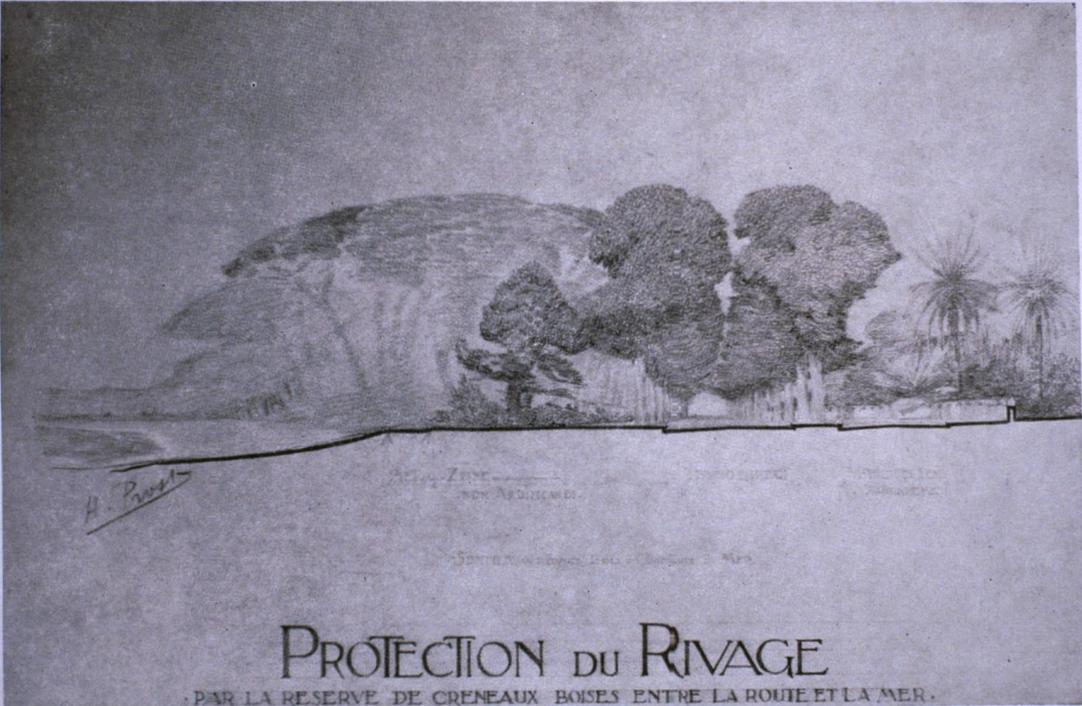


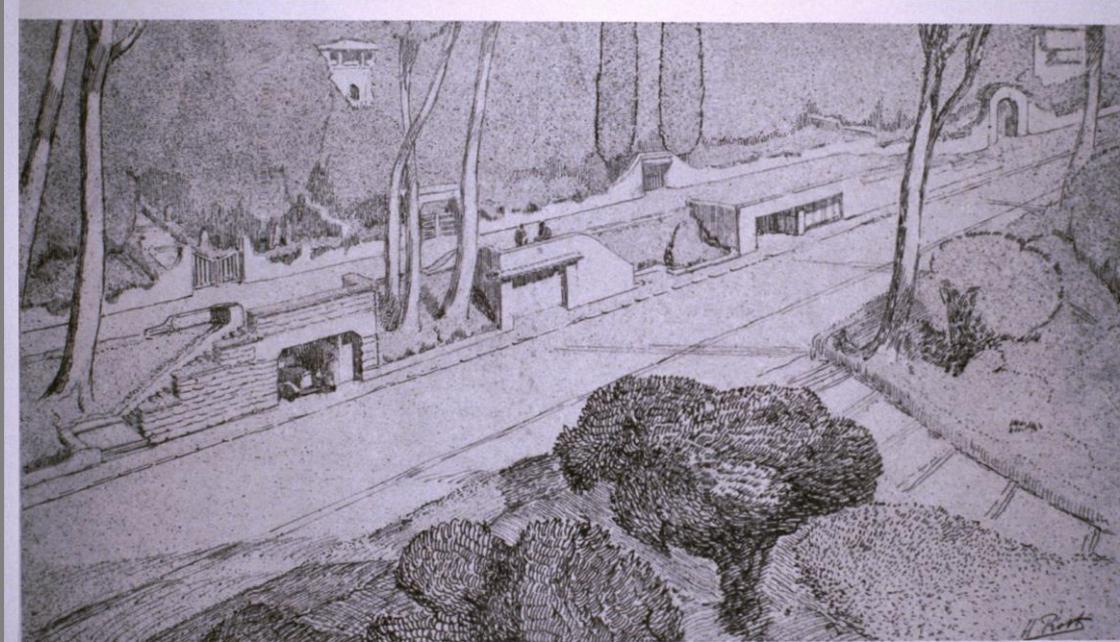
Aménagement d'un virage dangereux.



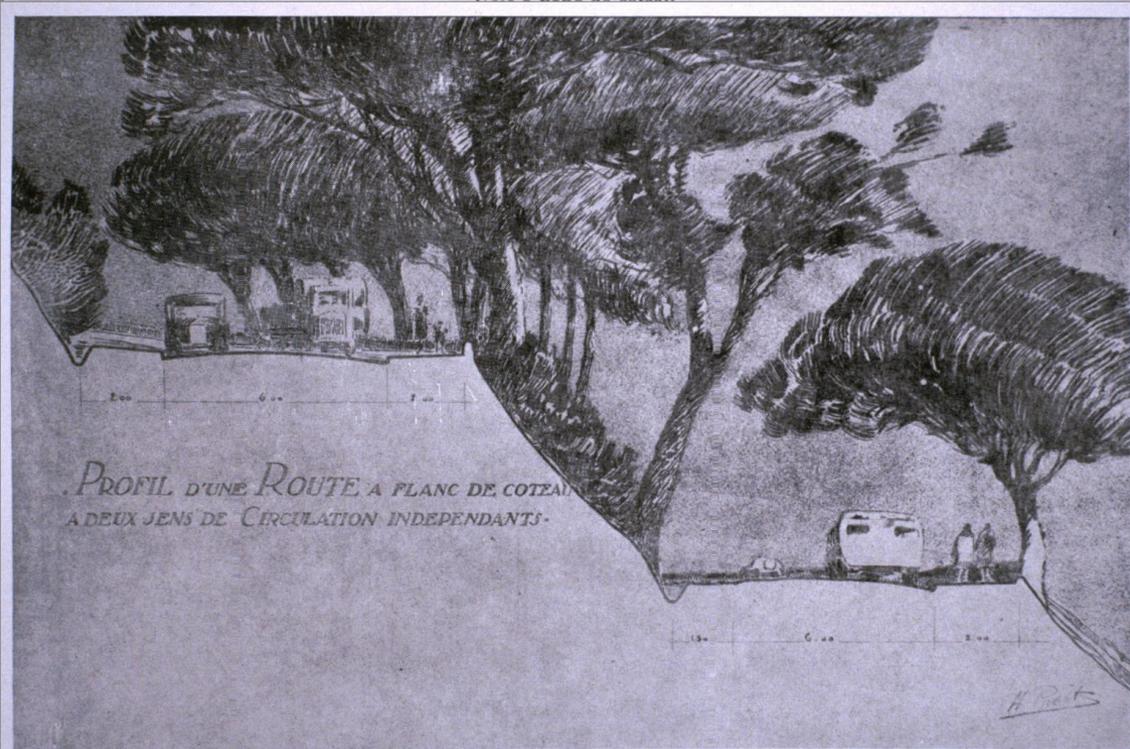
Virage dans un thalweg.

La route littorale et sa zone non aedificandi

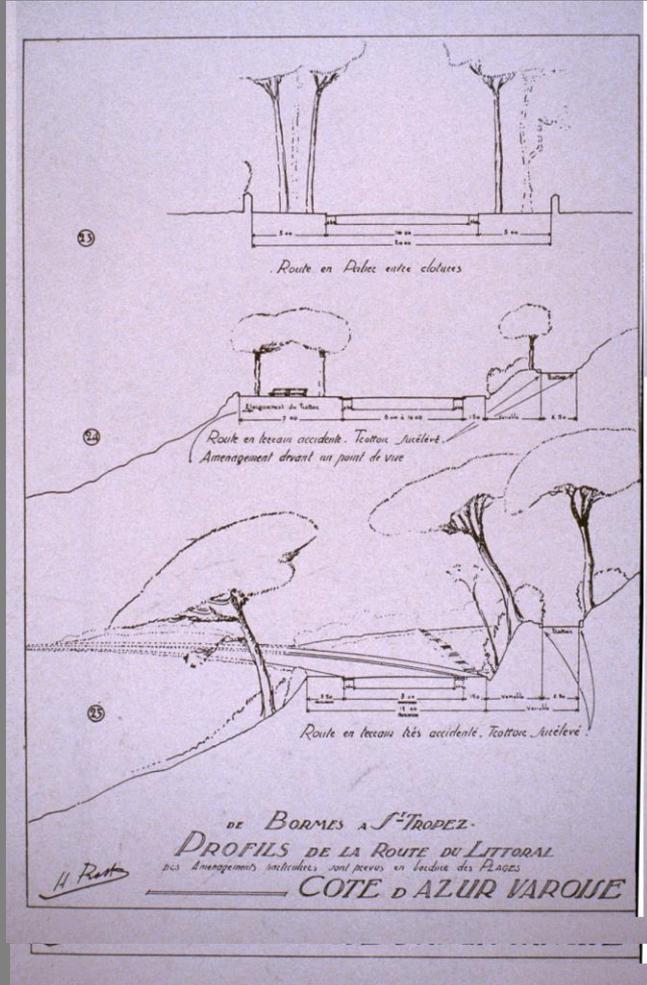




Vue à l'ouest de la route



PROFIL D'UNE ROUTE A FLANC DE COTEAU
A DEUX SENS DE CIRCULATION INDEPENDANTS.



13

Route en talus entre clôtures

14

Route en terrain accidenté. Trottoir surélevé.
Aménagement d'un point de vue

15

Route en terrain très accidenté. Trottoir surélevé.

DE BORMES A S'-TROPEZ.
PROFILS DE LA ROUTE DU LITTORAL

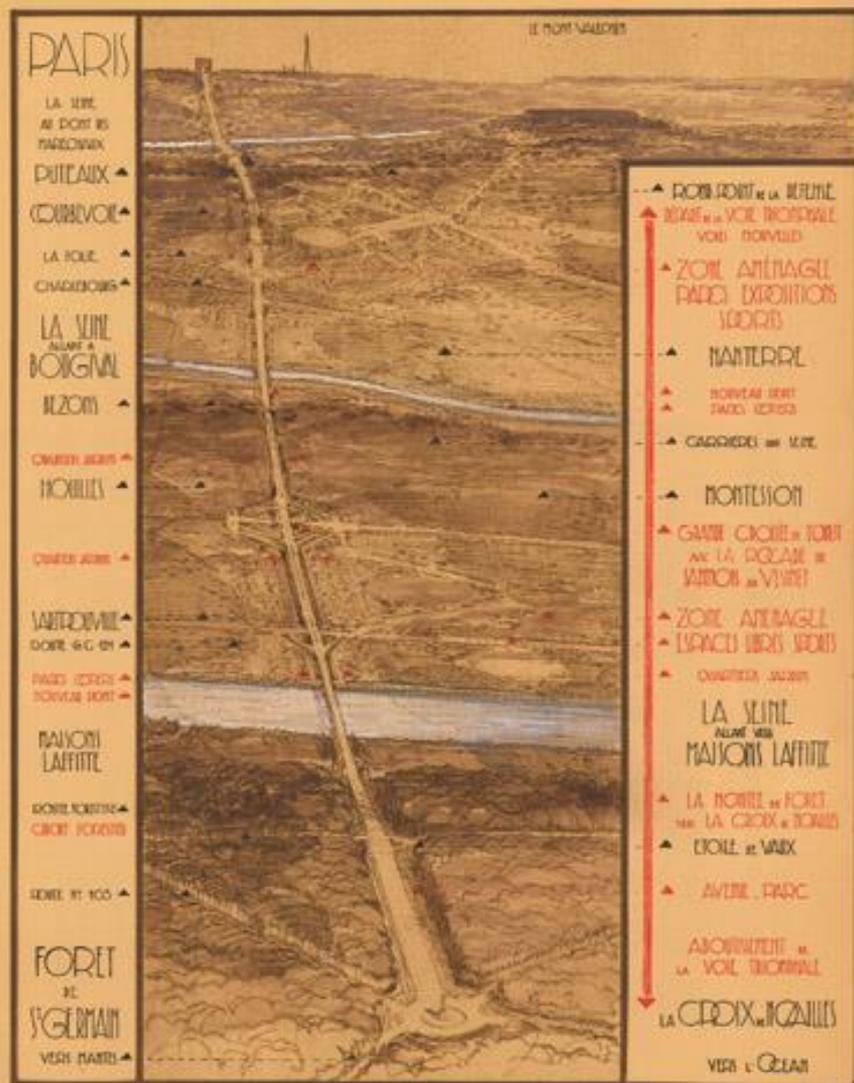
Les aménagements indiqués sont prévus en bordure des PLACES

COTE D'AZUR VAROISE

H. Raut



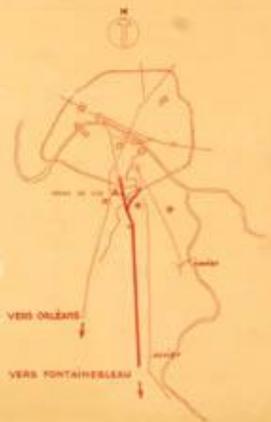
Plan directeur d'Istanbul (1936-1951).



LES GRANDES SORTIES DE PARIS VERS L'OUEST
LA VOIE TRIOMPHALE DE PARIS à S'GERMAIN
VERS LES PROVINCES OCCIDENTALES DE FRANCE

AUTOROUTE DU SUD

ACCÈS PAR
MONTsouris-GENTILLY
VERS FONTAINEBLEAU
ET LA MÉDITERRANÉE
PASSAGE AU-DESSUS
DE LA
VALLÉE DE LA BIÈVRE



PROJET



ÉTAT ACTUEL

Les figures du grand paysage dans le plan Prost

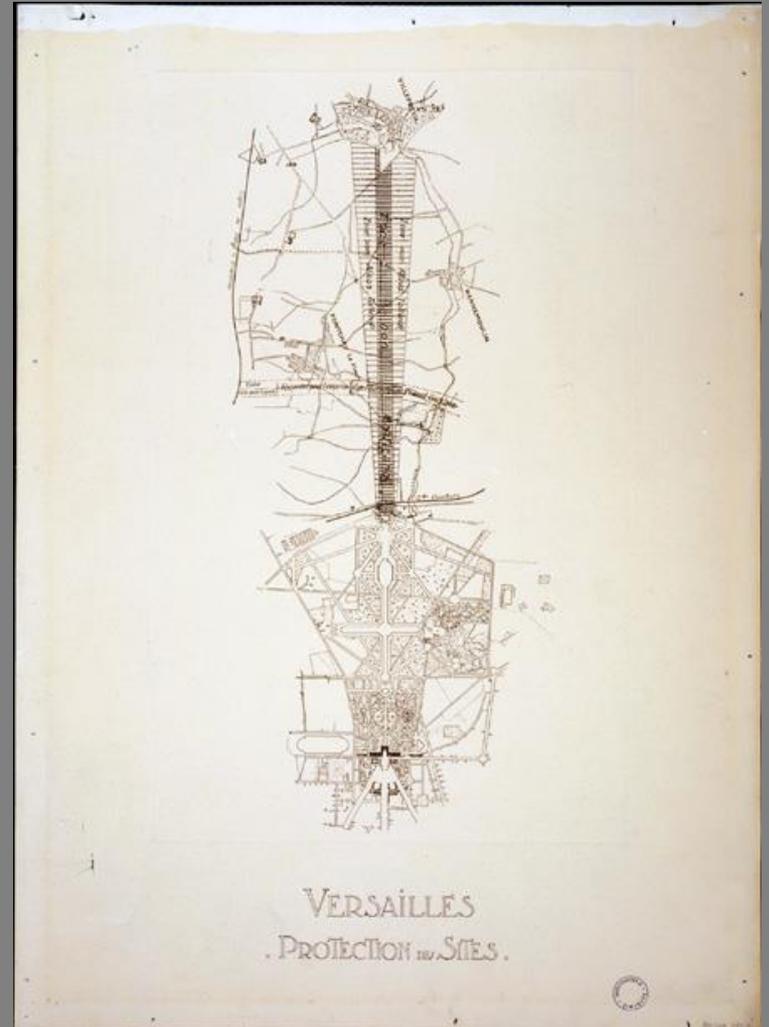
- Les « Parcs côtiers de la Seine » constitués de *parkways* sur les méandres à préserver de l'urbanisation.
- Une « Rocade des hauteurs » articulant des départementales existantes avec des points de vue aménagés vers le lointain.
- Une « Route des forts de l'Est » (une idée lancée par Louis Bonnier en 1913 et reprise par Jaussely dans son projet pour le concours d'extension de Paris en 1919).
- La protection des sites des parcs de Versailles, Saint-Germain, Meudon, Sceaux.
- Une « grande montée en forêt vers la Croix de Noailles » avec un nouveau pont sur la Seine prolongeant la « Voie triomphale » par une rampe d'accès vers la terrasse de Saint-Germain-en-Laye.
- Une « Route des parcs » en automobile sur des allées existantes de Versailles et de Marly (créditée après mai 1934 à Robert Danis, architecte en chef à l'Inspection générale des bâtiments civils et palais nationaux, par ailleurs concepteur du belvédère du triangle autoroutier de Rocquencourt).

*Du Belvédère de Meudon à l'Abreuvoir de Marly.
Route des Parcs*



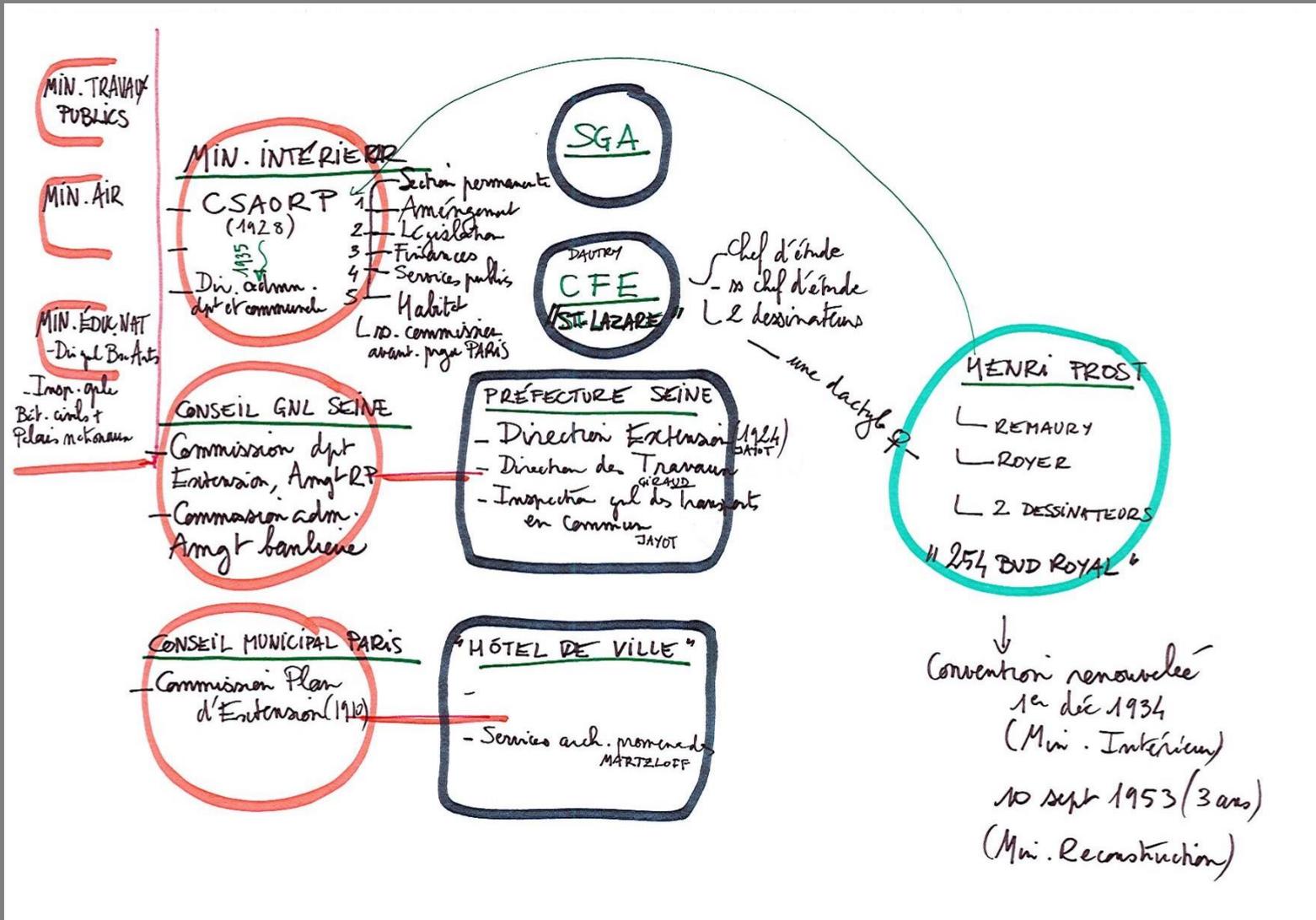
R. Danis, touristic parkway through the wooded areas west of Paris, 1934

La route des parcs (Robert Danis).



Les cônes de protection

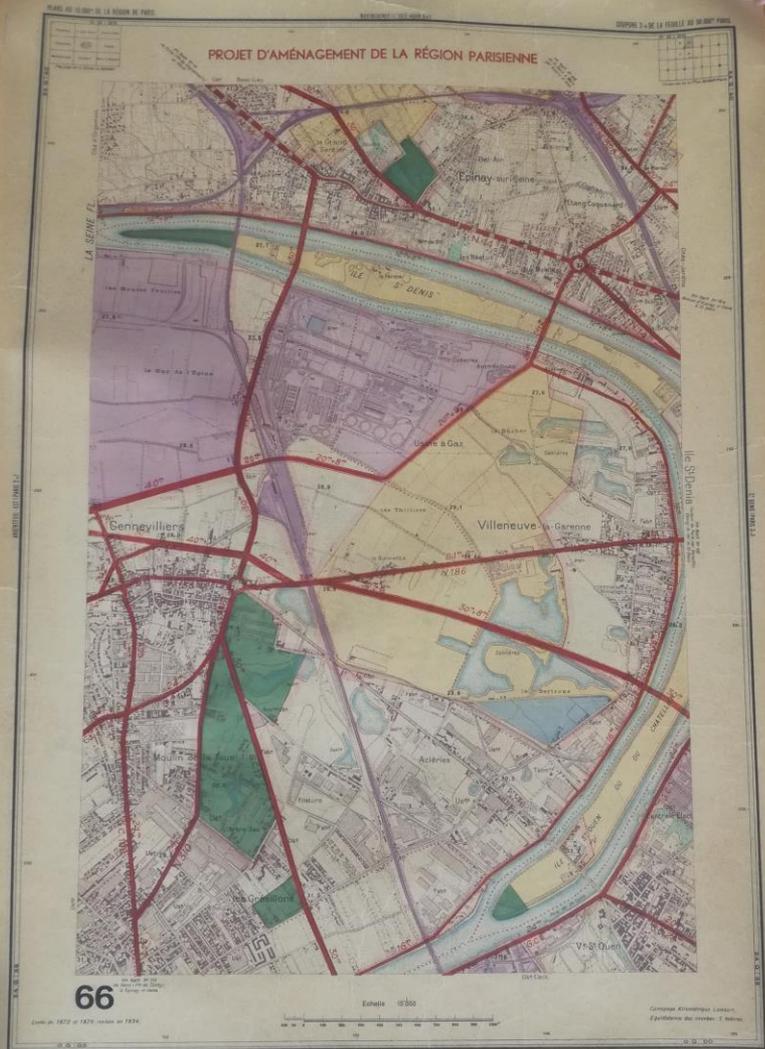
Organigramme des organes et services 1933-35



D'après : « Plan régional de Paris. Bureau technique. Récapitulatif des frais 1933-34 »

CAA 20_Fonds Prost_343 AA 5/1_HP ARC 2/6c

GENNEVILLIERS



ST DENIS



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

1939 le PARP est déclaré d'utilité publique par décret du 22 juin 1939,

1941 Validation du PARP par la loi du 28 août 1941, après qu'un *Comité d'Aménagement de la Région parisienne* ait été mis en place le 26 mai (parmi ses membres Joseph Marrast, Henri Prost et Pierre Remaury)

1941 Inauguration du premier tronçon de l'autoroute de l'Ouest.

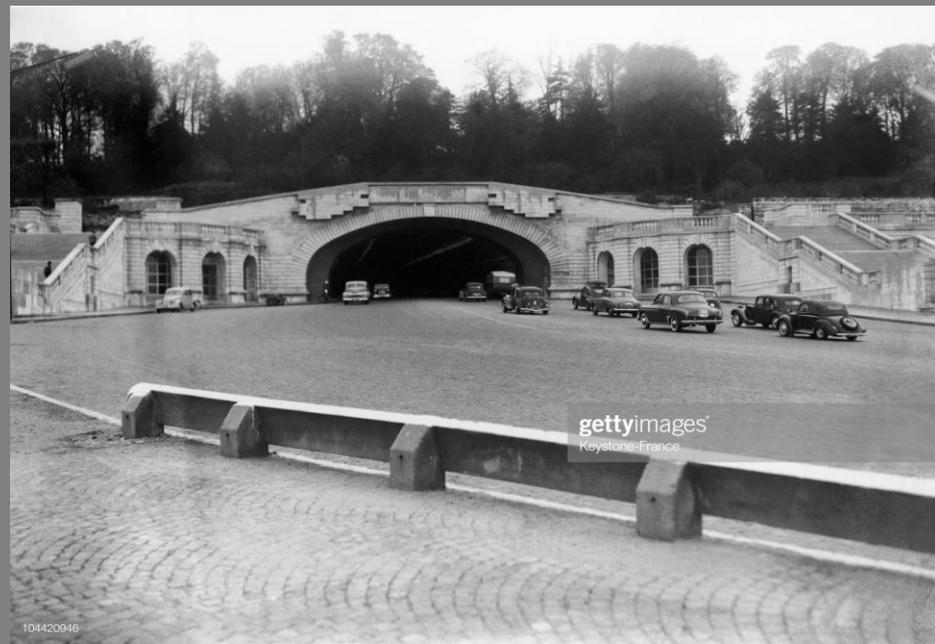
1941 Début des expropriations sur la zone des fortifications.



140, P140. 2/1.3



140, P140 2/1.4



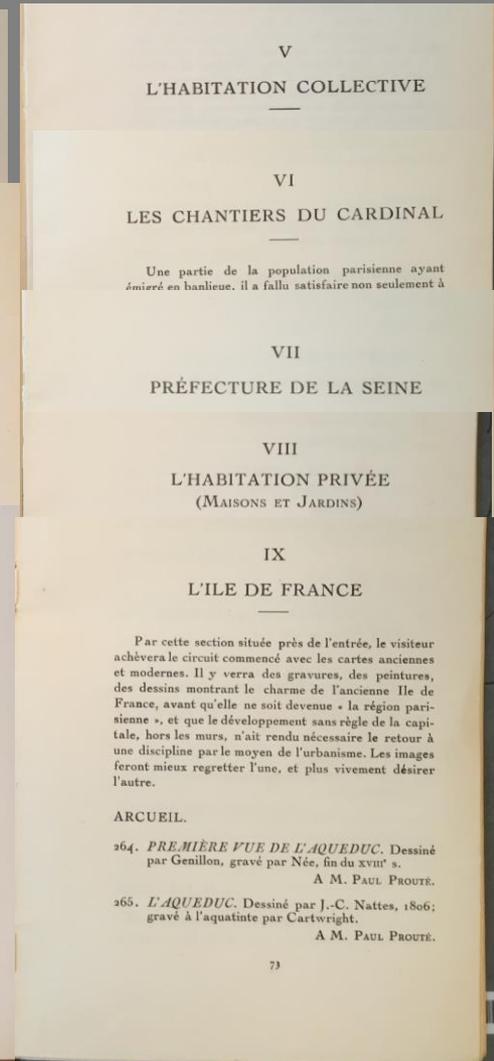
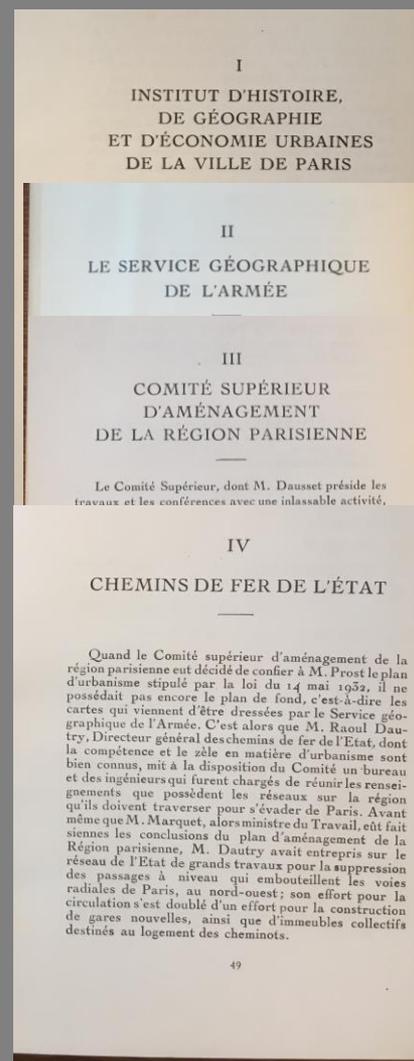
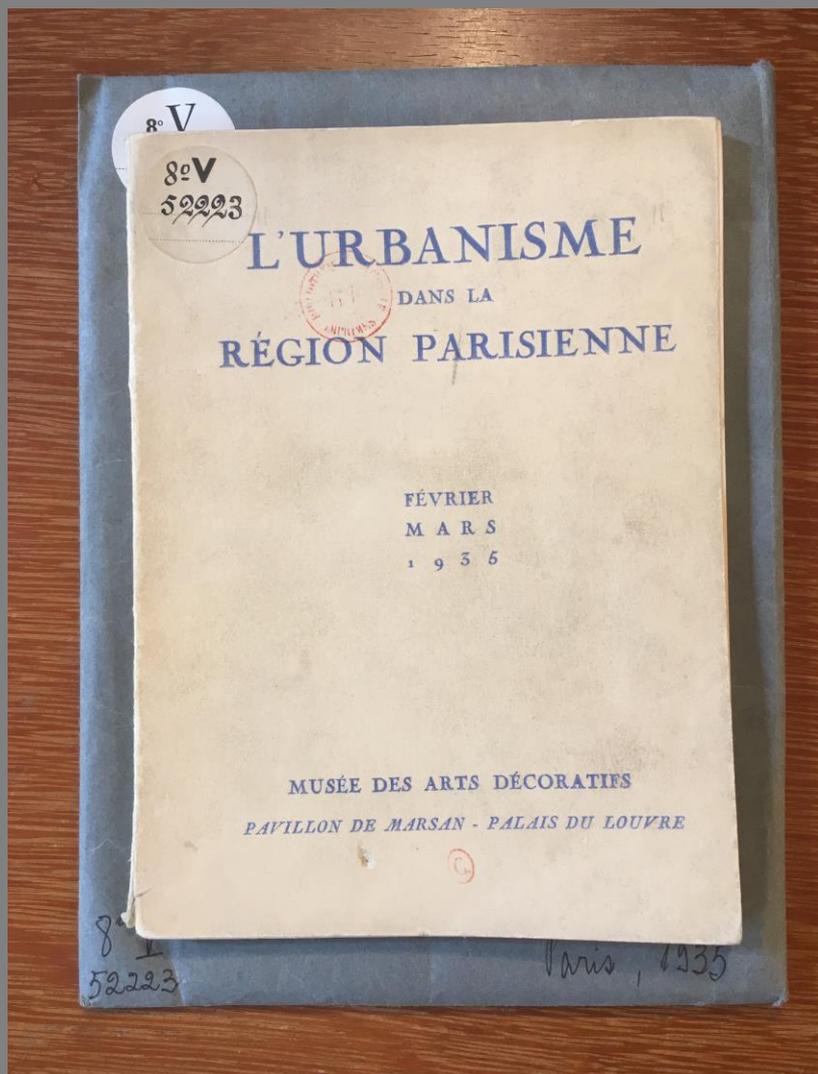
Le Tunnel de Saint-Cloud, 1957.



Le Triangle de Rocquencourt,
L'Illustration, n° spécial Paris, mai 1938.

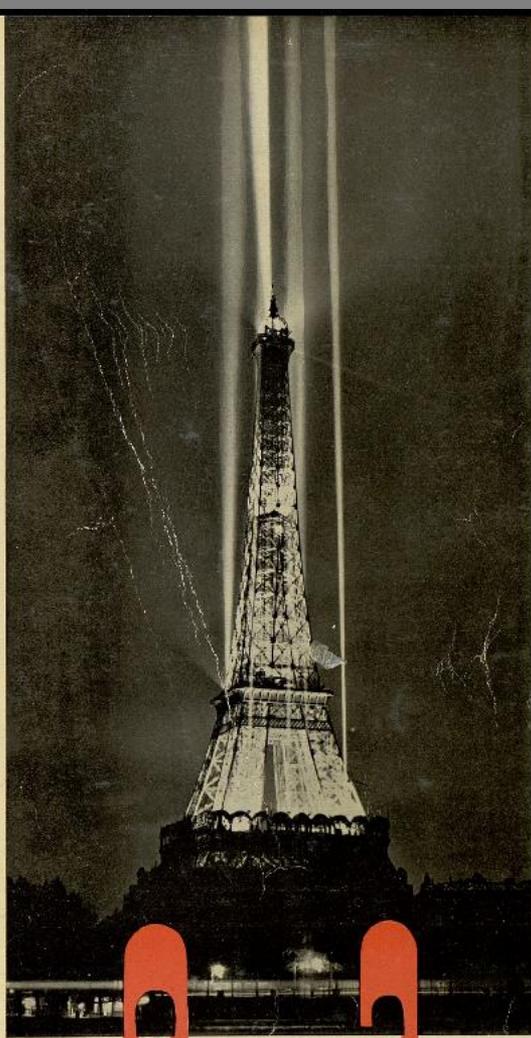
Ci-dessus : détail des croisements superposés de la route des Parcs et des deux ramifications de l'autoroute de l'Ouest (Bretagne et Normandie) ; au centre : le signal dit des Trois-Provinces. Bofquin et de Buffevant, ingénieurs des ponts et chaussées ; Danis, archit. Maquettes Perfecta.

1935 exposition grand public au Musée des Arts décoratifs



1937 le P.A.R.P. à l'Exposition internationale des arts et techniques





LA LEÇON DE L'EXPOSITION DE 1937

ENQUÊTE DE L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI

- 1^o. — L'Exposition de 1937 a repris l'emplacement de toutes les précédentes expositions. Estimez-vous que son succès était subordonné à cet emplacement. En auriez-vous préconisé un autre ?
- 2^o. — La conception même de l'actuelle Exposition vous donne-t-elle satisfaction ? Auriez-vous réuni dans quelques importants bâtiments les sections étrangères, les sections françaises, régionales ou coloniales, etc... Comment auriez-vous conçu et réparti ces bâtiments ?
- 3^o. — Les architectes doivent-ils être appelés par voie de concours ou choisis arbitrairement par une personnalité responsable ?
- 4^o. — Comment concevez-vous le rôle des Services d'architecture d'une grande exposition ?
- 5^o. — Auriez-vous discipliné l'architecture des pavillons ou des constructions pour créer un ensemble homogène ?
- 6^o. — A quoi ou à qui attribuer tous les retards de l'Exposition ? Aurait-on pu les éviter ?
- 7^o. — Que pensez-vous du principe même des grandes expositions internationales ? En souhaitez-vous



Un athème sur l'Exposition de 1937. Les mêmes de certains de l'autorité de difficile et mal

des méthodes employées par nos architectes pour une mesure auverne ne s'est-on vu les circonstances préparer l'avenir et à présent, laisser la que nous avons eu puée. — A. B.

en partie le hasard et pour des travaux associés ou non à des de Expert, Gome, et Stevens, Moreux, et pu être associés à

en valeur de talents

doit pas être traité porte pas les mêmes posées n'ont pas à création durable.

L'ensemble homogène certaines parties, léta a été laissée en terrain et son aspect.

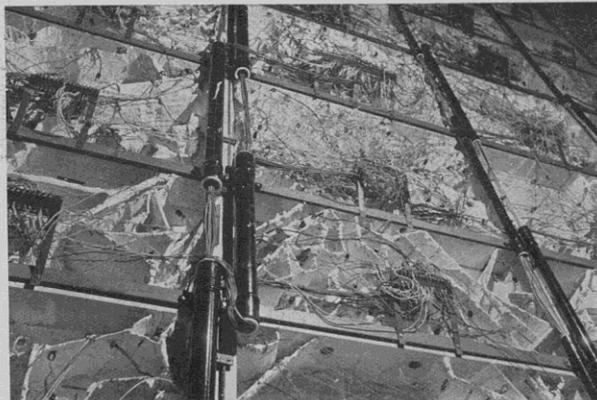
reprises, augmentées au lieu de 15 randes concessions; les plus importants, ministérielles.

L'Architecture d'Aujourd'hui, n°8, 1937.

Le « questionnaire » de *L'Architecture d'Aujourd'hui* : l'emplacement de l'Expo 1937. une occasion manquée de développer un plan d'extension vers l'Ouest avec plein-air et des promenades sur les berges de la Seine et depuis le Mont Valérien (Sellier, Beaudouin et Lods, Agache).

1937

Plan-relief du département de la Seine électrifié et interactif...



... Un équipement électrique de plus de 1.500 lampes se répartissait en 40 allumages successifs...

Photo P. Henrot.

l'assurèrent, trois disques, dont le déroulement commandait la succession des allumages qui, en une douzaine de minutes, allaient résumer pour le visiteur l'essentiel des dispositions du plan régional.

Nos lecteurs trouveront ici ces commentaires; ils rétabliront facilement les jeux de lumière, les allumages: les rivières, le relief du sol, les espaces libres, les premières enceintes, les périmètres d'agglomération;

puis les grandes routes rayonnantes avec leurs voies d'évitement, les routes circulaires, les cinq autoroutes et la rocade qui les relie, les voies touristiques; enfin le réseau multiple de routes secondaires, dont l'éclairage total transformait la maquette en un chantant vitrail.

J. R.

Photo P. Henrot.

territoires à urbaniser de chaque commune, laissant entre eux la zone dite « non affectée ».

Pour rendre lumineux tous ces éléments, un travail long et minutieux fut alors entrepris: chaque rivière, chaque route existante, chaque voie nouvelle fut entaillée dans le plâtre du plan-relief, puis la tranchée ainsi obtenue recouverte d'une feuille de rhodoïd de couleur, et l'ensemble raccordé par un « rendu » général qui tint compte de toutes les agglomérations avec leurs rues essentielles, leurs îlots construits, leurs jardins.

Chacune de ces tranchées lumineuses fut ensuite isolée de ses voisines par des cloisons destinées à sélectionner les éclairages qu'un équipement électrique comprenant plus de 1.500 lampes répartissait en quarante allumages successifs (3).

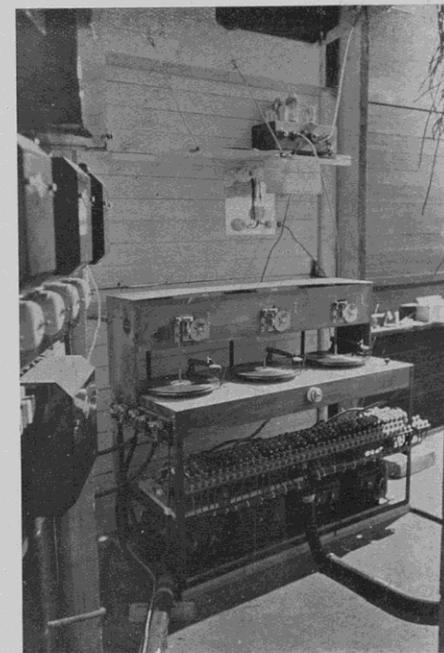
Ces éclairages par transparence, qui intéressaient le réseau routier et les rivières, étaient encore complétés par plusieurs éclairages par projection: l'un, frisant, faisant ressortir le relief du sol; l'autre, rouge, mettant en valeur, par opposition, les masses boisées de l'agglomération; le troisième enfin, par rayons ultra-violet sur la peinture fluorescente qui avait été employée pour sertir les périmètres d'agglomération.

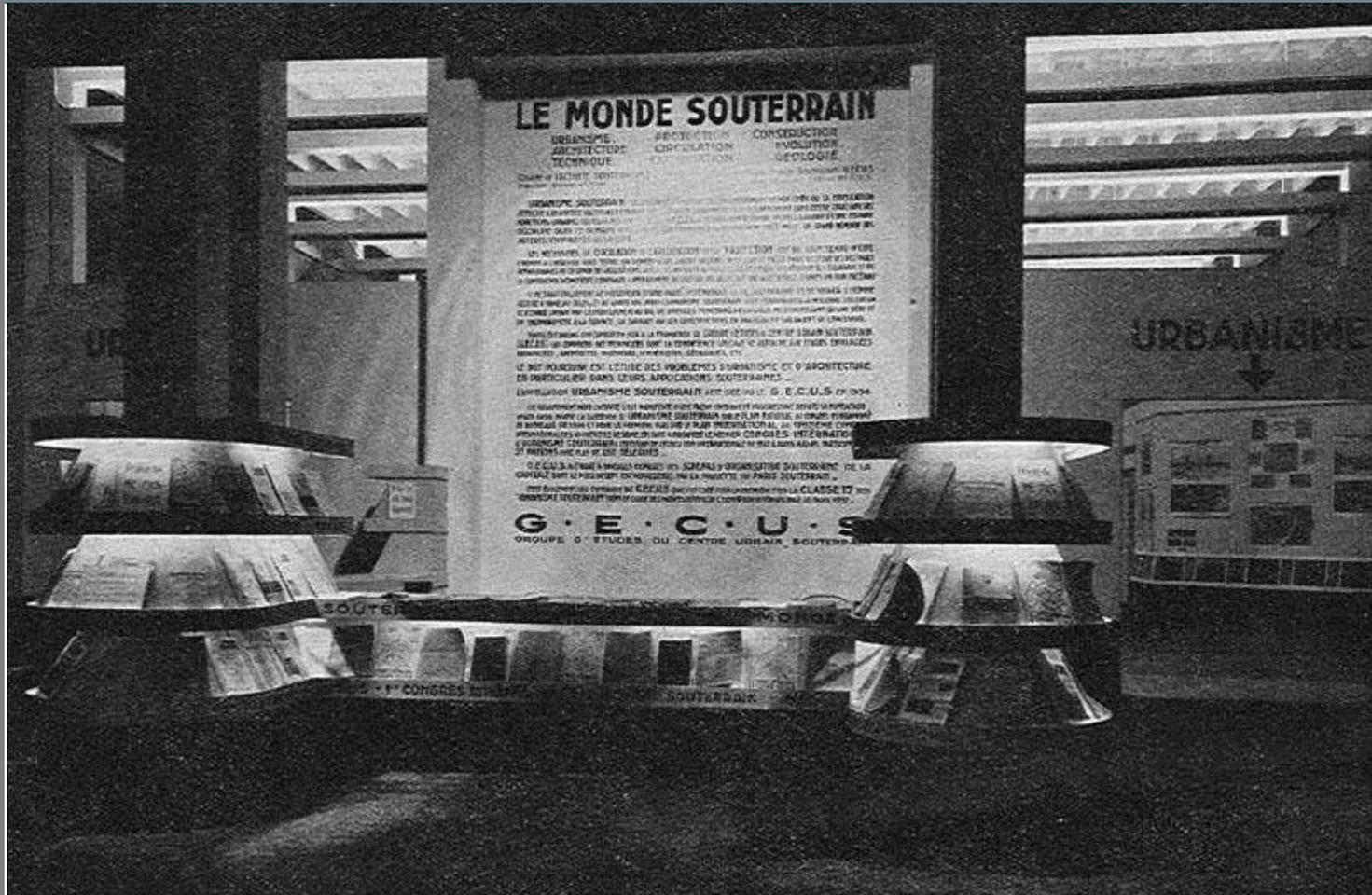
Restait enfin la présentation des commentaires du plan, la « sonorisation » de cet ensemble.

Trois disques à mise en route automatique

(3) C'est la Société **Technisonor** qui réalisa à la fois l'équipement électrique de la maquette, sa sonorisation et l'enregistrement des disques.

...Trois disques dont le déroulement commandait la succession des allumages, résumaient pour le visiteur l'essentiel des dispositions du plan régional...

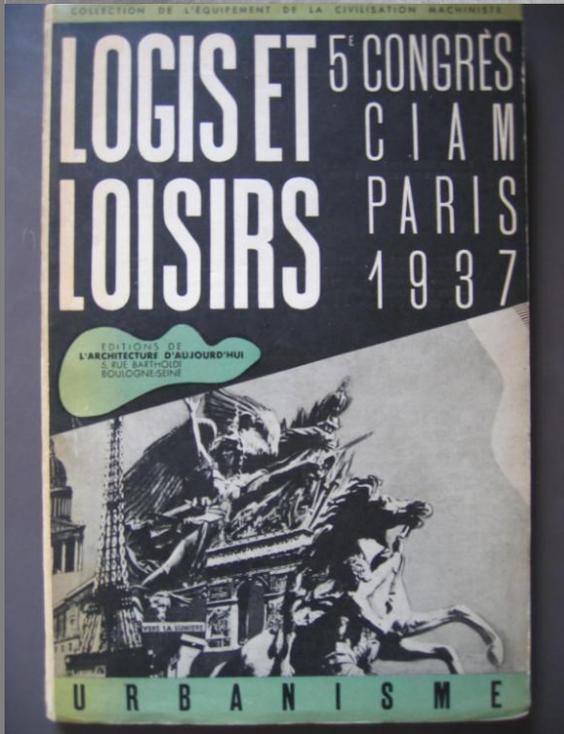
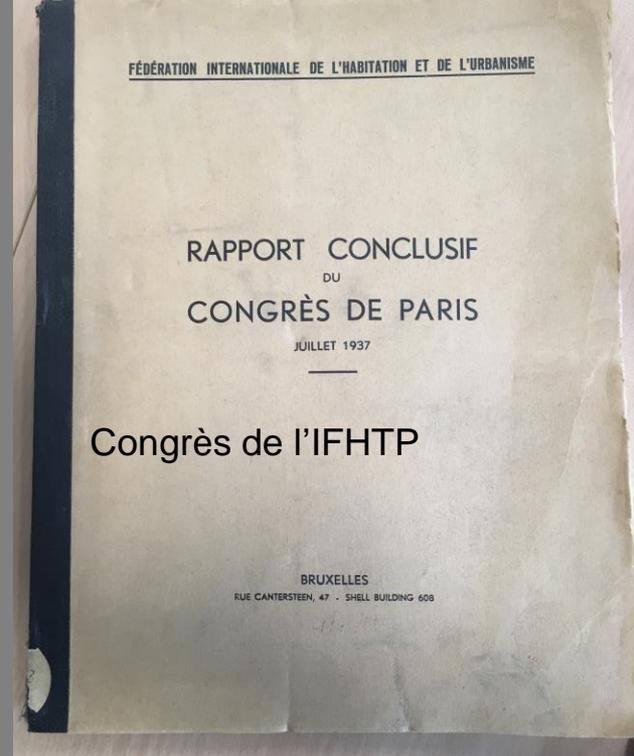
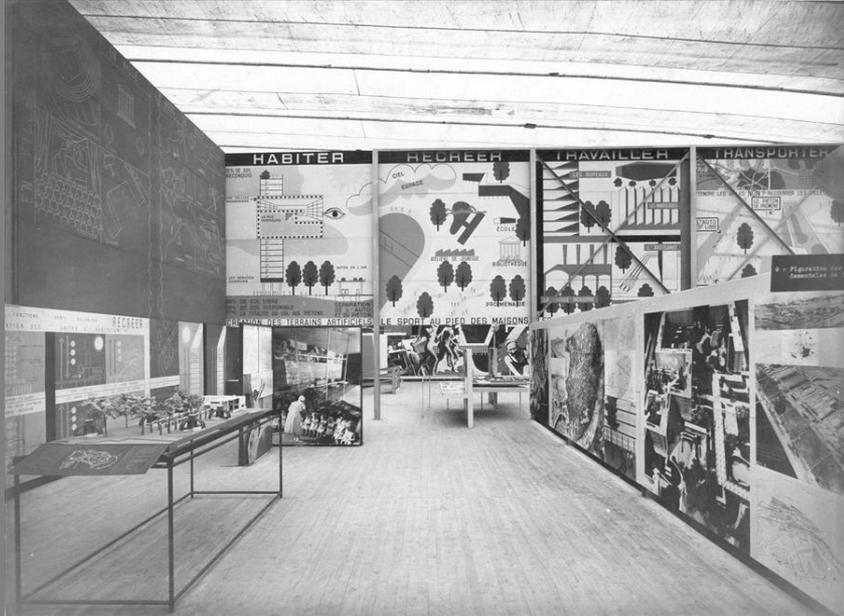




Exposition “Le Monde souterrain” du GECUS (Group e d’études de l’urbanisme souterrain

Section 17 TER de l’exposition au Musée d’Art modern.

[*Le Monde souterrain*, no.15-16-17 (November 1937): 161].



Editions de l'Architecture d'Aujourd'hui, 1938, 119 p.

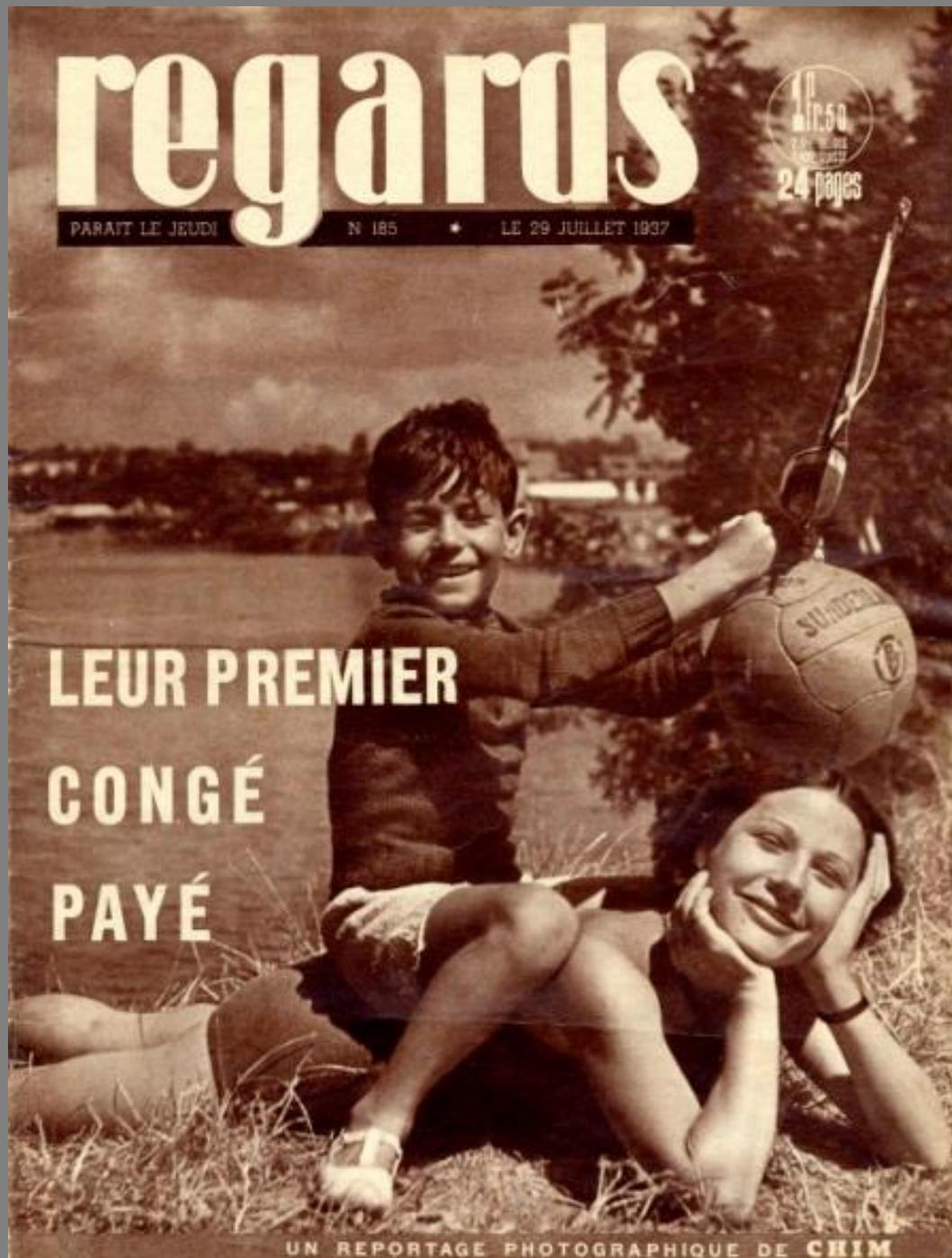
1936

Gouvernement du « Front populaire »

Quelle réactivité dans les débats sur la planification urbaine ?....

IFHTP, pratiquement aucune mention des loisirs, sauf par les Hollandais (la place de l'enfant dans les espaces libres résidentiels) et les Allemands (Bulletin n° 35 consacré aux systèmes de parcs all. et aux autoroutes paysagées).

CIAM 5 : Le thème des « Loisirs », choisi deux ans auparavant (1935), restera faiblement traité.



COLLECTION DE L'ÉQUIPEMENT DE LA CIVILISATION MACHINISTE

DES CANONS, DES MUNITIONS ?

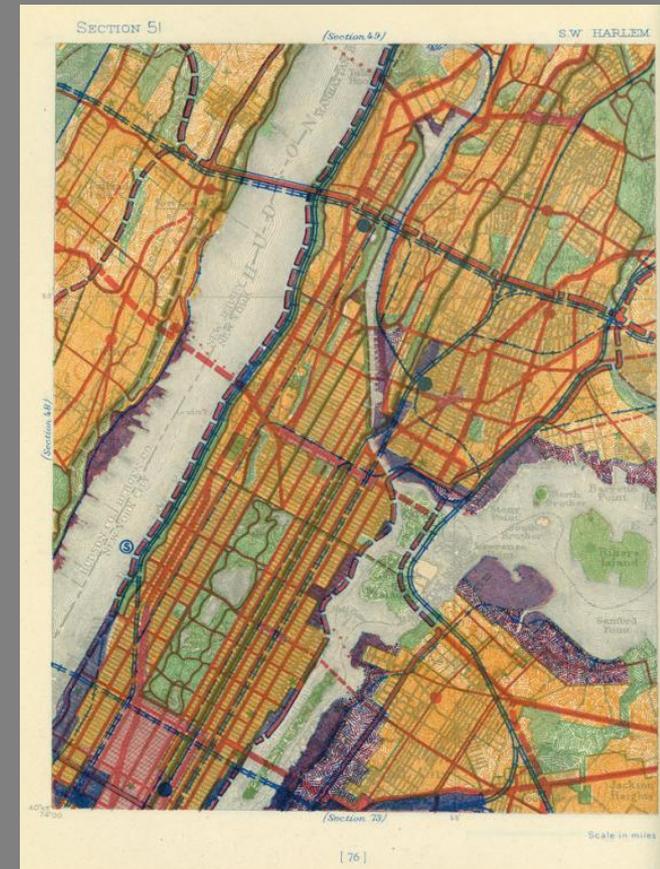
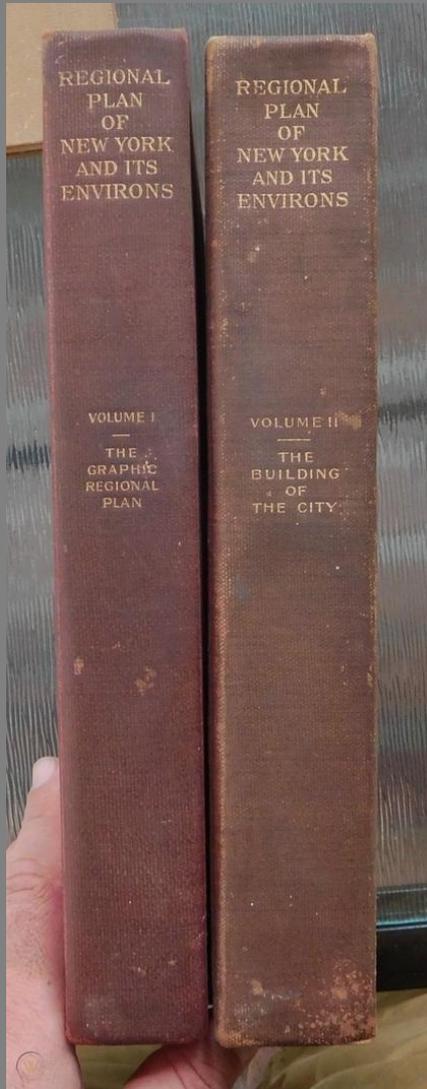


LE CORBUSIER

MERCI ! DES LOGIS... S.V.P.

ÉDITIONS DE L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI, 5, RUE BARTHOLÛI, BOULOGNE (SEINE)

New York, 1929



F. A. Delano, Thomas Adams (ed.), *The regional Plan of New York and its Environs*,
Vol. 1: The Graphic Regional Plan: Atlas and Description
Vol. 2: The Building of the City.
New York, Russel Sage Foundation, 1929.

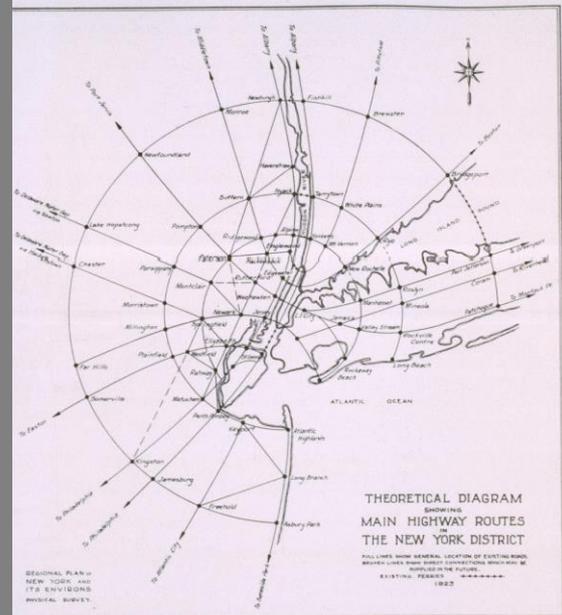


FIG. 4

ESTIMATES OF FUTURE TRAFFIC

107

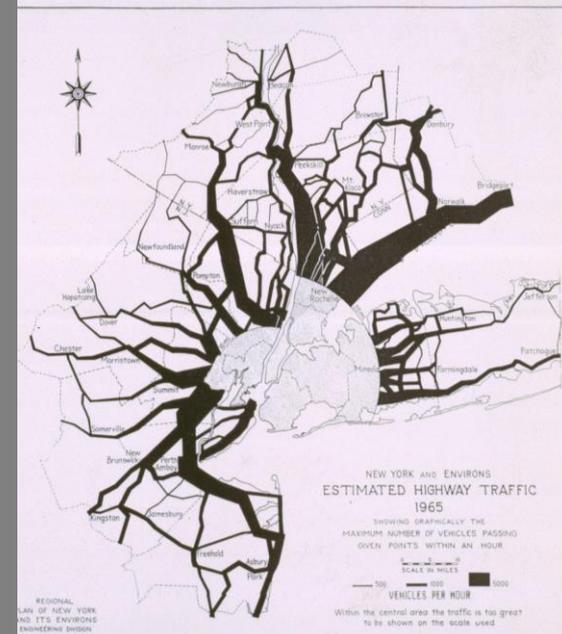


FIG. 60



COUNTY OF LONDON PLAN
1943



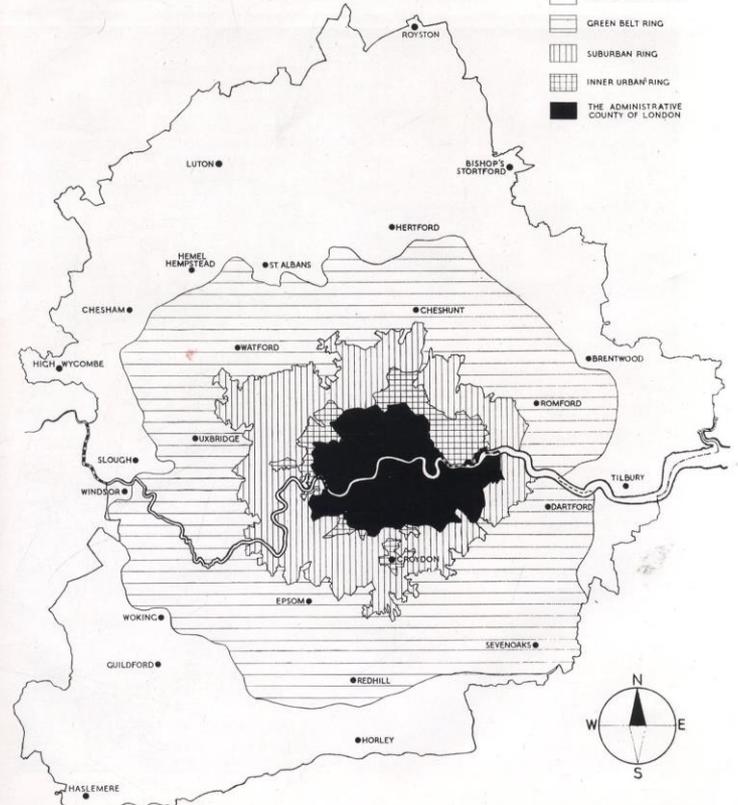
GREATER LONDON PLAN
1944

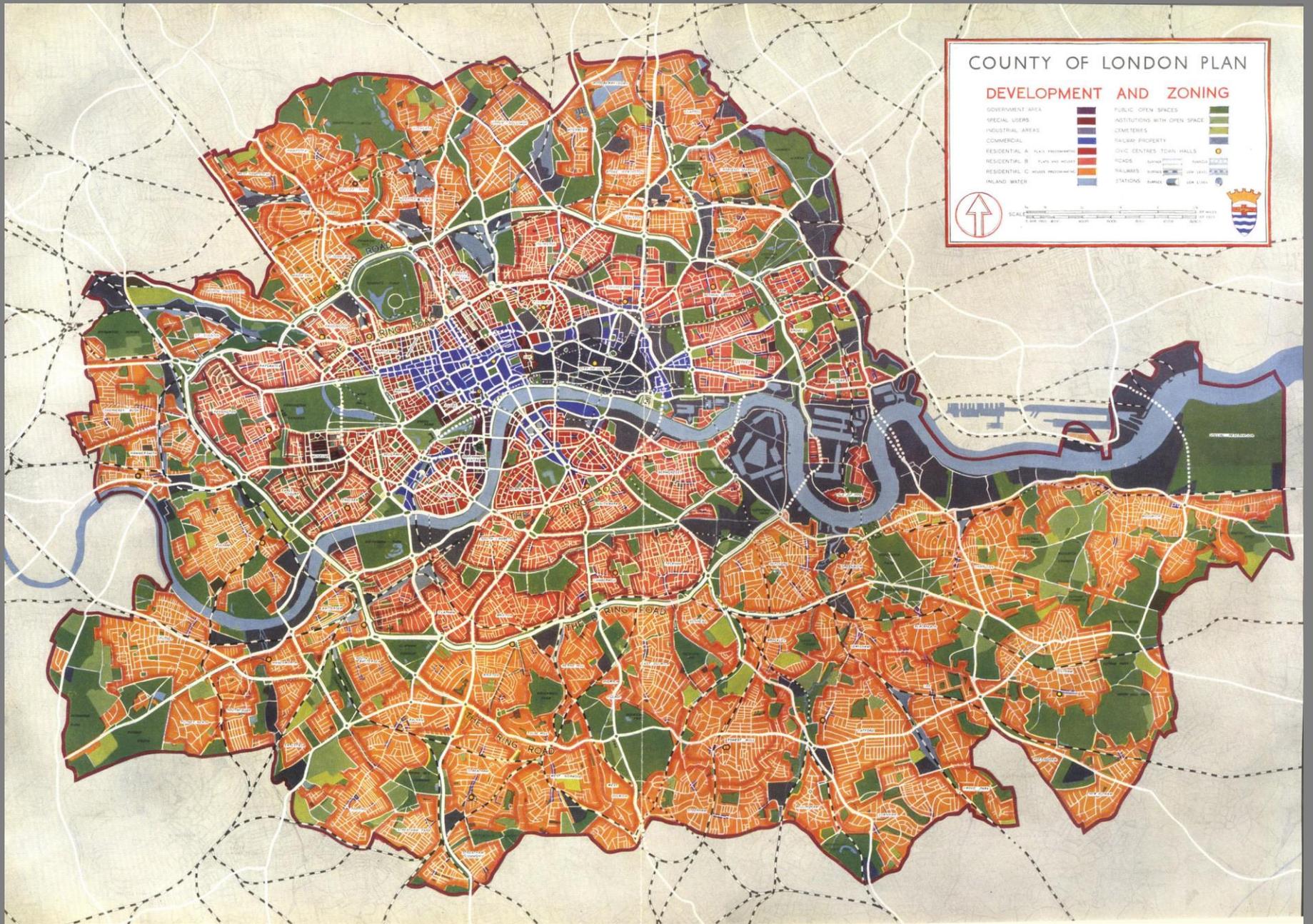
GREATER LONDON PLAN

THE FOUR RINGS

MILES 0 5 10 15 20 25 30

- OUTER COUNTRY RING
- GREEN BELT RING
- SUBURBAN RING
- INNER URBAN RING
- THE ADMINISTRATIVE COUNTY OF LONDON



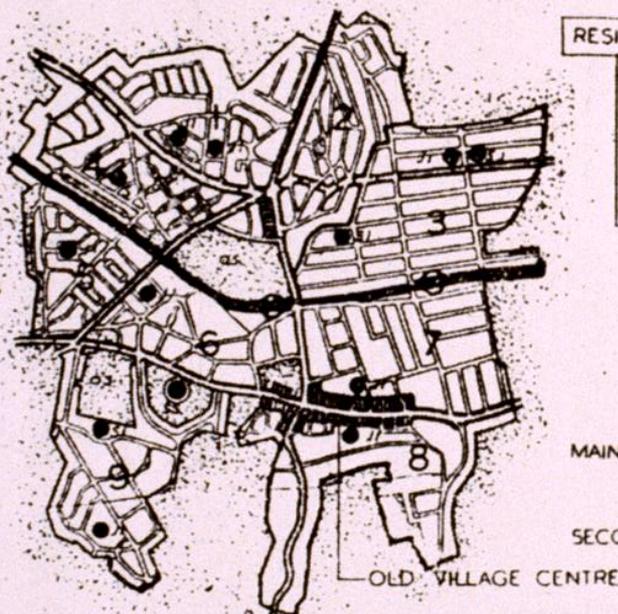


Le plan Abercrombie 1943 – County of London

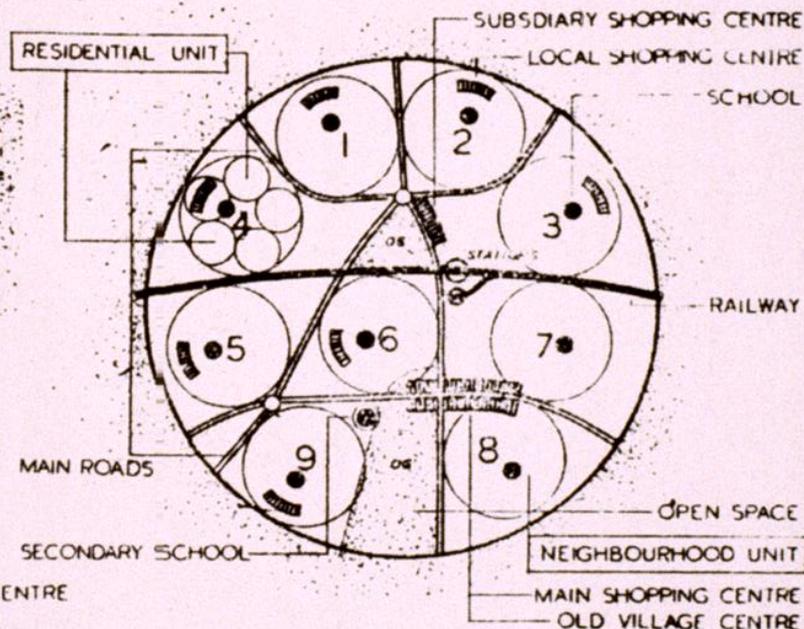
THE COMMUNITY OF ELTHAM

NINE DISTINCT NEIGHBOURHOOD UNITS ARE RECOGNISABLE FROM THE VARYING CHARACTER OF ROAD-PATTERN: THE RAILWAYS AND MAIN-TRAFFIC ROADS RESPECT THESE DIVISIONS WITH TWO EXCEPTIONS. EACH UNIT HAS AT LEAST ONE SCHOOL AND THERE IS ALSO A SECONDARY SCHOOL NEAR THE CENTRE OF THE COMMUNITY. A RAILWAY STATION AND MAIN & SUBSIDIARY SHOPPING CENTRES ARE ALSO PROVIDED IN THE AREA. THE NEIGHBOURHOOD UNITS HAVE NO LOCAL SHOPPING. OUR PROPOSALS ELSEWHERE PROVIDE FOR SUCH SHOPPING AS INDICATED IN THE DIAGRAMMATIC ANALYSIS. THESE UNITS OF ELTHAM ARE ALSO SMALLER THAN THOSE RECOMMENDED FOR REDEVELOPMENT AREAS WHERE A POPULATION OF 8-10,000 IS CONSIDERED DESIRABLE.

KEY	POPULATIONS
SECONDARY SCHOOL	1 — 4500
SENIOR (S)	2 — 4500
JUNIOR (J)	3 — 6500
INFANT (I)	4 — 4000
SHOPPING CENTRE	5 — 3000
TRAFFIC ROADS	6 — 2500
RAILWAY	7 — 3000
RAILWAY STATIONS	8 — 1600
OPEN SPACES	9 — 5500



NEIGHBOURHOOD UNITS AS EXISTING



DIAGRAMMATIC ANALYSIS

Rapport pour la planification du LC (London County of London Plan), 1943, diagramme d'une municipalité de banlieue, Eltham, équipements existants et à compléter.

GREATER LONDON PLAN MASTER PLAN 1944

RESIDENTIAL AREAS

HOUSING, SCHOOLS, SHOPS AND GENERAL COMMUNITY REQUIREMENTS INCLUDING SMALLER OPEN SPACES AND ROADS BELOW SUB-ARTERIAL CLASSIFICATION

NET RESIDENTIAL DENSITY IS SHOWN, I.E. AVERAGE NUMBER OF PERSONS PER ACRE OF HOUSING AREA WITH ITS RESIDENTIAL ROADS

ALL PROPOSALS SHOWN WITHIN THE AREA OF THE COUNTY OF LONDON, INCLUDING DENSITIES ARE TAKEN FROM THE COUNTY OF LONDON PLAN

CIRCLES DENOTE SUGGESTED SITES FOR NEW SATELLITE TOWNS

INDUSTRIAL AREAS

PRINCIPAL GROUPINGS

OPEN LAND

INCREASING INTENSITY OF RECREATION USE, IN ACCORDANCE WITH PRECEDENTS:

(A) ZONE 3 MILES DEEP WHERE LAND IS OF HIGH RECREATIONAL VALUE TO THE METROPOLIS AND CERTAIN AREAS ELSEWHERE OF SPECIAL SCENIC VALUE

(B) ZONE 1/2 MILE DEEP WHERE LAND FOR RECREATION GENERALLY PUBLICLY OWNED AND HIGHEST LOCAL PRIORITY ALSO VARIOUS EXISTING PRIVATE & SEMI-PUBLIC OPEN SPACES HOSPITALS ETC ELSEWHERE (LAND EXCLUSIVELY FOR RECREATION)

MAJOR AIRPORTS

WATER

INCLUDING CANALS

ROADS

EXPRESS ARTERIAL
SUB-ARTERIAL
ARTERIAL
PARKWAYS

RAILWAYS

STEAM
ELECTRIC

GREATER LONDON PLAN MASTER PLAN 1944

RESIDENTIAL AREAS

HOUSING, SCHOOLS, SHOPS AND GENERAL COMMUNITY REQUIREMENTS INCLUDING SMALLER OPEN SPACES AND ROADS BELOW SUB-ARTERIAL CLASSIFICATION

NET RESIDENTIAL DENSITY IS SHOWN, I.E. AVERAGE NUMBER OF PERSONS PER ACRE OF HOUSING AREA WITH ITS RESIDENTIAL ROADS

ALL PROPOSALS SHOWN WITHIN THE AREA OF THE COUNTY OF LONDON, INCLUDING DENSITIES ARE TAKEN FROM THE COUNTY OF LONDON PLAN

CIRCLES DENOTE SUGGESTED SITES FOR NEW SATELLITE TOWNS

INDUSTRIAL AREAS

PRINCIPAL GROUPINGS

OPEN LAND

INCREASING INTENSITY OF RECREATION USE, IN ACCORDANCE WITH PRECEDENTS:

(A) AGRICULTURE PREDOMINATES

(B) METROPOLITAN GREEN BELT & SPECIAL SCENIC AREAS

(C) LOCAL GREEN BELT AND NON-AGRICULTURAL OPEN SPACE

(D) PUBLIC OPEN SPACE

MAJOR AIRPORTS

WATER

INCLUDING CANALS

ROADS

EXPRESS ARTERIAL
SUB-ARTERIAL
ARTERIAL
PARKWAYS

RAILWAYS

STEAM
ELECTRIC





PLANNING YOUR NEIGHBOURHOOD

for home  

for work  

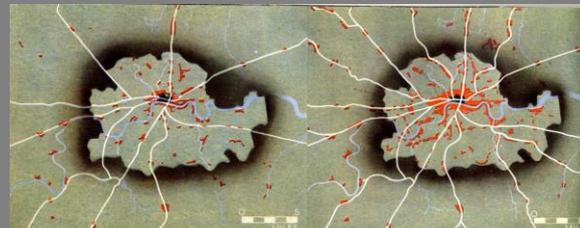
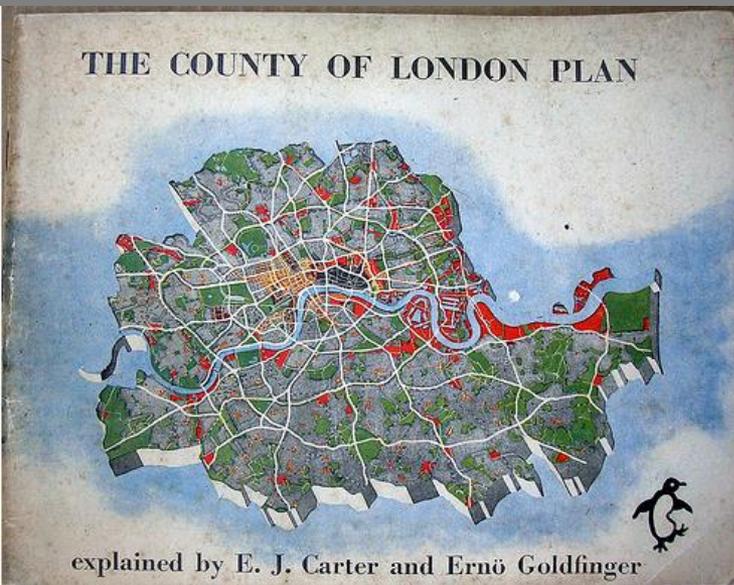
for play  

Prepared by THE AIR MINISTRY DEPARTMENT OF EDUCATIONAL SERVICES

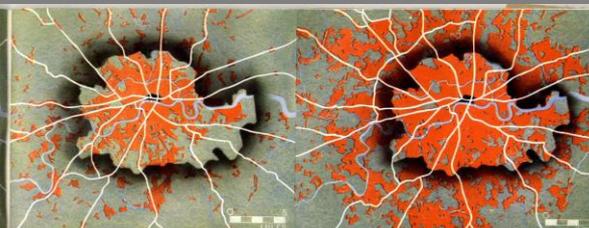
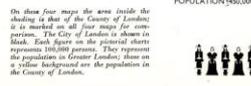
by Eric Colclough, M.P.E.L., and Victor Blackwell.

London: George Gollancz. Colclough: Studio Blackwell for revision and Victor Blackwell for illustrations.

4
Planning means
Schools, Shops, Work and Recreation
within easy reach of our Home



1660. London soon after the Civil War and just before the Great Fire. The main roads are predominantly following those of Roman times. The city is the centre of trade and crafts. In the north, east and south the City has overflowed beyond its walls. In the west are the Royal palaces, Parliament and the seat of Government - Westminster. The buildings in the City are mainly half-timbered houses, churches in the Gothic manner, the whole scenery dominated by the tower of St. Paul's. The surrounding fields are at walking distance from every part of the city.

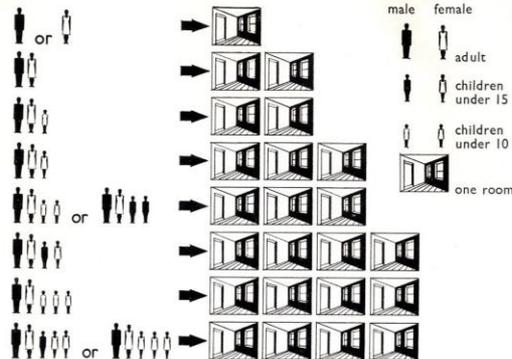


1862. London had become the biggest part in the world, the centre of the biggest empire, an unrivalled centre of commerce and finance, the capital of the first industrial power. Canals have been dug, the railways have come to stay. This is London at the height of the industrial revolution, rich in the west and north, slums and misery in the east and south.



Today. Irresistibly the city has spread, engulfing the surrounding countryside. The industrial revolution is far from being over. Its fruits of plenty have not yet been harvested.





HOUSING STANDARDS
The numbers in each family determine the size of the dwelling.

This diagram shows the least accommodation that must be planned for each family in flats or in houses, from the bachelor or spinster, the family of one that needs at least a bed-sitting room, to the large family that needs at least a living room, a bedroom for the parents and a separate bedroom for each pair of children of the same sex over ten years old. The diagram shows only the needs of families up to those with three children; the larger families of which there are many need even larger homes. All this must and can be given.

FAMILIES OF DIFFERENT SIZES NEED DWELLINGS OF DIFFERENT SIZES

A HOME OF ONE'S OWN

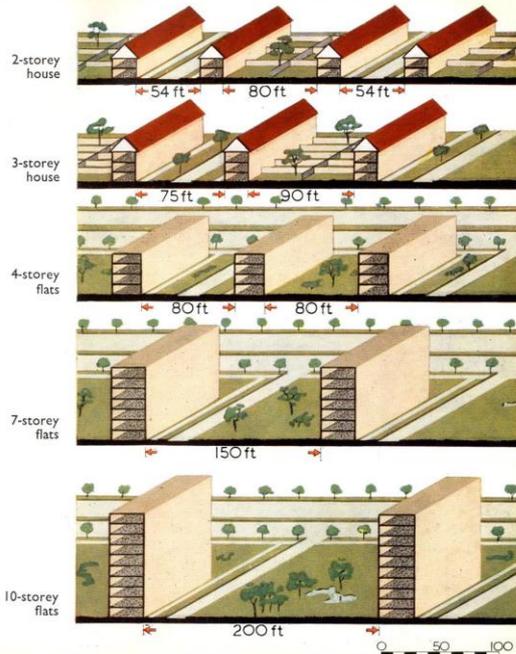
According to the 1931 Census there were about 1,190,030 separate families in the County of London and every one of them has the right to expect a HOME OF ITS OWN. As things are now 752,705 families, or 63.5 per cent. of the total, must share their homes. Some like to do so and some

quite definitely do not—old folks are forced to live as pensioners along with their sons and daughters, young marrieds with their in-laws. The London Planners know that all the thousands of young married men and women in the Forces and war industry look forward more than anything to HOMES OF THEIR OWN.

SPACING STANDARDS

The height of the buildings determine their spacing.

This diagram—a diagram and not a picture of the flats and small houses of London of the future—shows the spacing of terraces and blocks. From it can be seen what are the special merits of each arrangement. The small houses have their own gardens, but give no land for public gardens and require longer roads. The flats give plenty of open space for public gardens and allotments and waste little land on roads, but of course they have no private gardens.



The diagram on this page shows the working population of Greater London according to occupations. From the London County Council statistics, Vol. 41, 1936-38. Estimated number of workpeople (age 16-64) in trades insured under the Unemployment Insurance Acts, in Greater London at July, 1938. In red, the manufacturing industries; black, the distributive trades; and blue, services and administration. The diagrammatic map on the following page shows the location of industries in the same area. One of the aims of the plan is to disentangle the mixture of housing and industries of the central areas. (See in detail on pages 36 and 37.)

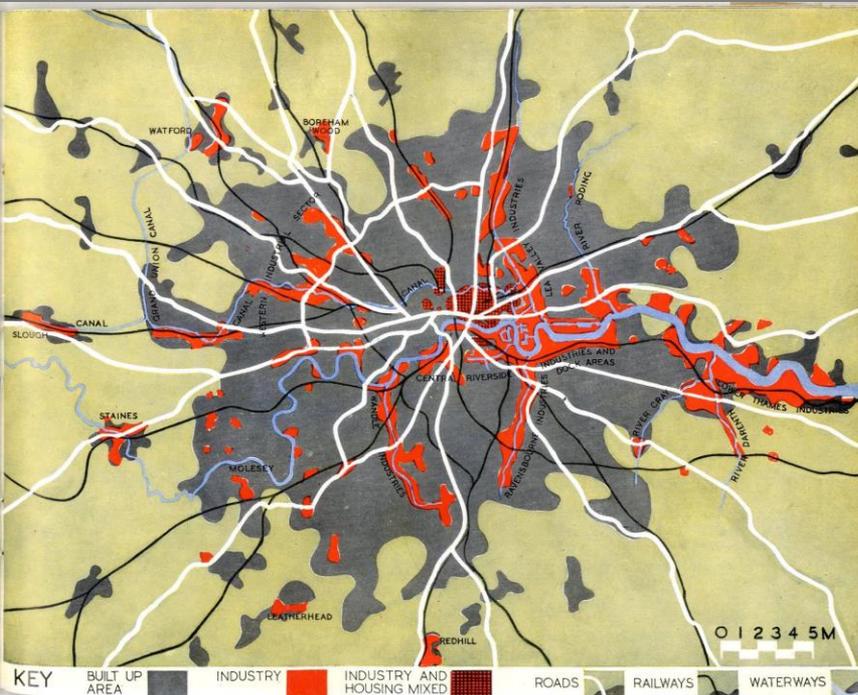
LONDON AT WORK

WHAT does London at work mean? London may have its loungers, but as a problem for planners all London is at work; the children at school, the men and women in the offices, the workers in transport and industry and, often forgotten but numerically as large a class as any, the housewives in the home.

Planning is really nothing more than organisation; and territorial planning in relation to work is simply the organisation of building sites and open spaces and roads so that, whatever people do, they will have the best possible physical conditions in which to do it. House work is in the home and cannot be done well or happily without good light and air in every room and unless the home as a building is warm, dry and quiet and is the right size for the family in it. The County Plan for the communities provides the right pattern for all these. But the housewife is at work when she goes shopping; the shops must be near her home and near each other; they must be well served by transport, not merely for the housewife with her parcels, but so that the shops can get their stocks delivered from the wholesalers.

Continued on page 35

1. Brick, Tile, Pottery Manufacturing	4,780
2. Glass Trades	11,080
3. Chemicals	69,470
4. Engineering, Metal Trades	443,380
5. Textile Trades	26,100
6. Leather Trades	26,510
7. Clothing Trades	178,380
8. Food, Drinks, Tobacco	141,610
9. Woodworking, etc.	85,620
10. Printing, Paper Trades	158,600
11. Building and Public Works Contracting	280,440
12. Rubber Industry	12,680
13. Scientific Apparatus, etc.	47,630
14. Mining and other industries	75,490
15. Distributive Trades	563,540
16. Electricity, Water, Gas Supply	61,490
17. Transport	230,570
18. Commerce and Finance	55,360
19. National and Local Government	125,920
20. Professional Services	71,080
21. Entertainment and Sport	39,870
22. Hotel, Restaurants, Club Services, etc.	184,170
23. Laundries, etc.	62,650
24. Farming, Fishing, Forestry, Markets and Private Gardening, etc.	34,240
Total in Greater London	2,990,670



KEY BUILT UP AREA INDUSTRY INDUSTRY AND HOUSING MIXED ROADS RAILWAYS WATERWAYS

CALENDRIER DES LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS SUR LA RP

- 1919, 14 mars et 1924, 19 juillet, lois sur les PAEE] - Plan d'aménagement d'extension et d'embellissement
- 1919, 14 avril, Loi relative au déclassement de l'enceinte fortifiée (Paris, Lille)
- 1919, 23 avril, M. Autrand, Préfet de la Seine, crée la Direction de l'Extension de Paris chargée de l'application des lois du 14 mars et du 14 avril
- 1924, 19 juillet, Création d'une Commission départementale (Seine) d'aménagement et d'extension (98 membres) [remplacée par le CSAORP ?]
- **1928, 14 mars, Décret Institution du CSAORP** (Min. Int) (séance inaugurale du CSAORP 19 juin 1928)
- *1929, 12 juillet, Dépôt du 1^{er} projet de loi de PARP à la Chambre des députés*
- **1932, 14 mai, Loi pour l'établissement d'un projet d'aménagement de la région parisienne** (1b)
- 1932, 27 juillet, Arrêté de nomination de Henri Prost Architecte urbaniste en chef du CSAORP (Min. de l'Intérieur Marcel Régnier) [CAA 20 : HP ARC 2/6d]
- 1933, 21 septembre, Décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 14 mai 1932. Fonctionnement des servitudes du CSAORP
- [1934, @@ mai, présentation au ministre de l'Intérieur]
- **1934, 29 juillet, Décret [en Conseil d'Etat] sur l'enquête publique pour l'approbation du projet** [AN 11@@]
- 1935, 25 mai, Arrêté, liste par départements des communes [limites de la RP]
- **1935, 16 septembre, Arrêtés portant rattachement à la Direction de l'administration départementale et communale [du ministère de l'Intérieur] des services du CSAORP**
- 1935, 25 juillet, Décret sur la région parisienne
- **1936, 7 septembre, Décret sur la région parisienne et sur la réorganisation du CSAORP**
- 1936, 4 novembre, Décret sur l'organisation et le fonctionnement du CSAORP

[Paul Rendu, *L'appareil juridique de la planification urbaine. Lois et décrets d'urbanisme de 1919 à 1943*, Paris, Centre de Sociologie urbaine, s.d.]