

Carte du département de la Seine, 1881.

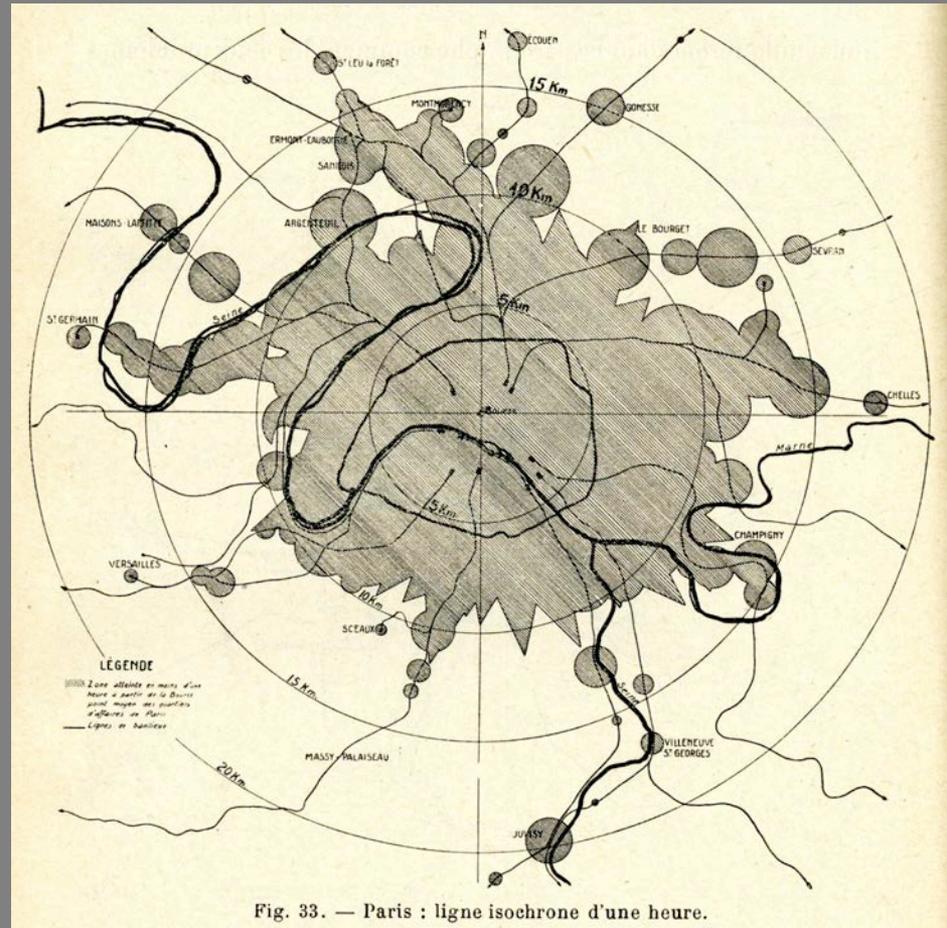
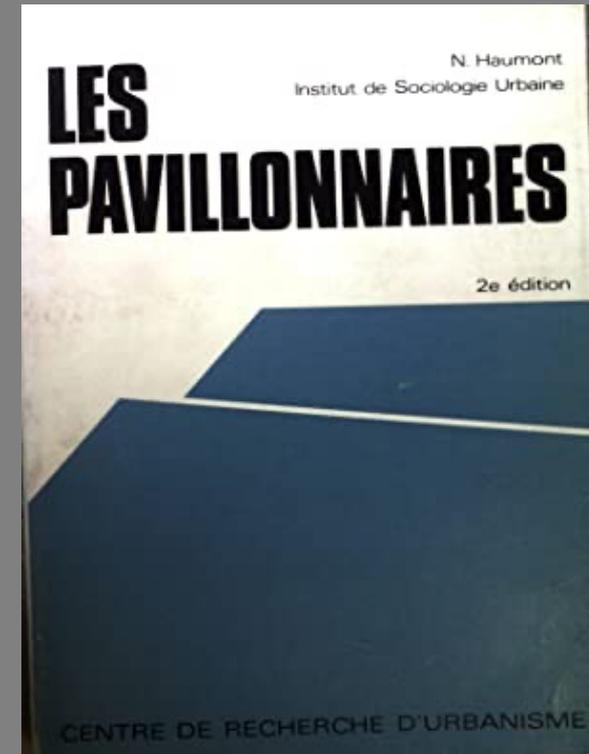
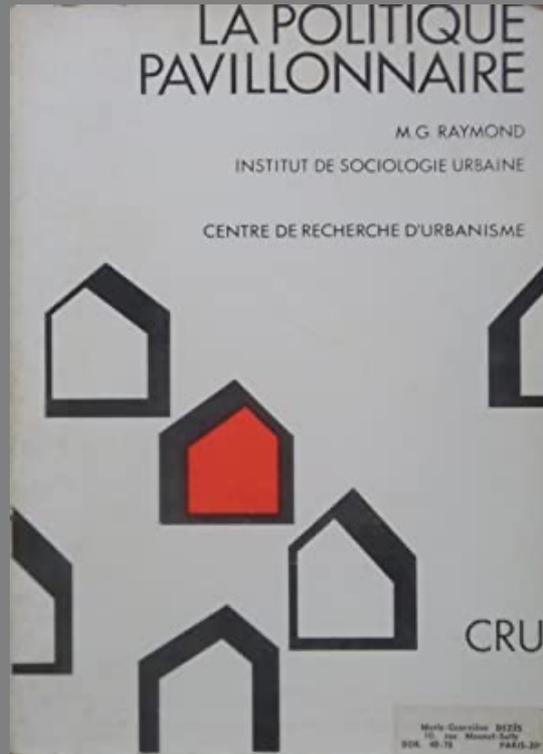
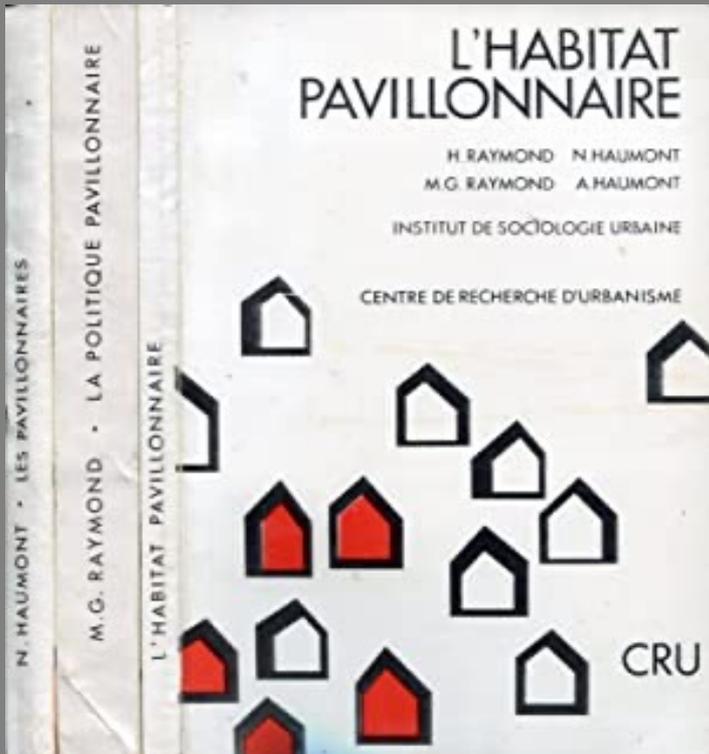


Fig. 33. — Paris : ligne isochrone d'une heure.

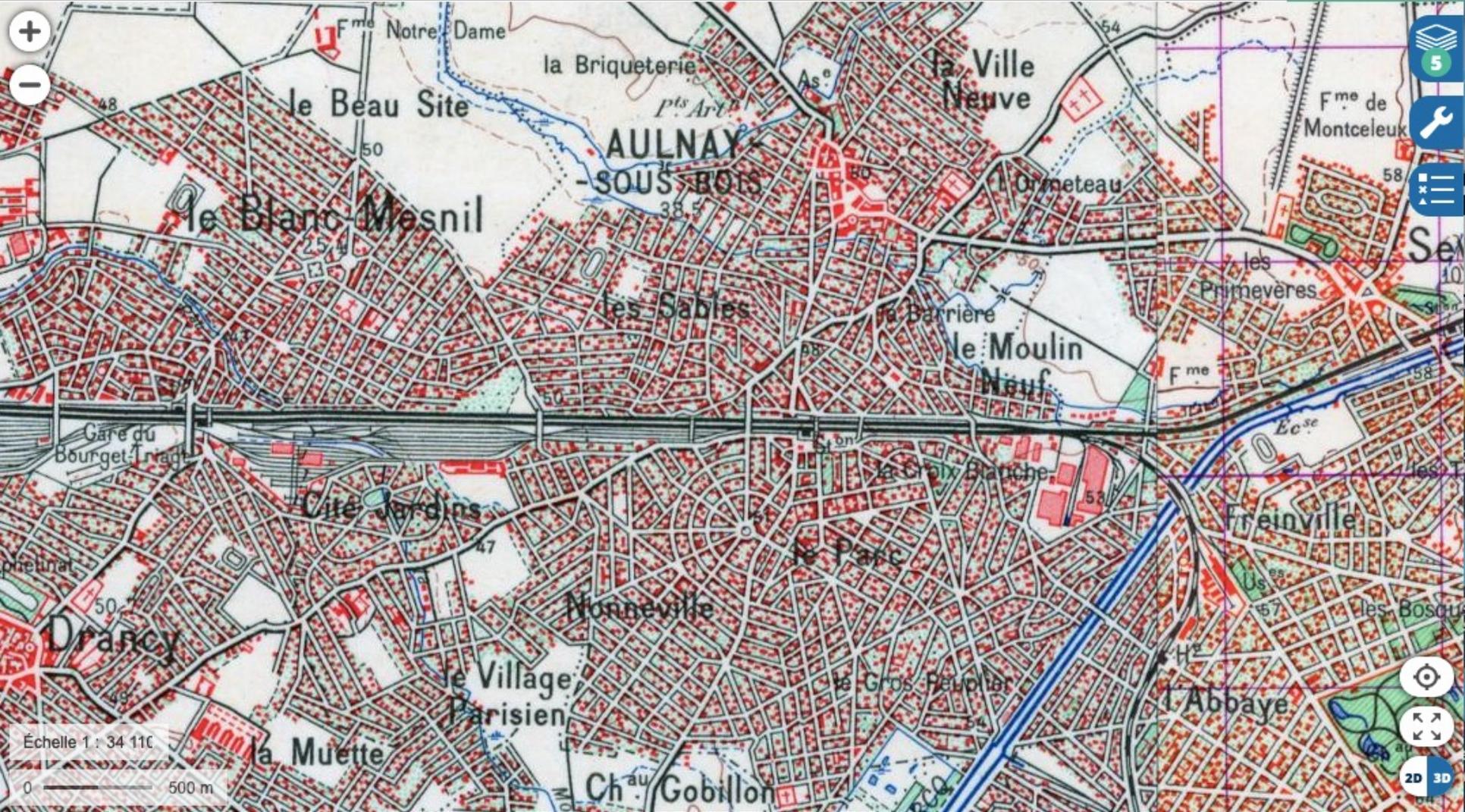
Zones accessibles en banlieue par les transports ferroviaires en une heure

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

© EUP : Bibliothèque Henri Sellier



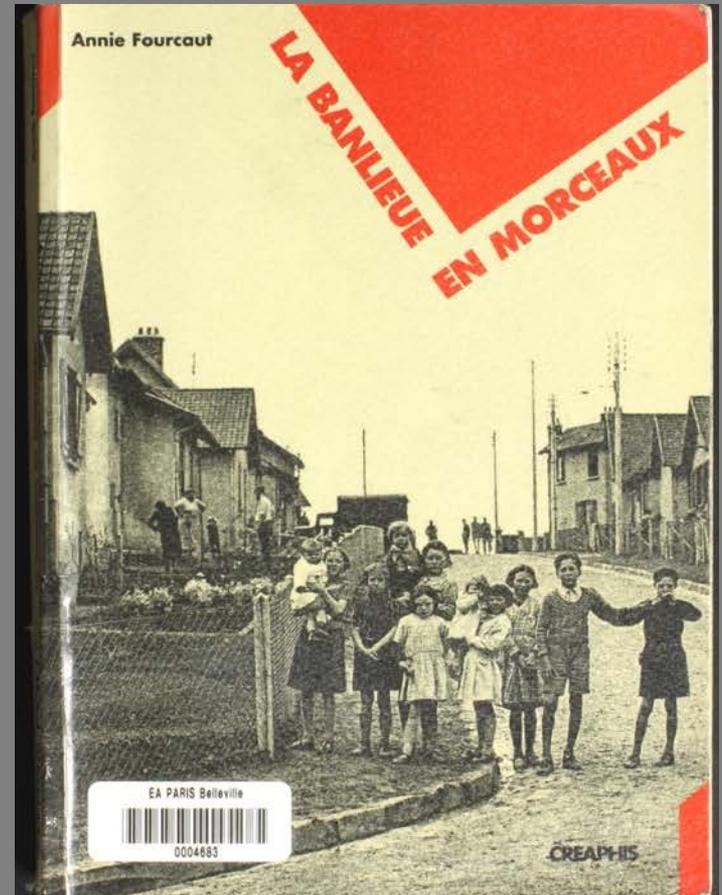
Raymond H., Haumont N., Raymond M.-G., Haumont A., *L'habitat pavillonnaire*, CRU, 1966.  
Haumont N., *Les pavillonnaires. Etude psycho-sociologique d'un mode d'habitat*, 1966.  
Raymond M.-G., *La politique pavillonnaire*, 1966.



Échelle 1 : 34 110  
0 — 500 m



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)

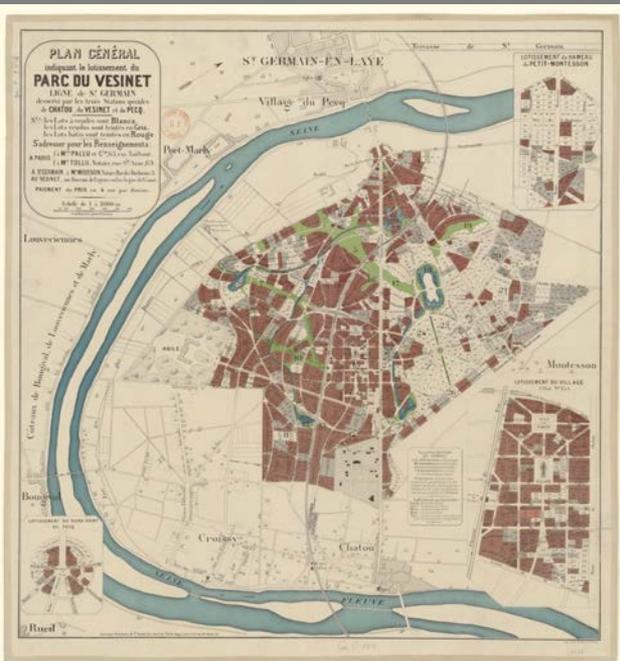
**PARC**  
**du CHÂTEAU de MAISONS-LAFFITTE**  
à **TERRAINS à Bâtir**

**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 **MAISONS LAFFITTE** et longes par le **Tramway**  
de la **PORTE-MAILOT**

**S'ADRESSER A MAISONS-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 Travaux : Au Siège de la Société, 51, Place Saint-Michel, à Paris. — TELEPHONE 124-23.

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



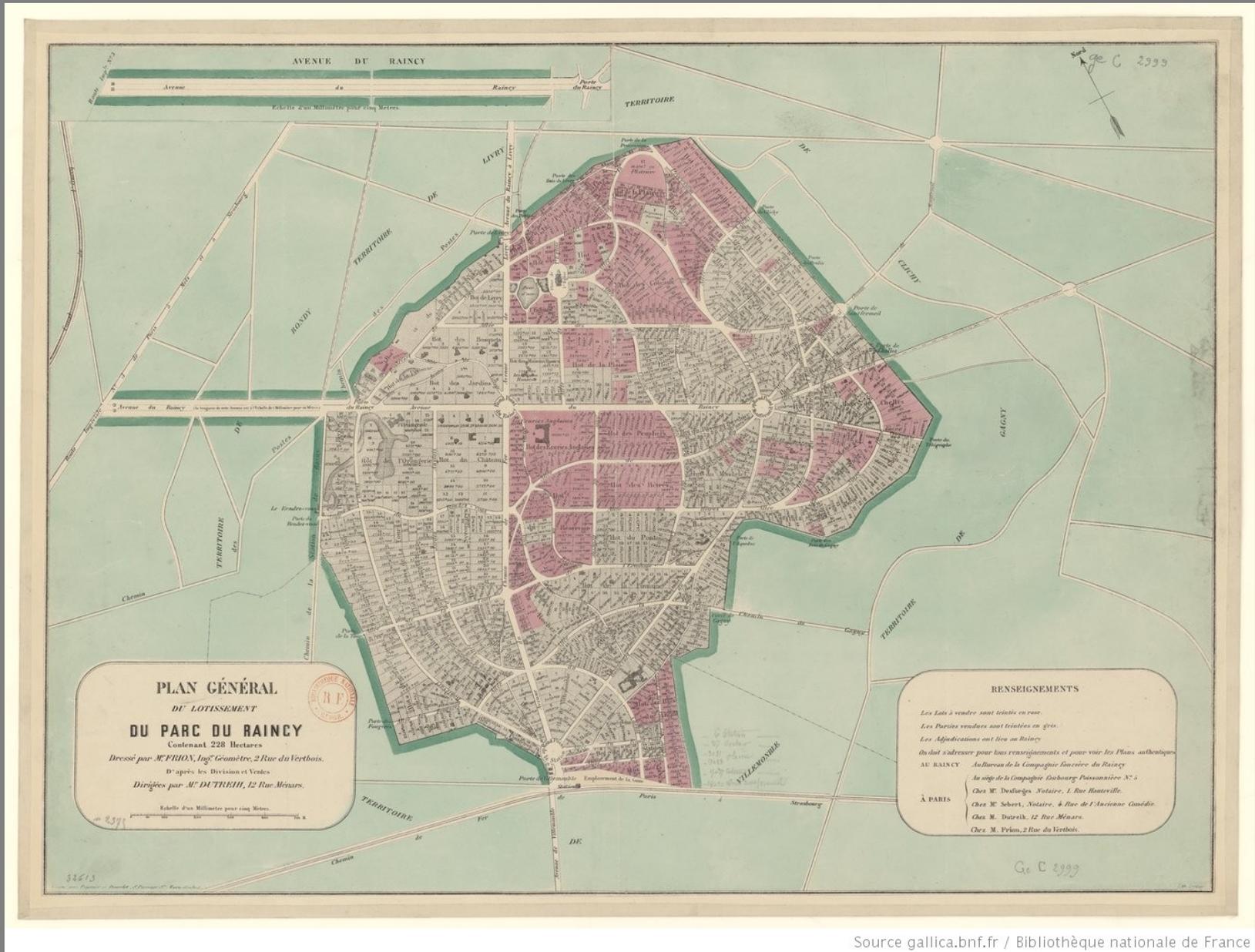
Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France



Ech. d'origine 1:8000<sup>e</sup>  
(BnF: Sans date)

(gravure Amelot).

# La colonie Le Raincy (Seine-Saint-Denis)





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



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<sup>o</sup> Station de SAINT-GRATIEN  
Gare St-Lazare (Ouest) } à 5 minutes de l'extrémité du PARC  
2<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> Pour VISITER : sur place, au *Garden du Parc*  
2<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> Et à M<sup>o</sup> VINCENT, Notaire, 183, boulevard  
St-Germain, à Paris.

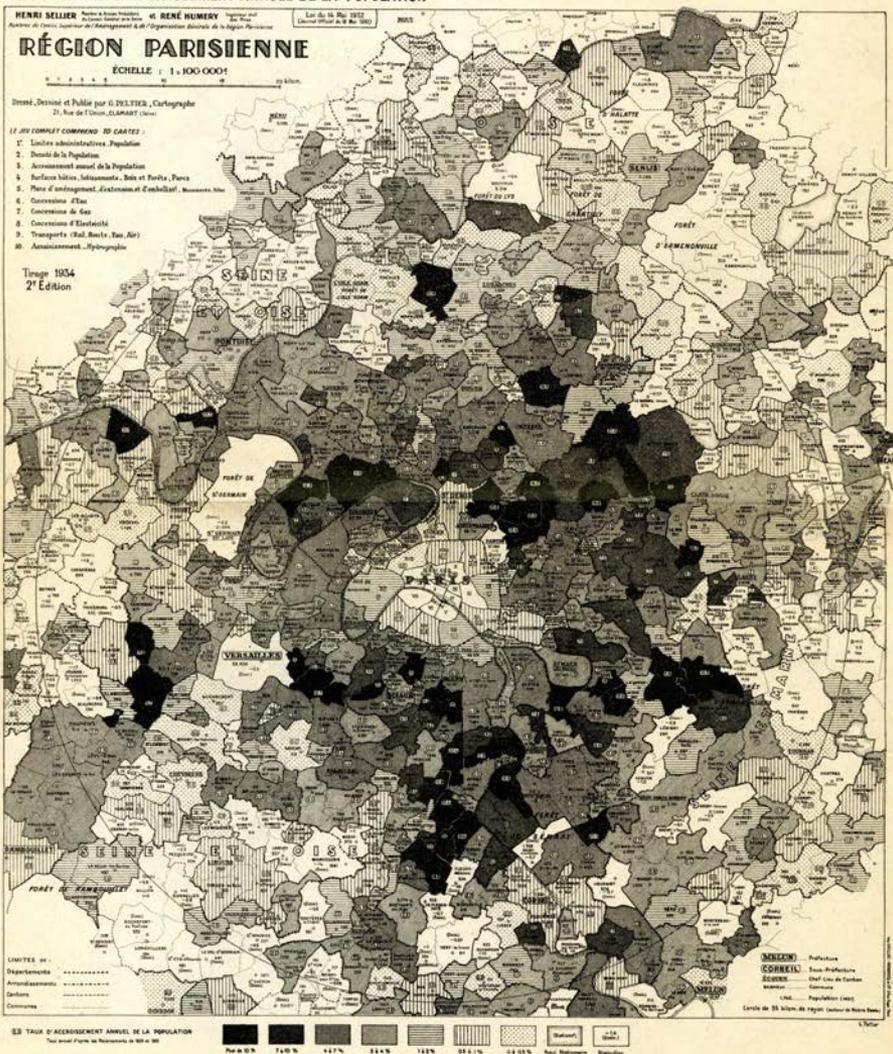
PLAN TOPOGRAPHIQUE DE S<sup>t</sup>-GRATIEN



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<sup>e</sup>*, Clamart, G. Peltier, 1935 (3<sup>e</sup> édition)

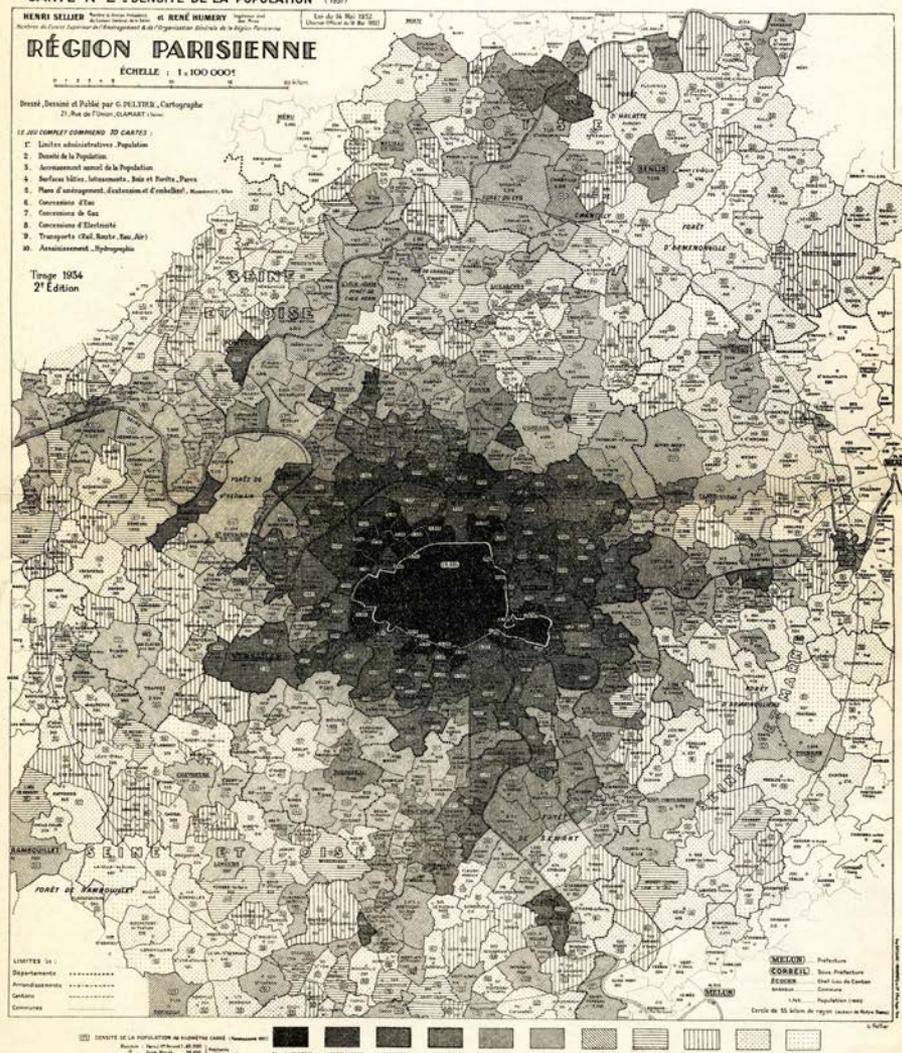
**CARTE N° 3 - ACCROISSEMENT ANNUAL DE LA POPULATION**



**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)**



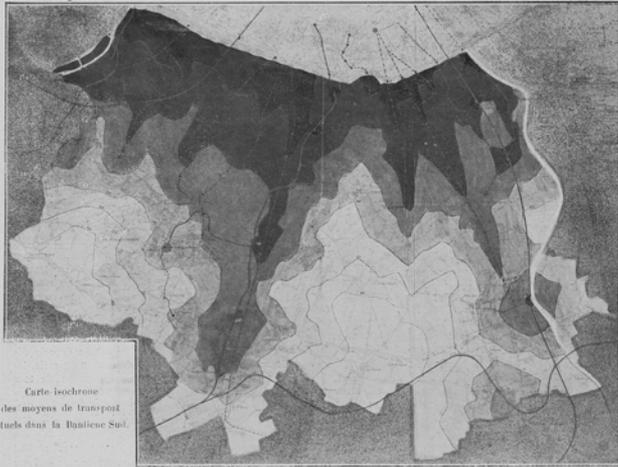
**Fig. 2. — DENSITÉ DE LA POPULATION EN 1931 (Carte n° 2).**

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	%
<b>Nord</b>	103 000	192 000	89 000	86
<b>Nord-Ouest</b>	163 000	348 000	185 000	114
<b>Ouest</b>	98 000	188 000	90 000	92
<b>Sud-Ouest</b>	49 000	114 000	65 000	133
<b>Sud</b>	62 000	152 000	90 000	143
<b>Sud-est</b>	118 000	256 000	138 000	118
<b>Est</b>	114 000	256 000	142 000	125
<b>Nord-Est</b>	100 000	252 000	152 000	152
<b>Totaux</b>	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.

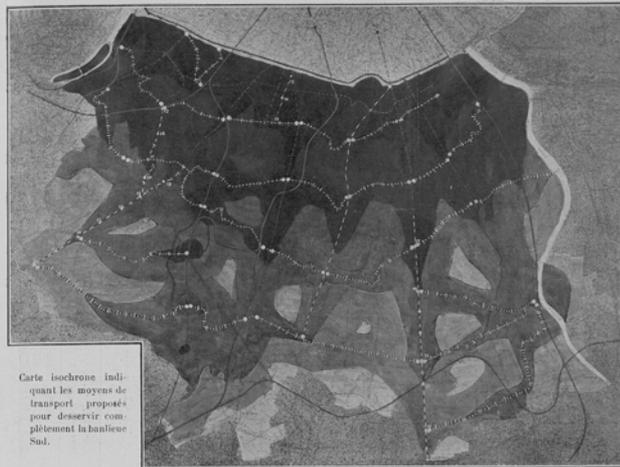
retraite, fin 1924, les architectes furent nommés à d'autres postes, et ne furent pas remplacés.

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 et groupes d'habitation. Les services sont très à l'étroit.

**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<sup>e</sup> année, n° 17, 26 janvier 1930, p. 257-264



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 ; par des Services Personnels ; que le fait de longue et ceux-ci ne font un projet fait le Enfin, le directeur administratif personnages in leur. Il est solution de la Rég

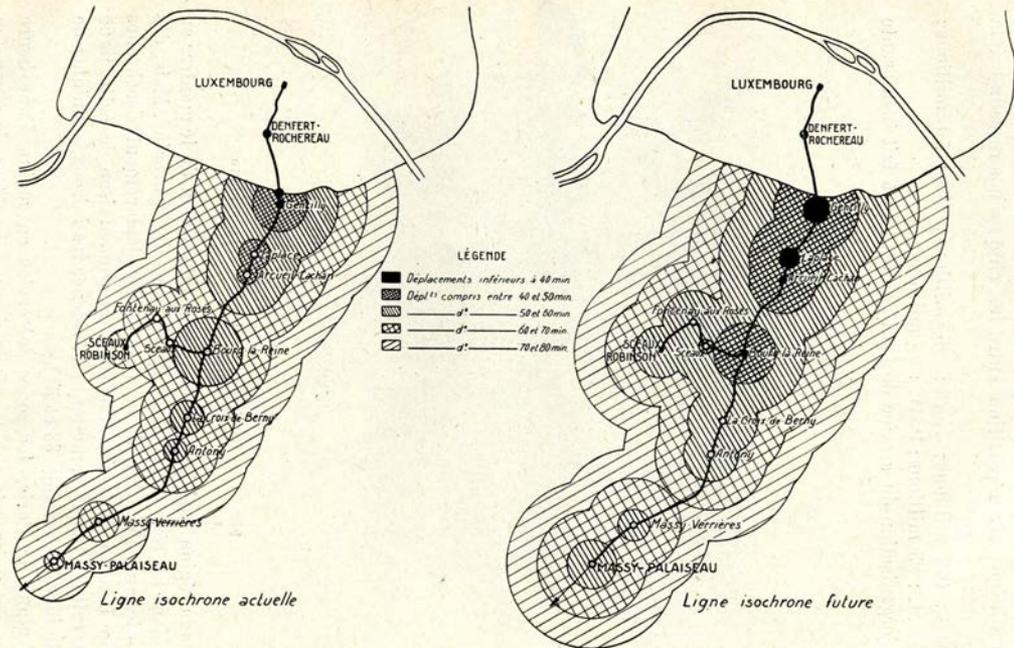


Fig. 35. — Ligne de Sceaux : ligne isochrone actuelle, ligne isochrone future.

Projet de développement de la ligne de Sceaux

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



Stains — Avenue Charles-Ferrin



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



Edition H. Briet



Lois Cornudet 1919 et 1924

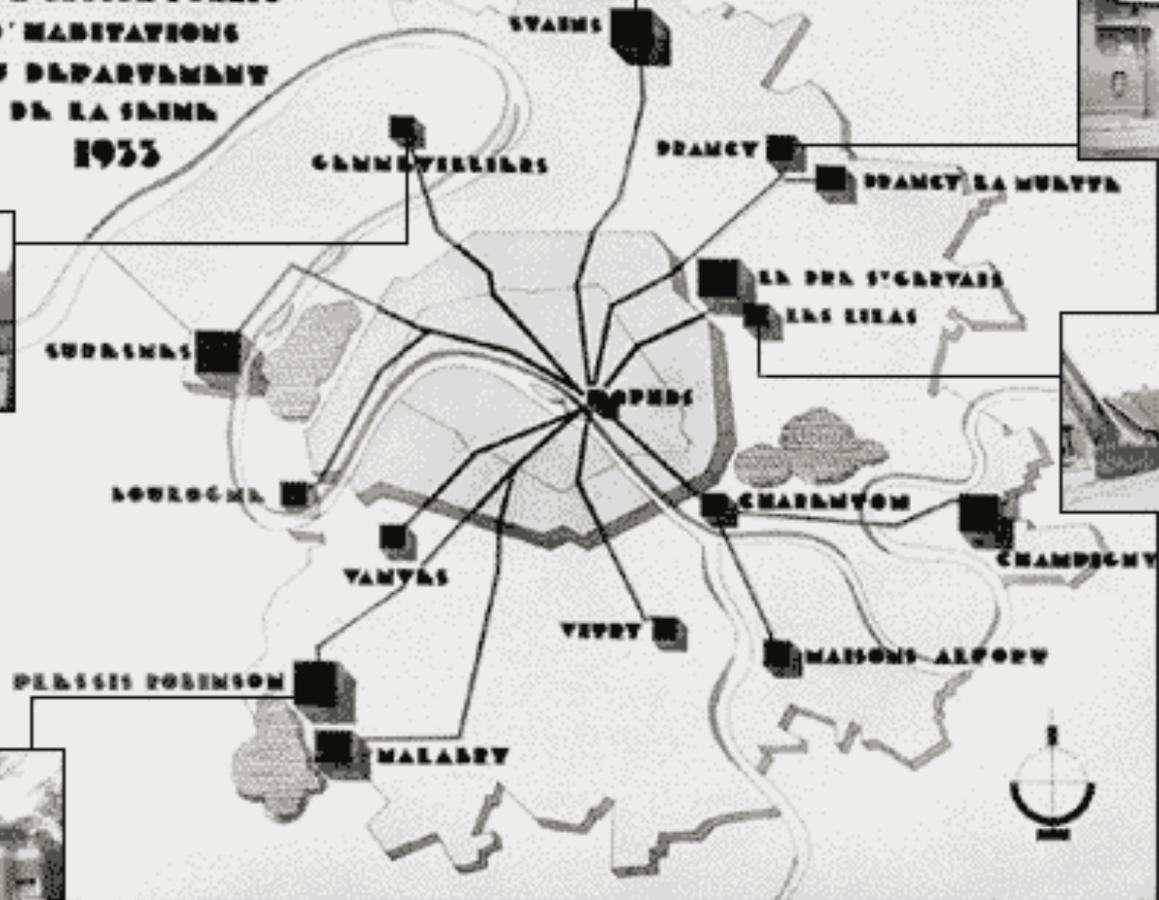
Loi Sarrault, mars 1928

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

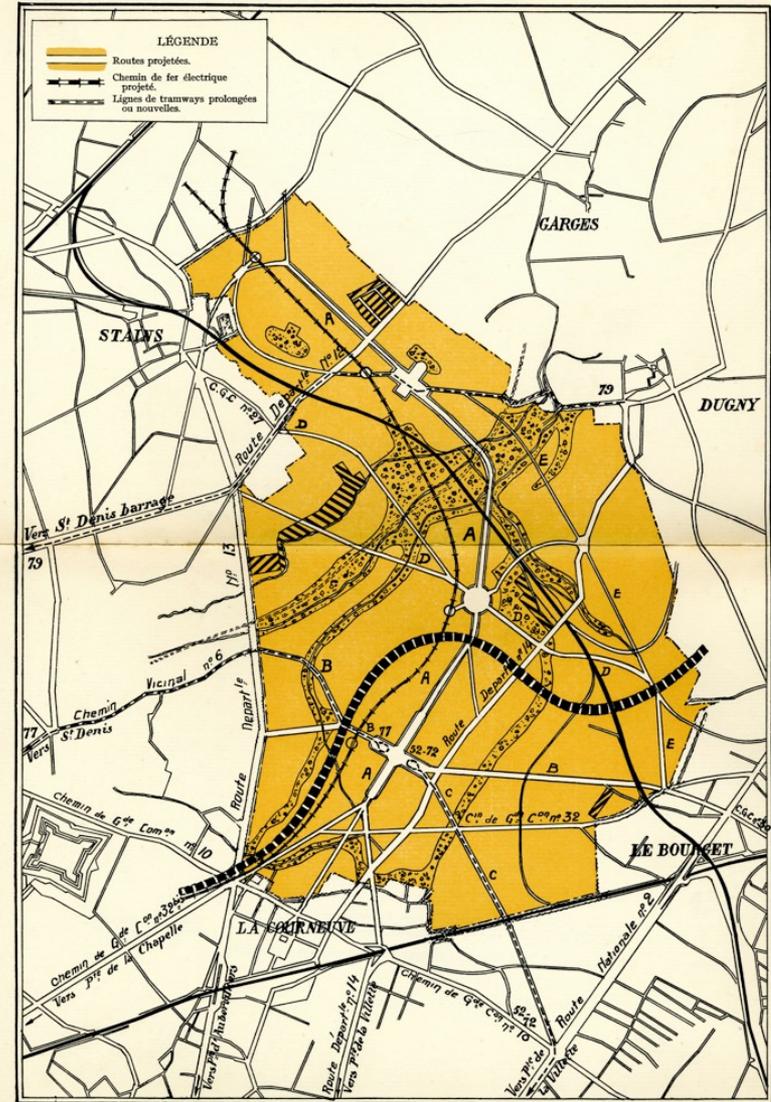


**SOURCE :** [Marcel Auburtin], *L'Urbanisme d'une région parisienne*.

*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.



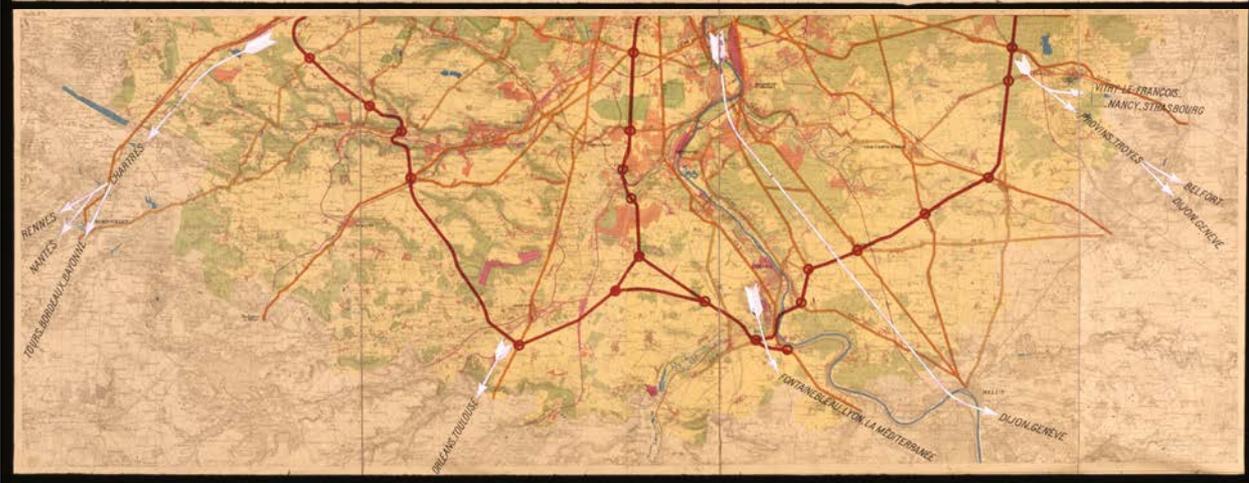
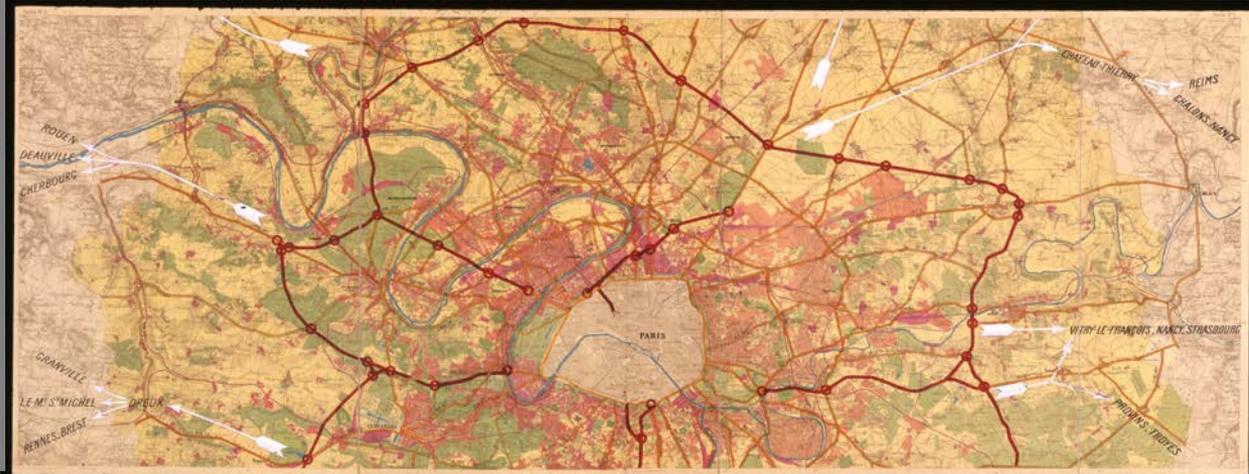
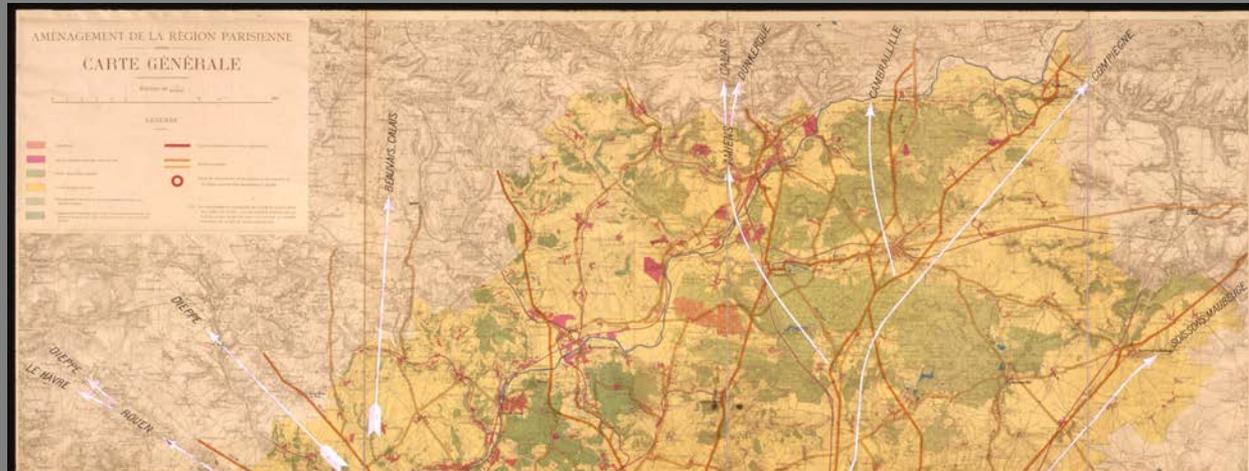
M. PROST, architecte urbaniste, donne à M. ALBERT SARRAUT (au centre) des indications sur le plan des travaux.

« 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

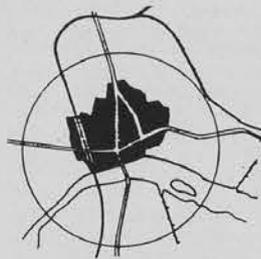




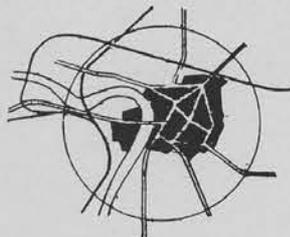
AULNAY-sous-BOIS  
31.426 Habitants.



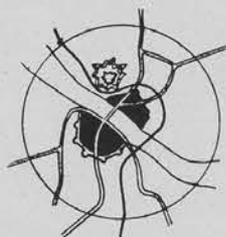
ARRAS  
29.490 Habitants.



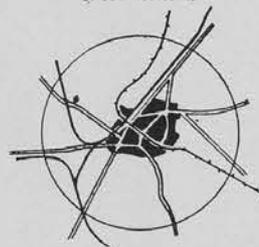
NEVERS  
31.879 Habitants.



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.

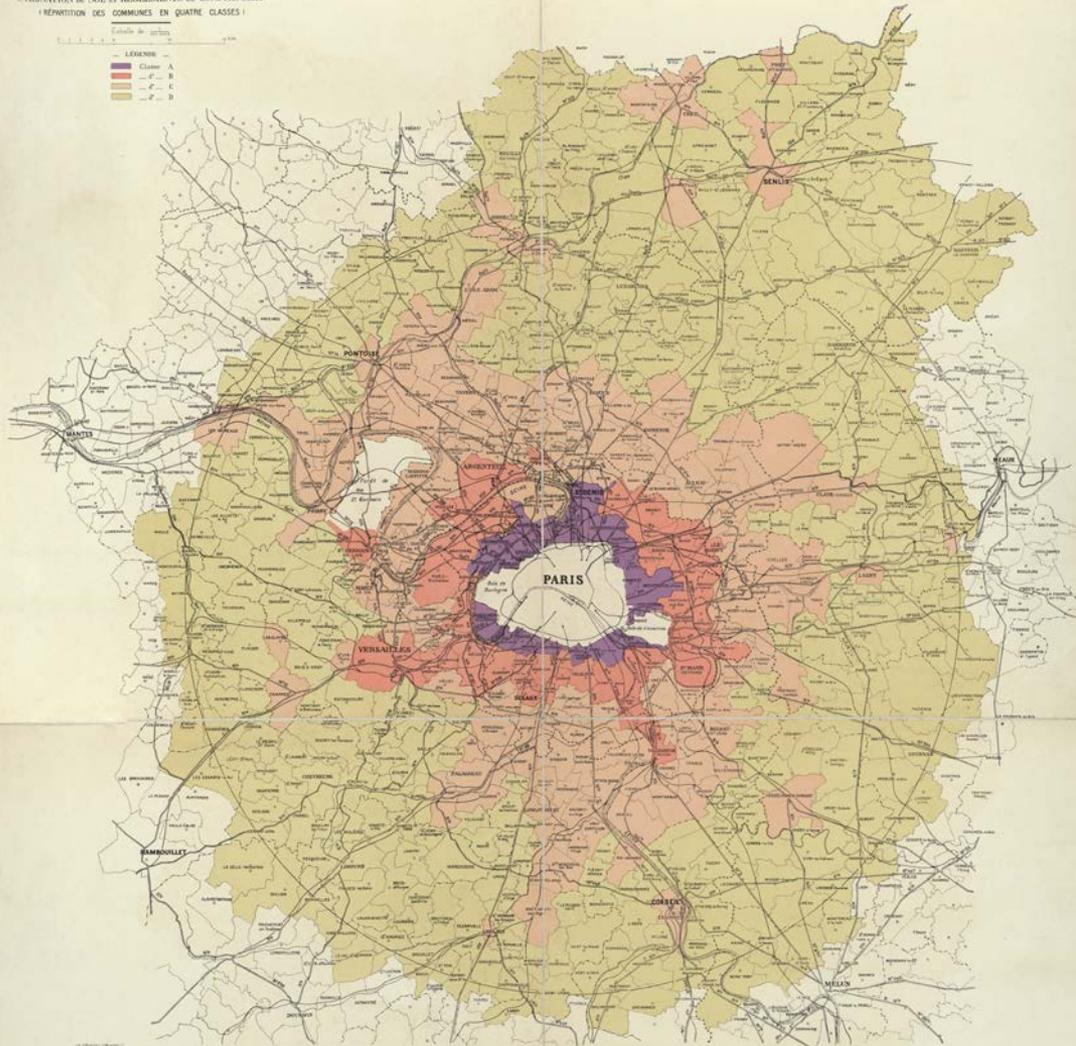
Ces valeurs sont respectivement de :

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



Avant-projet du PARP, 14 mai 1934 « Utilisation du sol et règlement de construction », carte au 1 : 100 000<sup>e</sup>, 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 des 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. »

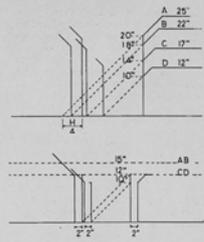
Il a, tout d'abord, délimité dans chaque commune, une zone d'urbanisation ou périmètre d'agglomération, de surface telle que chaque budget communal puisse assurer, dans un délai de 15 ans (1), le financement de la voirie complète : distribution d'eau, électricité, égouts, ainsi que de tous les services 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.

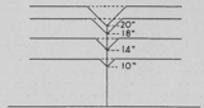
Les communes de la classe A, au nombre de 26, sont de grandes villes telles qu'Amiens, Aubervilliers, Boulogne, Montrouge. Elles appartiennent toutes au département de la Seine et sont comprises, sauf Saint-Denis, dans un cercle d'environ 7 kms 5, décrit du parvis Notre-Dame, comme centre. Elles sont 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,

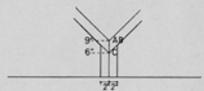
(1) En fait, il faudrait bien 50 ans à la plupart des communes pour remplir leur périmètre, et leurs demandes d'extension sont presque toutes insaisissables.



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, Chatenay-Malabry, 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 :

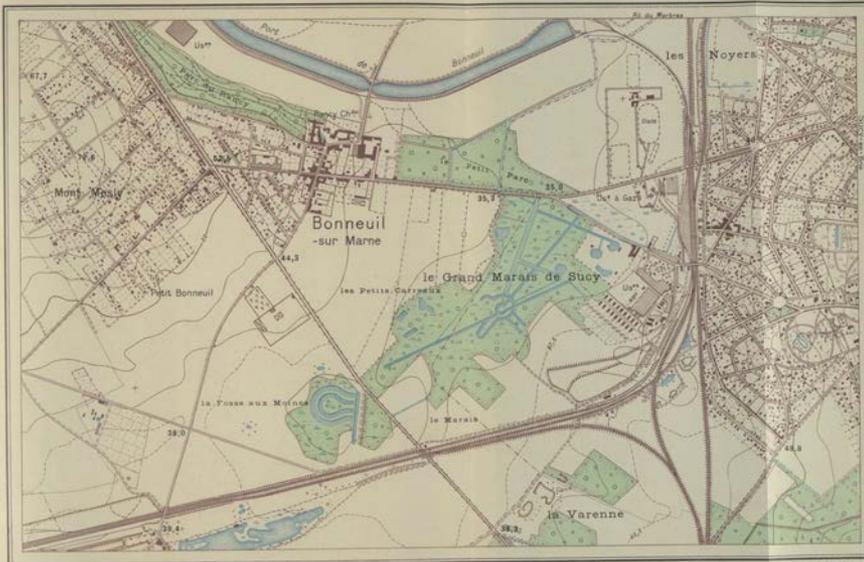
ART. 18. — Dans les communes des classes A, B et C, les lotissements et groupes d'habitations ne pourront être autorisés, dans les conditions prévues par les lois des 14 mars 1919, 19 juillet 1924 et 14 mai 1932, que dans les limites des zones d'habitation, et une fois que celles-ci auront été déterminées 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,

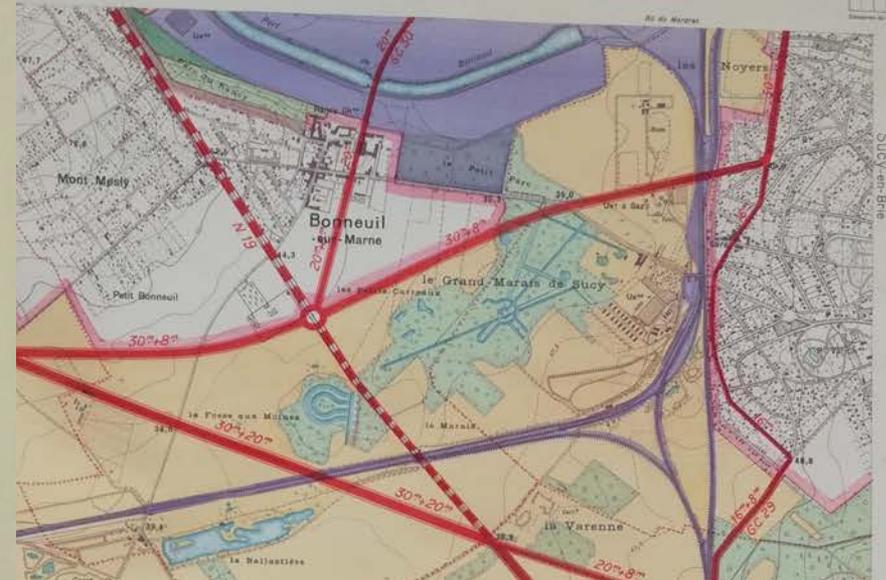
(2) D'après les agissements actuels, on peut craindre que cette immense zone non affectée devienne une zone industrielle privilégiée et conduise à un éparpillement d'industries derrière des rideaux d'arbres. III-11

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

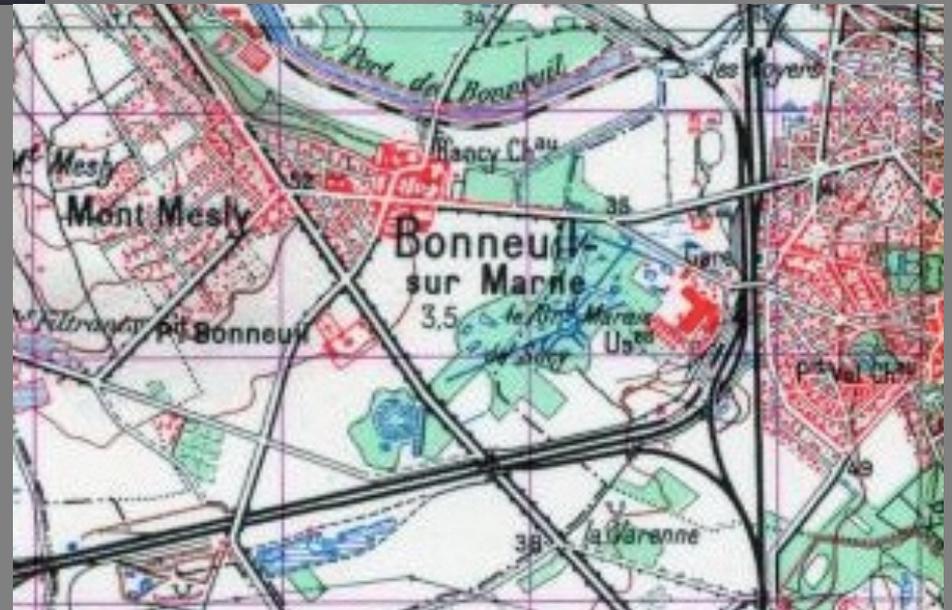


Carte du SGA établi au 1 : 10 000<sup>e</sup>

**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 - "Eubiosis", n° 170

---

JEAN BASTIÉ

**LA CROISSANCE**  
DE LA  
**BANLIEUE**  
**PARISIENNE**



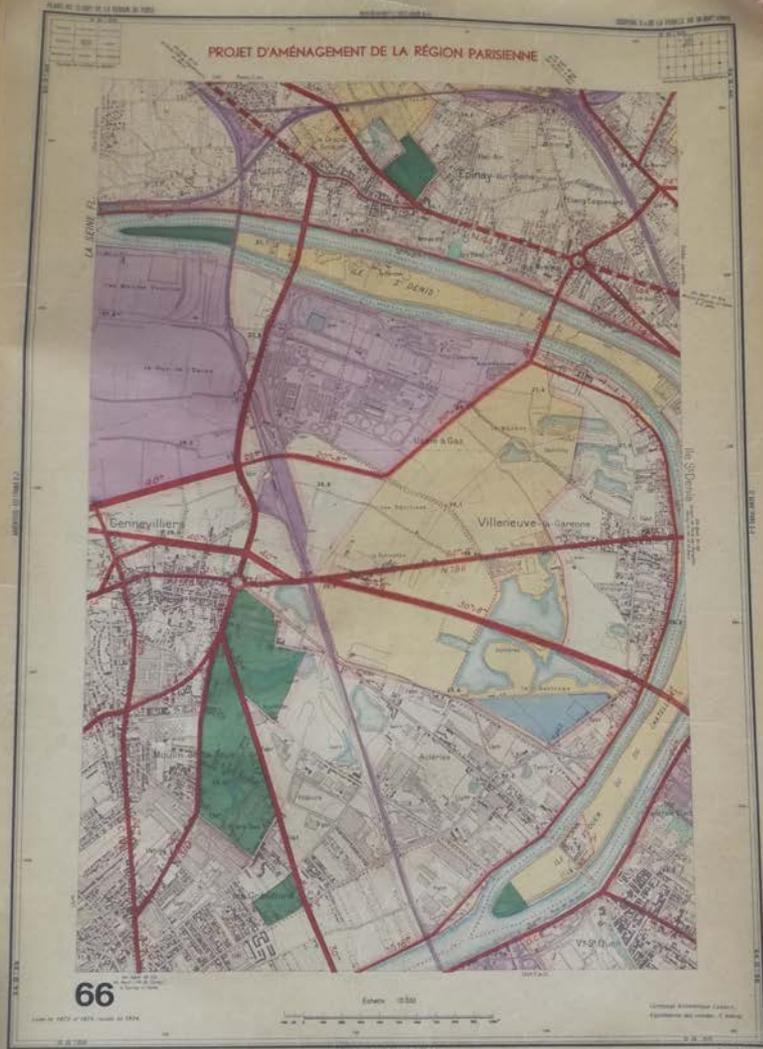
---

PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

1964



GENNEVILLIERS



ST DENIS



Une enquête publique qui va durer 5 ans. Plans communaux au 1: 10.000<sup>e</sup> (1938)

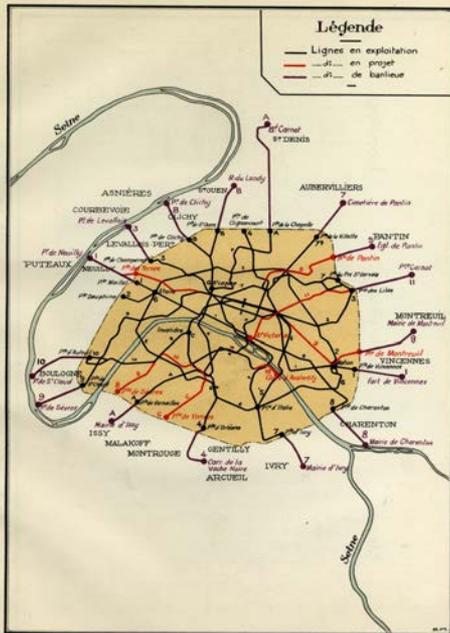




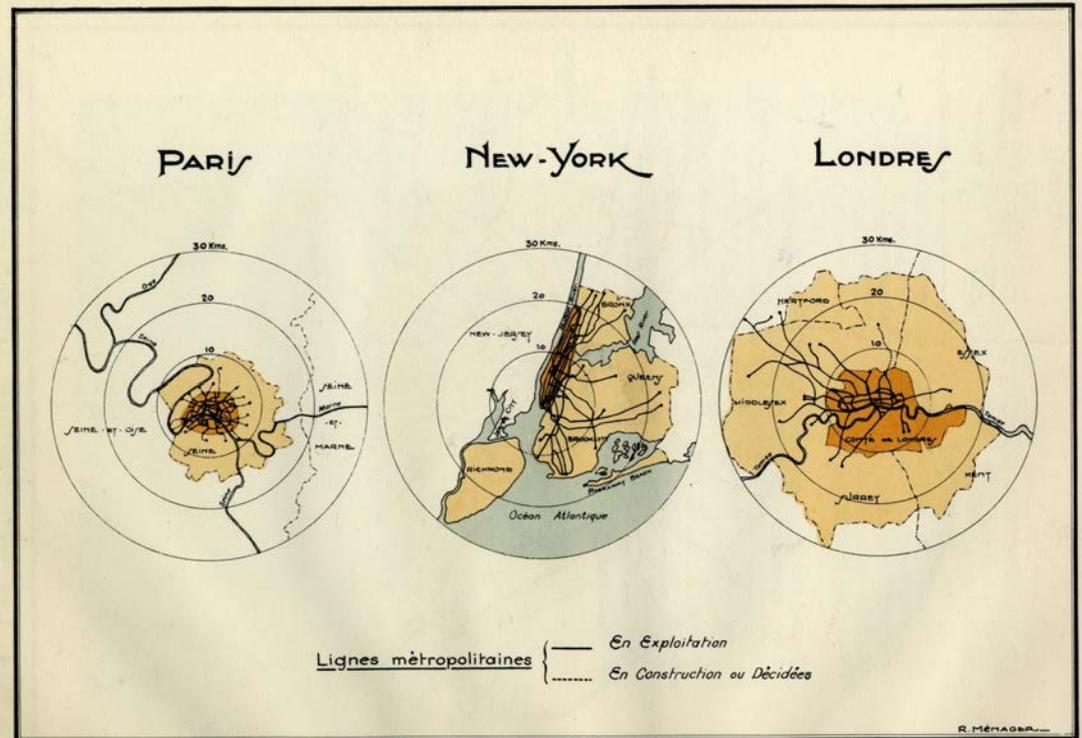
# LE CHEMIN DE FER METROPOLITAIN DE PARIS



(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.

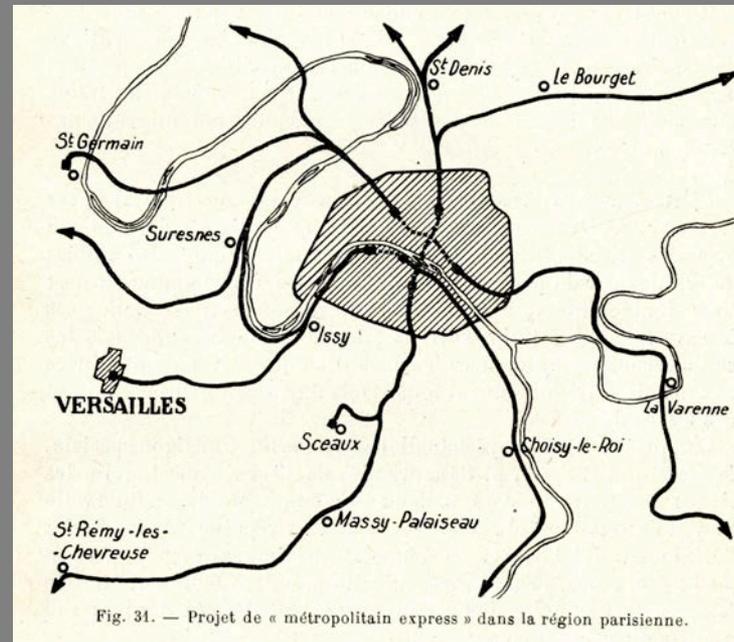
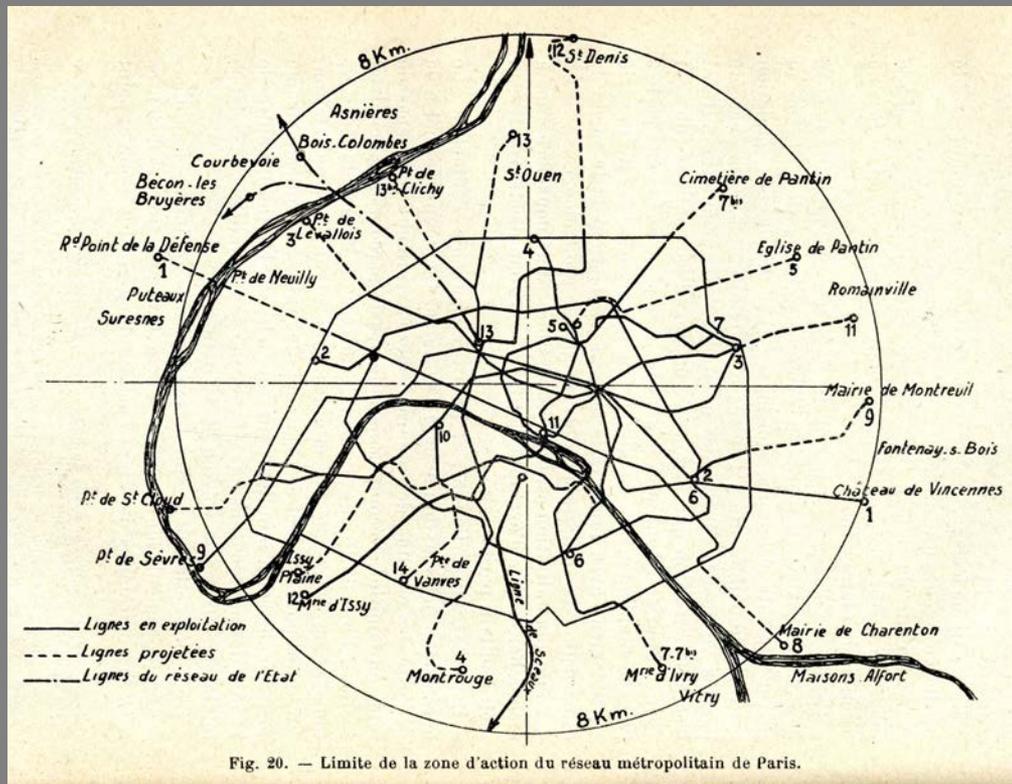


FIG 0432 : Réseau métropolitain actuel et extensions projetées dans un rayon de 8 km / Réseau métropolitain express projeté en région parisienne

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 de grandeur.

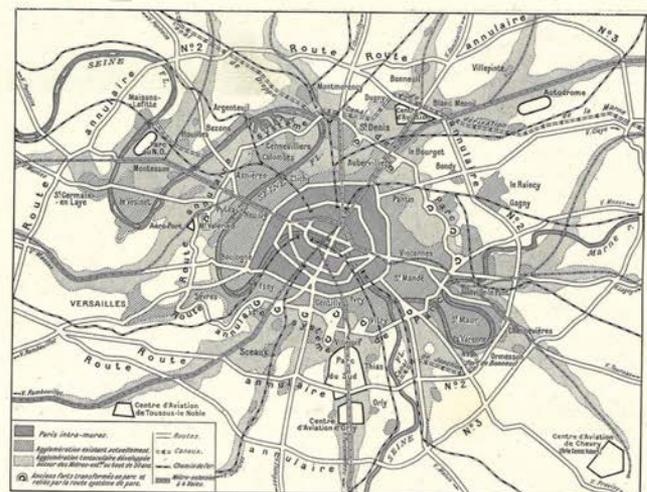
Les tramways et les autobus. — Si l'on veut éviter un cercle vicieux à 27 kilomètres environ de Paris, on considère que toutes les voies ferrées radiales sont équivalentes à environ 15 kilomètres linéaires entre elles d'immenses secteurs vides. Pour faciliter l'habitation de ces secteurs, et leur liaison rapide avec la capitale, plusieurs systèmes nous sont proposés.

M. Jannetty introduit dans ces secteurs des voies ferrées doubles, à une certaine distance, des voies existantes. Nos grands gares terminent directement 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. Jannetty, Expert et Sallier dans un prochain numéro, de qui on sera pas être fidèle, à l'échelle de nos pages, un dessin simplifié, pourtant suffisamment complet (1).

(1) La reproduction directe d'un dessin des chemins de fer, au lieu de servir à donner un aperçu des lignes, ne donne pas d'un autre côté, mais constitue par des lignes un des aspects radiaux sur des plans de Paris ou des autres villes.

Les gravures qui illustrent ce premier article se rapportent au projet de M. Agache qui, sous ses collaborateurs, 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 en chemin 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<sup>de</sup> 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 quelques centaines de mètres, sur l'habitation donnée par la Préfecture de la Seine, tentent de réaliser, dans la mesure possible, des zones 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.

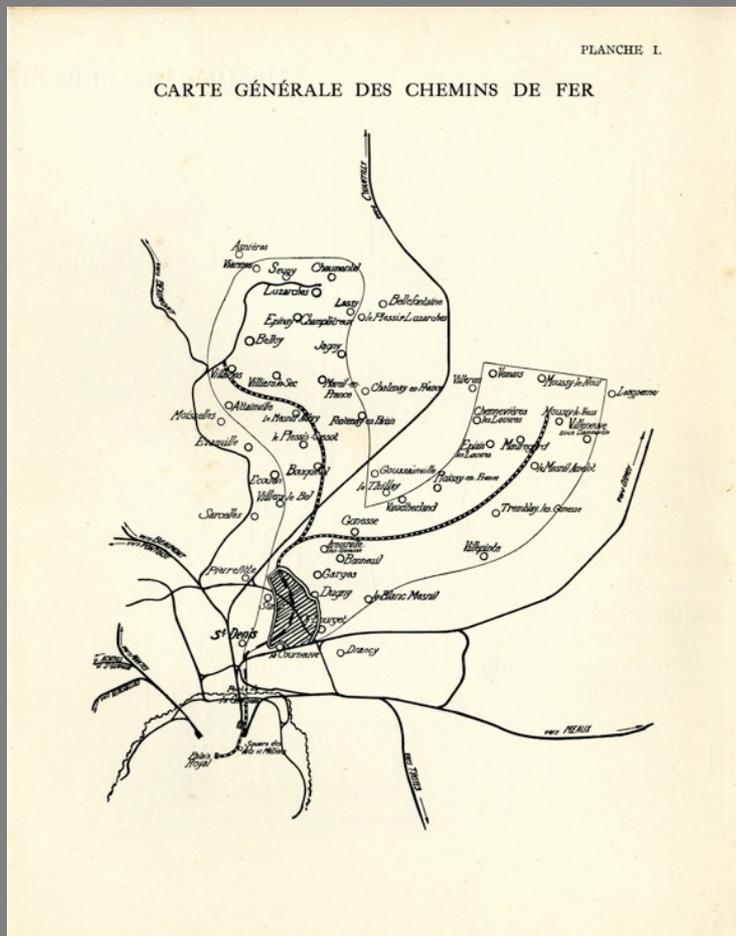
La ligne des forts intérieurs sert à établir une ceinture de parcs qu'évoquent deux autres routes annulaires desservant le banlieue jusqu'à Saint-Germain et Maisons-Laffitte.

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 rapides et une autre pour les poids lourds. Tandis que le Métro passe toujours sous les routes aux plans de croisement, les piétons les franchissent, au moyen de « pontons », 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 Bédout 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.

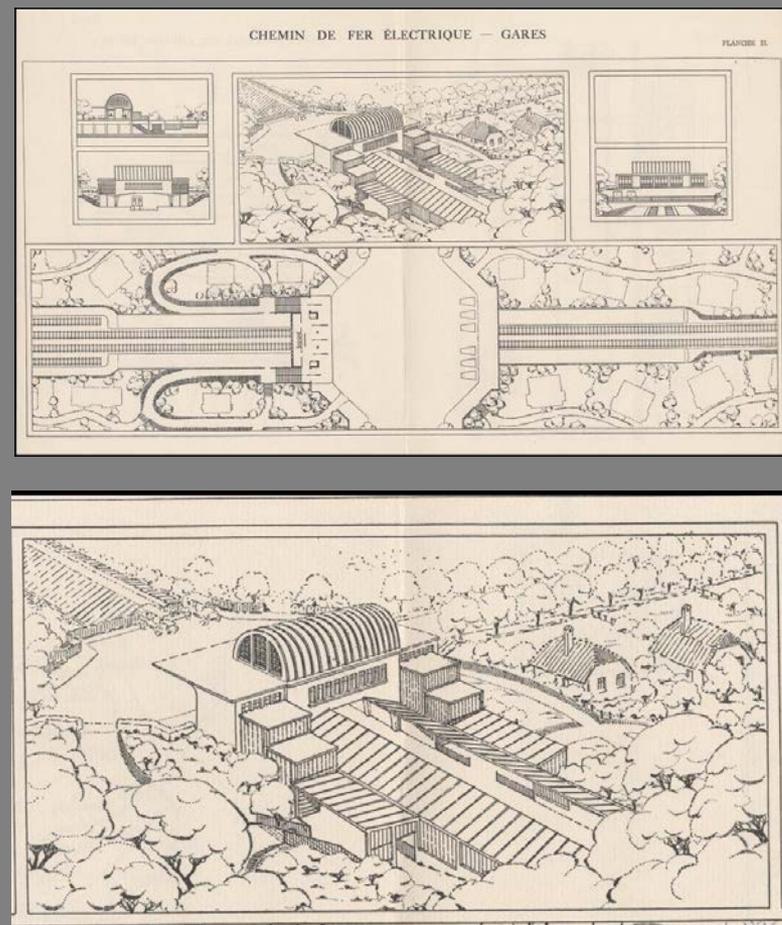
(4 suivre.) F. Hénocq.



**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