

remerciements

Cette exposition est co-produite par le MUS
Musée d'Histoire Urbaine et Sociale de Suresnes
et l'AIGP Atelier International du Grand Paris avec
le soutien du Ministère de la Culture et de la
Communication et de la Région Île-de-France.

Ville de Suresnes

Christian Dupuy Maire, Vice-président du conseil
départemental des Hauts-de-Seine, Vice-
président du territoire Paris Ouest La Défense

Jean-Pierre Respaut, Adjoint au Maire délégué
à la culture

Commissariat scientifique

Marie-Pierre Deguillaume, directrice, assistée
de Lucille Pennel pour le MUS et Mireille Ferri,
directrice générale de l'AIGP

Graphisme et Scénographie

Atelier Tilde & Atelier Philippe Papy
Direction artistique, Architecture et Urbanisme

MUS

Direction adjointe
Cécile Rivière

Service des collections

Emeline Trion, Jacqueline de Lizza

Service des publics

Morgane Menad, Noémie Maurin-Gaisne

Service d'accueil et de surveillance

Margot Frouin, Claude Bergoend

Jocelyne Labetant, Daniel Hoarau,

Fabien Schwindenhammer

Archives municipales

Haude de Chalendar

AIGP

Pierre Mansat, Président

Et le conseil d'administration

Mélodie Martin, cartographe

Hoda Hamzeh, chargée de communication

Emmanuel Jouannais, webmaster

Soraya El M'Selmi, responsable administrative
et financière

Murielle Le Gonnidec, chargée de mission

Nous remercions chaleureusement pour leur contribution les institutions et particuliers

qui nous ont prêté des œuvres et fourni des
reproductions* :

- l'Atelier international du Grand Paris (AIGP), Paris,

- les Archives municipales, Boulogne-Billancourt,

- les Archives municipales, Gennevilliers,

- les Archives municipales, Paris,

- les Archives municipales, Saint-Ouen,

- l'Association des amis du domaine et
du patrimoine de Paris-Jardins, Draveil,

- la Bibliothèque de documentation internationale
contemporaine, Nanterre,

- la Bibliothèque de l'Hôtel de Ville, Paris,

- la Bibliothèque historique de la Ville de Paris,

- la Bibliothèque nationale de France, Paris *,

- le Centre Pompidou, Musée national d'art
moderne/Centre de création industrielle, Paris,

- le Centre de ressources documentaires
Aménagement, Logement et Nature, Ministère
de l'environnement, de l'énergie et de la mer,
Ministère du logement et de l'habitat durable,
Paris - La Défense,

- la Cité de l'architecture et du patrimoine,
Archives d'architecture du XX^e siècle et
l'académie d'architecture, Paris,

- la Direction régionale et interdépartementale
de l'équipement et de l'aménagement
d'Île-de-France (DRIEA), Paris,

- l'Eco-musée du Val de Bièvre, Fresnes,

- la Fondation Le Corbusier, Paris *,

- l'Institut d'aménagement et d'urbanisme, Paris,

- l'Institut national de l'information géographique
et forestière, Saint-Mandé *,

- la Médiathèque de l'architecture et du
patrimoine, Charenton-le-Pont,

- la Médiathèque de la RATP, Paris,

- le Musée Carnavalet-Histoire de Paris,

- le Musée de la Seine-et-Marne, Département
de Seine-et-Marne, Saint-Cyr-sur-Morin,

- le Musée de la Ville, Saint-Quentin-en-Yvelines,

- la Société du Grand Paris, Saint-Denis *,

- TERRA, la Médiathèque de l'architecture et du
développement durable, Ministère de l'écologie,
du développement durable et de l'énergie,
Ministère du logement, de l'égalité des
territoires et de la ruralité, Paris,

- Margot Frouin, Julie Guyot-Corteville,
Fabien Schwindenhammer.

Les auteurs des prises de vue des objets

Marine Volpi, Direction de la communication,

Ville de Suresnes

Bruno Marguerite, RATP

Yvan Bourhis, Département de Seine-et-Marne

La restauratrice des œuvres

Emmanuelle Couvert, restauratrice d'art
graphique

Les services de la ville de Suresnes

le pôle Culture, Vie Associative, Cohésion Sociale,

Sécurité et Démocratie de Proximité

le service Moyens généraux - Marchés publics

le service Affaires juridiques, instances et

citoyenneté

la Direction de la Communication

Les objets symboliques

Visuels libres de droits utilisables

par la presse avec report des crédits :

- pavé,

- brique, Rue de Chazelles,
17^e arrondissement, Paris,

- nain de jardin,

- crochet de chiffonnier,

- bottes,

- carte Orange,

- smartphone avec application
du ticket électronique RATP,

- carte postale « Travaux du métropolitain :
les caissons au marché aux oiseaux »,

- l'illustration, la maison,

- la cité-jardin du Grand Paris,

- schéma Directeur d'Aménagement et
d'Urbanisme de la Région de Paris (SDAURP),

- schéma directeur de la Région
Île-de-France,

- la ceinture verte,

- carte de la Métropole, des 12 établisse-
ments publics territoriaux (EPT) et des
établissements publics de coopération
intercommunale (EPCI) de grande
couronne réorganisées par le Schéma
Régional de Coopération Intercommunale,

- carte du futur réseau « Grand Paris
Express » avec le calendrier de
mises en services.

Direction de la communication - juillet 2016 - création : margaria mimovic - impression : Service reprographie

le journal #3



MUSÉE D'HISTOIRE URBAINE ET SOCIALE DE SURESNES

Aux origines du Grand Paris : 130 ans d'His-
toire est une exposition coproduite par
le MUS-Musée d'Histoire Urbaine et Sociale
de Suresnes et l'Atelier International du Grand
Paris et faisant appel aux prêts de documents et
d'œuvres provenant d'une vingtaine d'institutions
nationales et territoriales.

Elle est reconnue d'intérêt national par le minis-
tère de la Culture et de la Communication.

Nous saluons la collaboration avec le service pa-
trimoine et inventaire de la Région Île-de-France
qui a pris en charge la réalisation d'un ouvrage
richement documenté et remercions tous les
partenaires et financeurs pour leur soutien.

À travers une immersion sensible, spatiale et
cartographique au sein d'une scénographie inno-
vante, elle souhaite démontrer que le Grand Paris
est né dès le milieu du XIX^e siècle.

Développée par Henri Sellier et André Morizet
dans les années 1930, l'idée a grandi pour devenir
réalité depuis le 1^{er} janvier 2016.

C'est grâce à une approche historique et chrono-
logique fondée sur les différents plans d'aména-
gement de la région parisienne qu'il est possible
d'appréhender l'évolution du projet jusqu'à nos
jours et d'envisager le Grand Paris du futur.

Les questions cruciales de l'habitat pour tous, des
modes de transports et de la place de la nature
au sein de l'urbanisme sont ancrées dans une
longue réflexion présentée dans Aux origines du
Grand Paris : 130 ans d'histoire.

Cette exposition se prolongera en 2017 et 2018 via
sa version itinérante réalisée et présentée au sein
des Neufs de Transilie, association d'une quinzaine
de structures réparties dans toute l'Île-de-France,
puis dans d'autres institutions territoriales et
nationales.

Marie-Pierre DEGUILLAUME,
Directrice du MUS, Commissaire de l'exposition

mus.suresnes.fr

Aux origines du Grand Paris.
130 ans d'histoire.

du 12 octobre 2016 au 28 mai 2017

au MUS Musée d'Histoire Urbaine et Sociale de Suresnes



Le nouveau
visage
> 4



L'apparition
< 6



Les premières
réflexions
> 8



L'intégration
< 10



L'extension
> 14



Vers la construction > 16



Le Grand Paris
< 19

Avant-propos

Le Grand Paris est à la fois un idéal et une nécessité. C'est déjà, depuis le 1^{er} janvier 2016, une réalité institutionnelle. Mais ce n'est encore pour les populations concernées ni une réalité quotidienne ni un objet d'identification.

Il ne pourra le devenir que s'il est perçu non comme la nouvelle couche d'un mille-feuille politique et administratif source de plus de complexité de coûts et de bureaucratie, mais comme un cadre susceptible d'enclencher des dynamiques et d'apporter des solutions dans les grands dossiers qui impactent la vie des habitants : en renforçant l'accès au logement, en améliorant les transports et la mobilité, en favorisant le développement économique.

Il ne réussira pas s'il impose une gestion centralisée éloignée des réalités de terrain. Il doit au contraire démontrer qu'il est capable de fédérer les projets, de faire émerger les idées nouvelles, pour renforcer la solidarité et limiter les déséquilibres entre territoires.

Ces préoccupations, et ces contradictions à surmonter, jalonnent en réalité l'histoire déjà ancienne du Grand Paris, et c'est tout le mérite de l'exposition conçue par le MUS et l'Atelier International du Grand Paris que de les retracer.

Avec cette nouvelle exposition temporaire, le MUS continue d'éclairer le développement de l'urbanisme social en le mettant cette fois en perspective avec l'actualité politique et institutionnelle, et il justifie son statut et sa singularité parmi le réseau des « Musées de France ».

Christian DUPUY

Maire de Suresnes
Vice-Président du
Conseil départemental
des Hauts-de-Seine
Vice-Président du
Territoire Paris Ouest -
La Défense

Comprendre le Grand Paris est une tâche difficile : l'objet de cette exposition est donc de tenter d'en faciliter l'approche. Paradoxalement l'épaisseur du temps ne complexifie pas l'affaire : au contraire, prendre du recul et observer comment les idées naissent et cheminent aide à mieux faire la part entre les difficultés passagères de réalisation et les lames de fond.

Le Grand Paris est une idée qui surgit donc il y a plus de 150 ans, mais elle rencontre aujourd'hui un phénomène très récent : l'urbanisation généralisée de la planète (plus de la moitié de la population mondiale vit dans de très grandes agglomérations) est une chose jamais observée auparavant. Au moment même où le changement climatique et les tensions sur l'approvisionnement en énergie tendent à faire rêver d'une moindre concentration des hommes dans les mêmes lieux.

Dès lors, comment faire coïncider la nécessité d'être puissants et compétitifs, qui sous-tend l'organisation métropolitaine contemporaine, avec le besoin de sécurité et de mieux vivre des habitants, de plus en plus nombreux et divers ? Sans doute en prenant le temps de bien voir le monde et la ville tels qu'ils sont devenus, et de « s'en faire une idée ». Bien observer et bien représenter, pour donner aux élus et aux habitants les moyens de se situer et d'agir : c'est la mission de l'Atelier International du Grand Paris (AIGP) partenaire de cette exposition, et notre ambition commune. Bonne visite, et à bientôt pour l'exploration de notre quotidien métropolitain et de notre avenir...

Mireille Ferri

Commissaire associée
de l'exposition
Directrice générale de
l'Atelier international
du Grand Paris (AIGP)



Paris fût capitale du royaume des Francs dès le VI^e siècle. Laissée ensuite à l'abandon, elle sera rétablie capitale du royaume de France au X^e siècle avec la dynastie Capétienne.

La politique centralisatrice du pouvoir monarchique, poursuivie par le jacobinisme républicain a fait de Paris le principal pour ne pas dire l'unique centre de décisions et pôle d'attractivité de notre pays au point d'éclipser et de limiter le développement des villes régionales. Cette singularité française a été parfaitement décrite dans un ouvrage référent publié au lendemain de la Seconde Guerre mondiale *Paris et le désert français* de Jean-François Gravier.

Si la décentralisation vers la province fut effective à partir des années 60, elle ne régla pas les rapports entre la ville centre, sa banlieue proche et plus généralement sa région comme ce fut le cas du « Grand Londres » par exemple.

Le mérite de cette exposition est de tenter de retracer le long cheminement de l'idée du Grand Paris depuis la fin du XIX^e siècle.

Jean-Pierre RESPAUT

Adjoint au Maire
Délégué à la Culture

Le nouveau visage de Paris et de sa banlieue [1860 - 1913]



L'annexion des 20 arrondissements suburbains

Depuis le 11 Octobre 1795, Paris est divisée en 12 arrondissements : 9 sur la Rive droite de la Seine et 3 sur la Rive gauche. Par la loi du 16 juin 1859, onze communes et treize fractions de communes sont annexées à Paris, doublant la superficie de la capitale et la portant à 7 082 hectares pour 1 667 841 habitants. Cette annexion donne à Paris son visage administratif actuel : les 20 arrondissements sont créés. Leurs démarcations suivent en général les boulevards ou les limites des anciennes communes.

Le mur des Fermiers Généraux, construit avant la Révolution pour permettre la perception de taxes sur les marchandises entrées dans la ville, est alors détruit et la ville de Paris est désormais délimitée par l'enceinte de Thiers, entourée d'une « zone » *non aedificandi* c'est-à-dire non constructible.

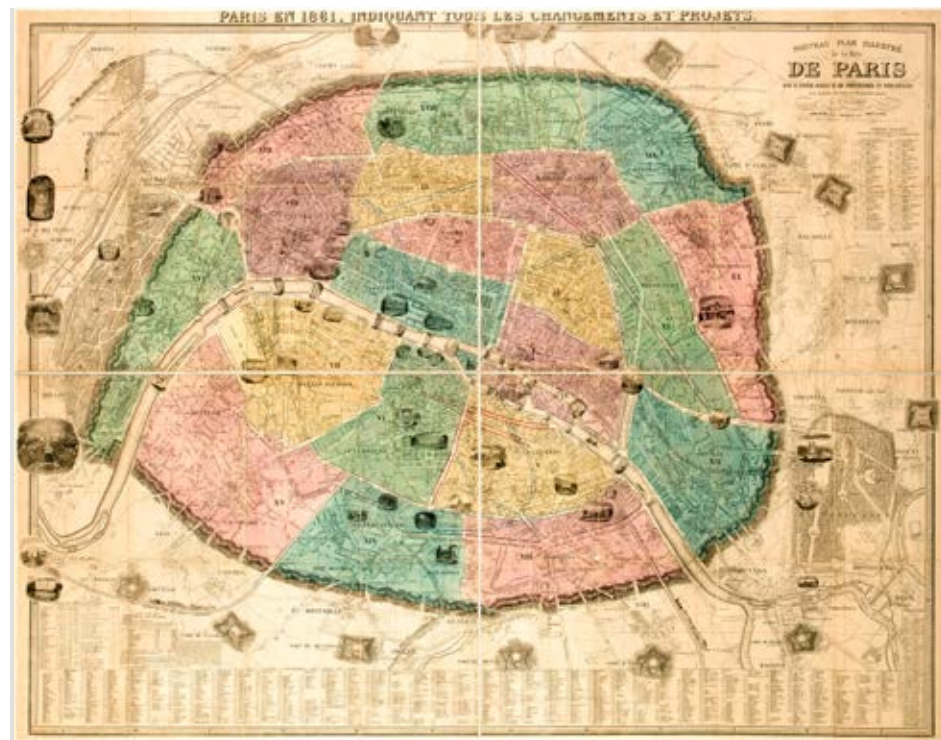
< Pavé, Pierre
1900, MUS Suresnes
©Marine Volpi /
Suresnes

Pour donner à la ville de Paris le visage que nous lui connaissons aujourd'hui, Napoléon III, Empereur des Français, et le baron Haussmann ont engagé d'importants travaux d'aménagements en 1852 et l'ont divisée en 20 arrondissements à partir de 1859.

Autour de la ville, se trouve la « banlieue » : ce mot apparut au Moyen Âge désignant au départ l'espace d'environ une lieue entourant la ville, sur lequel s'étend le ban dans la société féodale. Il s'agit désormais de l'étendue de pays autour de la ville et qui en est la dépendance.

Définir la banlieue, c'est poser systématiquement la question des limites et de la répartition des richesses.

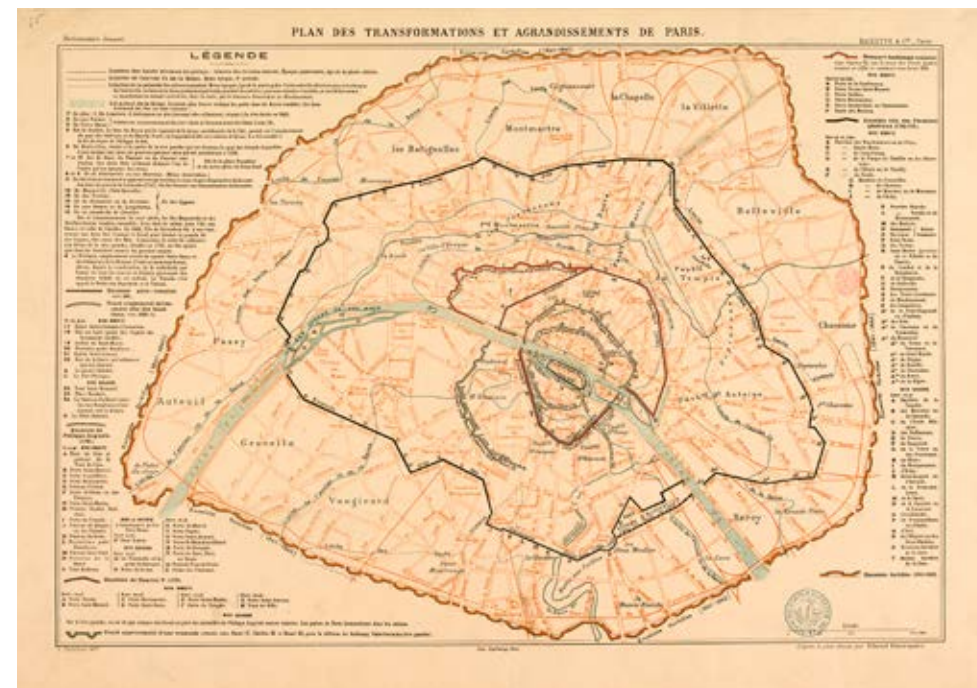
L'annexion des 20 arrondissements suburbains de la ville de Paris, permet une redéfinition de la banlieue parisienne. Des communes banlieusardes deviennent parisiennes tandis que d'autres, ignorées jusque-là, intègrent désormais la banlieue. Les limites de « la région parisienne » sont alors modifiées et les futurs plans d'aménagement devront prendre en compte ce nouveau découpage.



< Alexandre Vuillemin (géographe), Bénard (graveur), nouveau plan illustré de la ville de Paris, avec le système complet de ses fortifications et forts détachés et les nouvelles divisions en 20 arrondissements. Imprimé sur papier, 1861
Bibliothèque historique de la Ville de Paris, Côte A751
© BHVP/Roger-Viollet

< Honoré Daumier (graveur et peintre) « Dire que nous y l'a parisien » Lithographie, XIX^e siècle
Musée Carnavalet Histoire de Paris, Paris, inv. G.3325
© Musée Carnavalet, Paris
Roger-Viollet

L'enceinte de Thiers



< Carte des fortifications de Paris
Imprimé sur papier, vers 1890
Bibliothèque historique de la
Ville de Paris - Côte : G 255
© BHVP/Roger-Viollet

Cette carte présente les enceintes successives qui ont entouré Paris depuis l'époque Gallo-romaine jusqu'au XIX^e siècle. La ville de Paris, d'abord concentrée sur l'île de la Cité, s'est progressivement développée sur la rive droite de la Seine, puis à partir de l'enceinte de Charles V sur la rive gauche, pour arriver à la superficie qu'on lui connaît aujourd'hui.

L'enceinte de défense de Thiers, construite entre 1841 et 1844, longue de 33 kilomètres et désignée familièrement sous le terme de « fortifs » est constituée de 94 bastions, 17 portes, 26 barrières, 8 passages de chemin de fer, 5 passages de rivières ou canaux et 8 poternes.

En avant du mur d'enceinte, de son fossé et de sa contrescarpe se trouve une bande de terre de 250 mètres de large : la zone de servitudes militaires. Elle garde son caractère *non aedificandi* tout en accueillant au fil du temps roulottes et constructions légères, marchés de revendeurs itinérants, marchés aux puces de Saint-Ouen ou de Montreuil, foires, cirques et entreprises ne pouvant plus payer les taxes ou stocker leurs marchandises à l'intérieur de la ville. Elle abrite environ 30 000 personnes en 1913.

L'objectif et la conséquence de cette annexion

Après cette annexion, la nouvelle banlieue est livrée à elle-même, ignorée par la puissance publique. Ses espaces libres accueillent les entrepôts, la grande industrie et les fonctions que la ville transformée rejette : cimetières, hôpitaux, champs d'épandage, logements sociaux. Le développement de l'industrialisation, comme l'avait envisagé Haussmann, se fait par le transfert des grandes usines de la capitale vers la périphérie.

Après la crise économique de la fin du XIX^e siècle, l'implantation de nouvelles technologies transforme des communes de proche banlieue en technopoles de pointe. Dans ces « cayennes »*, les salaires sont plus bas qu'à Paris, la discipline plus rude, la taylorisation plus précoce que dans les ateliers parisiens ou lyonnais. Sans unité administrative, la banlieue constitue un domaine fragmenté en espaces socialement très différenciés : villégiatures et résidences bourgeoises souvent à l'ouest, banlieue « noire » de pollution des faubourgs industriels limitrophes, friches dues à la déprise agricole et maraîchère que lotissent de petits spéculateurs.

*Mot d'argot ouvrier désignant les sites industriels.

L'apparition

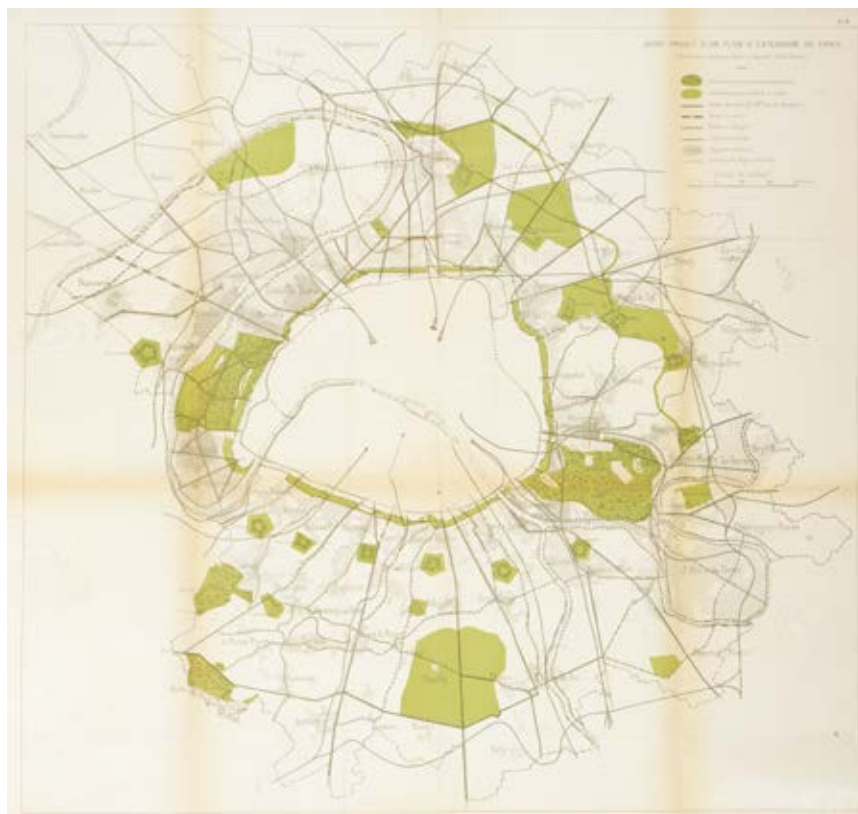
du Grand Paris [1913-1919]

Le début du XX^e siècle est marqué par la pression démographique qui reconfigure la morphologie de la ville de Paris et de sa banlieue. Cela entraîne des débats sur les questions de l'hygiène sociale, du désenclavement de la ville et de son aménagement. Cette époque voit la naissance de la planification urbaine pour la ville de Paris mais également quelques années plus tard pour toutes les grandes villes de France et d'Europe.

La période 1913-1919 est ponctuée par deux dates charnières pour la ville de Paris : la première mention du terme « Grand Paris » dans un document officiel en 1913 d'un côté et le premier projet d'aménagement de la ville de Paris en 1919 de l'autre.

C'est également à cette époque que sont réalisés de nouveaux travaux d'assainissement de la ville et une amélioration des communications et des transports.

L'avant-projet Bonnier



La publication en 1913 du Rapport de la Commission d'extension de Paris inaugure la formulation d'un projet d'ensemble pour un « Grand Paris », ainsi dénommé pour la première fois dans un document officiel de cette importance. Ses principaux auteurs sont l'architecte-voyer Louis Bonnier directeur du service de l'architecture et des plantations de Paris, l'archiviste-historien Marcel Poète, conservateur à la Bibliothèque historique de la ville de Paris, associés à Henri Sellier, futur administrateur de l'Office des habitations à bon marché de la Seine. Ils sont tous les trois investis dans des cercles de réflexion, comme le Musée social.

< Louis Bonnier (architecte), Henri Sellier (homme politique), Marcel Poète (écrivain) Plan d'avant-projet d'extension de Paris. Extrait de "Commission d'extension de Paris. Aperçu historique" Imprimé sur papier 1913 - Archives du XX^e siècle, Cité de l'architecture et du patrimoine, Paris Côte : AR-07-04-05-04 © Fonds Louis Bonnier. SIAF/Cité de l'architecture et du patrimoine/ Archives d'architecture du XX^e siècle

Louis Bonnier (1856-1946), reprend dans cet avant-projet les réflexions menées par Louis Dausset (1866-1940), président du conseil de Paris, sur l'embellissement et l'aménagement de la ceinture de Paris grâce à de nombreux espaces verts et propose une solution à plus grande échelle. Après un état des lieux de la situation existante, il imagine une ceinture verte à plusieurs échelles avec une extension des espaces libres à l'intérieur et à l'extérieur de l'enceinte.

L'arrivée du métro

C'est au début du XX^e siècle que commence à se développer le réseau de transport parisien.

La ligne 1 est construite à l'approche de l'Exposition Universelle de 1900. Le réseau de métro se densifie ensuite rapidement dans Paris intra-muros jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Les premières extensions de lignes vers la banlieue sont mises en chantier dès 1931 et le métro sort pour la première fois de Paris en 1934 pour desservir Boulogne-Billancourt.

Les choix effectués lors de la conception du réseau comme le faible espacement des stations ou la capacité réduite des rames limitent aujourd'hui ses possibilités d'extension.

Le métro de Paris a cependant inauguré à la fin du XX^e siècle une nouvelle ligne entièrement automatisée, la ligne 14, destinée notamment à soulager la ligne A du RER. La ligne 1 est à son tour automatisée et sécurisée en 2013.

> Hector Guimard (architecte) Cartouche de balustrade d'une entrée de métro Fonte, 1900 RATP, Paris inv. PAT-08-02-36 © La Médiathèque de la RATP/Bruno Marguerite



< E.R. Paris (éditeur) Travaux du métropolitain : les caissons au marché aux oiseaux Carte postale 1^{re} moitié XX^e siècle MUS Suresnes Inv. DOC_CP_1597 © MUS Suresnes

Les premières réflexions

d'aménagement de la région parisienne (1919-1934)

Le premier quart du XX^e siècle voit l'apparition des premières réflexions d'aménagement de la région parisienne. Outre la ville de Paris, la banlieue est désormais prise en compte. Sont ainsi réalisés des plans plus ou moins réalistes depuis le projet Jaussely, désigné vainqueur du concours mis en place pour l'aménagement de la ville de Paris, jusqu'aux projets de Le Corbusier ou d'Henri Sellier se développant au sud de la ville. Cette période est aussi l'époque des premières réalisations publiques sur la ceinture de Paris laissée vacante suite à la démolition des fortifications. Enfin les premiers aménagements en banlieue sont réalisés pour désengorger Paris et mieux répartir la population. C'est dans ce cadre que sont construites les cités-jardins et les premières habitations à bon marché.

Léon Jaussely (1875-1932), grand prix de Rome, est vainqueur du concours organisé par la ville de Paris en 1919. Il propose un plan d'aménagement fondé sur le principe de zonages et un système de transport dense, complexe et très hiérarchisé. La capitale est circonscrite par deux rocades sur lesquelles sont dessinés plusieurs parcs. La première relie les forts de première ligne et délimite le centre dans lequel se trouvent les commerces de détails. La seconde rocade relie les forts de deuxième ligne. Entre les deux s'installent les petites industries et les habitats. Enfin, au-delà de la seconde rocade se trouvent les industries et les habitants les plus défavorisés. L'important est d'introduire la spécialisation et la hiérarchisation des zones à l'échelle régionale.

Le concours d'aménagement de 1919, les projets de Jaussely et Bonnier



Dans la lignée de Jean Claude-Nicolas Forestier et Louis Bonnier et à la suite du concours de 1919 lancé afin d'aménager la ville de Paris, Léon Jaussely est le premier à proposer un plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de la capitale. Ce plan a pour objectif une vue d'ensemble de Paris et de sa banlieue. Ce projet renforce celui de Louis Bonnier et a l'ambition de traiter tous les problèmes de la région parisienne.

Louis Bonnier alors inspecteur général de la direction d'extension de Paris va, à partir du projet de Jaussely, proposer un projet de réhabilitation de ce territoire. Il encadre donc l'étude des plans programmatiques de la ceinture et présente un avant-projet le 30 juin 1924 qui reste très imprécis. Il est de plus traversé par de nombreux litiges entre la ville de Paris, les militaires, les compagnies de chemins de fer, etc... Il aboutit à une architecture et un urbanisme hétéroclites.

< **Léon Jaussely** (architecte et urbaniste), **Roger-Henri Expert** (architecte), **Louis Sollier** (architecte) **Aménagement et extension de Paris (concours) : plan général** Gouache sur carte d'Etat-major 1919 - Archives du XX^e siècle, Cité de l'architecture et du patrimoine, Paris côte : LJ-DES-019-01-01 © Fonds Jaussely, Académie d'architecture/ Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XX^e siècle

> **Gaston Sorbets** (rédacteur en chef) **L'illustration, la maison** Imprimé sur papier, 1929 © MUS, Suresnes

Les projets utopistes d'aménagement de Paris et de sa ceinture

De nombreux projets fleurissent en cette période charnière de l'urbanisme parisien.

Le projet de « la cité-jardin du Grand Paris » proposé par Paul de Rutté (1871-1943), Joseph Bassompierre (1871-1950), Paul Sirvin (1891-1977) et Maurice Payret-Dortail (1874-1929), est le projet primé pour la quatrième section du concours de 1919 consacré aux projets partiels. Lors de la présentation de cette proposition, aucune cité-jardin publique n'est encore existante. Cette « cité-jardin du Grand Paris » est l'idéal urbanistique des quartiers d'habitations. Elle ne voit jamais le jour et seul un réseau concentrique de cités-jardins en Île-de-France est développé à partir de cette date.



< **Henri Sellier** (homme politique) **La vie urbaine, la cité-jardin du Grand Paris** Imprimé sur papier, 1919 MUS Suresnes Inv. 2012.6.335 © MUS Suresnes

D'autres projets d'architecture utopique émaneront de grands architectes de l'époque comme Le Corbusier ou les frères Perret.

Ce projet, d'esprit novateur mais pratique, qui se développe sur le plateau du Plessis-Picquet entre Sceaux et Vélizy, veut tirer profit des courants possibles de Paris vers cette partie de la banlieue. Cette dernière est une des rares régions suburbaines très peu peuplée permettant le développement libre d'une nouvelle agglomération en toute salubrité. Ce projet propose, un ensemble harmonieux et esthétique qui combine nécessité moderne et respect du passé, une ville de 100 000 habitants aux quartiers spécialisés d'habitations, de loisirs ou d'études.

> **Brique**, Rue de Chazelles, 17^e arrondissement, Paris, Argile 1^{re} moitié du XX^e siècle MUS, Suresnes © Marine Volpi / Suresnes



> **Nain de jardin** Plastique 2^e moitié du XX^e siècle Collection particulière © Région Île-de-France



L'enceinte de Thiers : démolition et premiers aménagements

Après son déclassement en 1919 à la suite de la loi Cornudet sur l'aménagement et l'extension des villes et son rasement, la question est d'aménager désormais ce territoire jusque-là investi par des bidonvilles. On y substituera le plus rapidement possible des équipements scolaires et sportifs, des logements, des parcs et des jardins.

La ville de Paris, devenue propriétaire des terrains des fortifications, a ainsi les moyens de développer un projet d'ensemble à l'échelle de la capitale.

La ceinture est vite convoitée par de nombreuses institutions. La loi de déclaration d'utilité publique d'avril 1919 lance deux vagues d'expropriation de fractions de la ceinture, permettant la construction de la Cité internationale universitaire, du Parc des expositions de la porte de Versailles et des premières installations sportives.

Le pavillonnaire est symbolique de la banlieue en opposition à l'habitat collectif. Il s'est développé au début du XIX^e, puis a explosé dans l'entre-deux-guerres pour répondre à une demande massive et populaire de logements. La population de la région parisienne augmente de 500 000 habitants entre 1921 et 1946.



La banlieue seule absorbe cette immigration. Les lotissements proposés par la spéculation immobilière privée sont une des réponses en association avec les habitations à bon marché et les cités-jardins. Le pavillonnaire témoigne aujourd'hui d'une architecture populaire et raconte l'évolution des modes de vie.

L'intégration

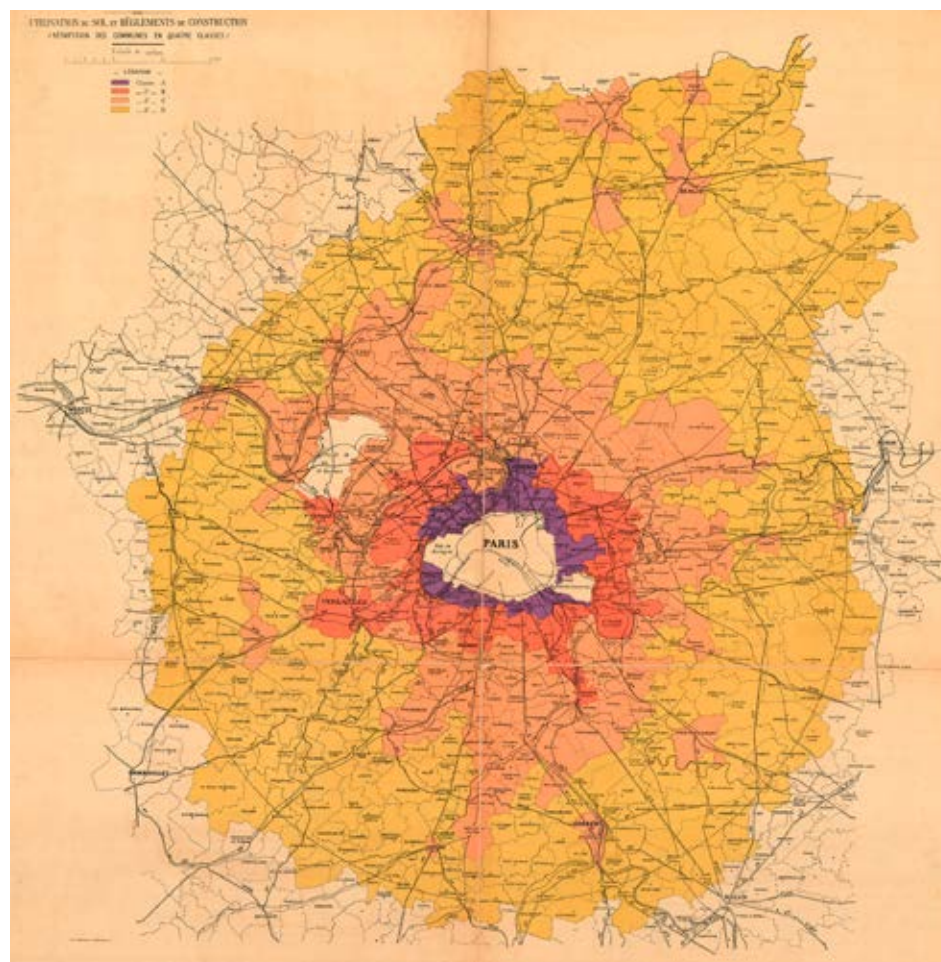
de « la zone » et le plan PROST [1934-1965]

Les plans de Jaussely et Bonnier de 1919 et de 1924 n'ayant été que peu influents, Paris et sa banlieue ont vu un développement anarchique des lotissements pavillonnaires qui répondaient à une arrivée massive de populations.

La loi planificatrice du 14 mai 1932, promulgue l'établissement d'un projet d'aménagement qui définit la région parisienne aux communes contenues dans un rayon de 35 kilomètres autour de Paris, plus les 5 cantons du sud de l'Oise, soit 6 300 000 habitants, 657 communes et 51 200 hectares. La région parisienne ainsi découpée, le premier véritable plan d'organisation et d'urbanisme peut être mis en place.

> Henri Prost (architecte et urbaniste)
Plan d'aménagement de la région parisienne et autres études sur la région parisienne - carte de zoning (éch. 1/100 000e), utilisation du sol et règlement de construction, 14 mai 1934
Imprimé sur papier
Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XX^e siècle, Paris-Côte : HP-DES-002-03-01
© Académie d'architecture/ Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XX^e siècle

Le plan PROST



Le plan proposé en 1934 par Henri Prost (1874-1959), urbaniste en chef du Comité supérieur de l'aménagement et de l'organisation générale de la région parisienne, préconise de « dédensifier » la ville centre et de désindustrialiser la capitale.

Un zoning, séparant les zones industrielles au nord-est de l'agglomération, protégeant ainsi Paris de la pollution, et les zones d'habitat à l'ouest, est ainsi proposé. La banlieue est également prise en compte en limitant les lotissements et constructions sauvages et en créant des espaces libres, des services publics et des terrains de jeux lui laissant ainsi un caractère champêtre

L'aménagement de « la zone » non aedificandi

Le plan Prost de 1934 traite le territoire de Paris intra-muros, l'enceinte militaire libérée et, pour la première fois, « la zone » *non aedificandi* dans un but de lier la ville capitale et le territoire urbain l'entourant. Il prévoit une programmation d'équipements et d'infrastructures sur toute cette ancienne zone de servitudes militaires afin d'éradiquer progressivement tous les types de constructions éphémères. Cette éradication sera progressive et « la zone » disparaîtra totalement dans les années 50.

> La zone et ses abords, habitations de zoniens à Saint-Ouen
Photographie sur plaque de verre
1943-1944
Bibliothèque historique de l'Hôtel de Ville, Paris - Côte : BAV-Ms 18/16a
© Collection Ville de Paris-Bibliothèque de l'Hôtel de Ville/Roger-Viollet



< Crochet de chiffonnier
Fer forgé, corde enduite
XIX^e siècle
Musée de la Seine-et-Marne, Saint-Cyr-sur-Morin
inv.1987.68.69
© Collection Musée de la Seine-et-Marne, Département de Seine-et-Marne, photographie d'Yvan Bourhis

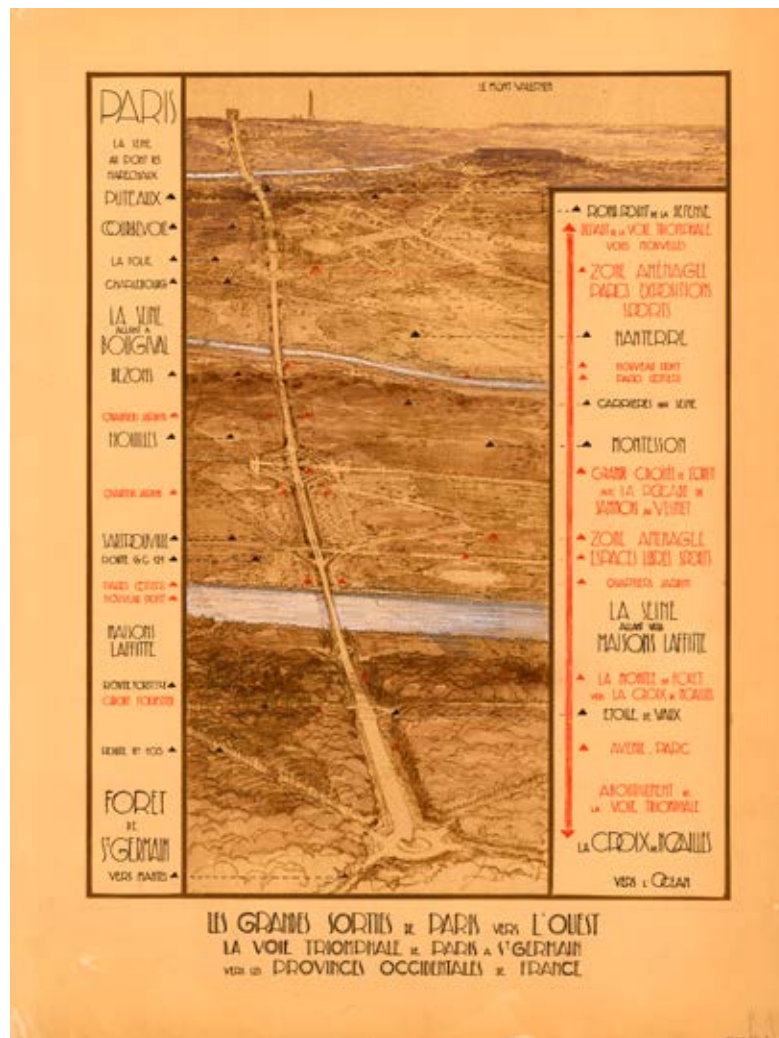
L'intégration

de « la zone » et le plan PROST [1934-1965]

L'organisation administrative de la Seine

La réalisation concrète d'un plan d'aménagement et d'organisation de la région parisienne pose la question de l'organisation administrative du département de la Seine, alors composé d'une partie des actuels départements des Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne plus la ville de Paris. Henri Sellier et André Morizet respectivement maire de Suresnes et de Boulogne-Billancourt sont les deux têtes de file de ce mouvement qui n'aboutira finalement que dans les années 1960 avec la disparition des départements de la Seine et de la Seine-et-Oise et la création des départements que l'on connaît aujourd'hui.

Le projet de décongestionnement de Paris et de fluidification de la circulation



> Henri Prost (architecte et urbaniste)
Projet d'aménagement et archives générales de la région parisienne : perspectives des grandes sorties de Paris vers l'ouest, 1934. Imprimé sur papier, tirage rehaussé à l'encre et gouache. Archives du XX^e siècle, cité de l'architecture et du patrimoine, Paris. Côte : HP-DES-002-06-01. © Académie d'architecture / Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XX^e siècle.

Henri Prost avait dans son plan de 1934 déjà fait des propositions pour faciliter les transports. Il prévoit une structure de voies rapides de communication pour relier les différentes agglomérations de la région parisienne au centre de Paris et fluidifier la circulation dans la capitale. Cinq auto-routes vers le nord, l'est, l'ouest, le sud-est et le sud sont ainsi prévues. Une rocade circulaire devra également être aménagée.

En 1954, Bernard Lafay, président du conseil municipal de Paris, publie un schéma de circulation, qui comprend une rocade intérieure intra-muros reprenant en majeure partie le tracé des boulevards des Fermiers Généraux, une rocade périphérique tracée sur l'ancienne zone des fortifications et un axe nord-sud de la porte d'Aubervilliers à la porte d'Italie, empruntant le tracé du canal Saint Martin.

Le projet directeur de l'agglomération parisienne est finalement approuvé en 1956, le volet routier propose un système radioconcentrique dans lequel la ceinture est l'un des anneaux intermédiaires entre les arrondissements périphériques et la proche banlieue.

La construction du premier tronçon du périphérique est validée en 1954, ce dernier est inauguré en avril 1960 pour une ouverture totale à la circulation des 35 kilomètres en 1973.

Les grands ensembles

Les grands ensembles sont les réalisations emblématiques de la politique menée de manière volontariste par l'Etat français durant les Trente Glorieuses dans le domaine de l'aménagement du territoire et de la planification urbaine. Le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme est créé dès 1944 dans le cadre du gouvernement provisoire de la République, dans une volonté de poursuivre les actions initiées par Vichy en mettant en place une politique urbanistique largement inspirée du mouvement moderne. Le mandat du ministère est triple : reconstruire le parc immobilier détruit durant le conflit, faire face à l'essor démographique et résorber l'habitat insalubre. Une ambition, associée à l'industrialisation progressive du secteur de la construction, qui aboutit dès les années 1950 à un infléchissement vers le collectif et l'édification des grands ensembles. Tours et barres se multiplient à l'orée des villes, modifiant radicalement le visage des périphéries urbaines. Cet abaissement du coût permet d'assurer dans ces logements sociaux un confort jusque-là réservé aux classes privilégiées.



< Henri Salesse (photographe)
Centre commercial de Sarcelles
Photographie
1^{er} mai 1961
Médiathèque TERRA, Paris - La Défense
Côte : FA37338
© Henri Salesse / MEDDE-MLETR



< Gérard Crossay (photographe)
Cité des 4000
La Courneuve
Démolition de l'immeuble Debussy
Photographie
18 février 1986
Médiathèque TERRA, Paris - La Défense
Côte : GC40103019
© Gérard Crossay / MEDDE-MLETR

Les projets d'aménagements de Paris

Plusieurs architectes ont fait des propositions d'aménagement de la région parisienne durant cette période notamment Paul Maymont.

Elève d'Auguste Perret, il propose une réflexion sur l'aménagement de la ville à partir de modules pyramidaux creux en béton, de 20m de diamètre à la base. Ces modules sont reliés entre eux par des câbles supportant des planchers formant des rues. Chaque cône, avec ses rues verticales et horizontales fait 123 mètres de haut et groupe 15 à 20 000 habitants. Ces cités coniques peuvent être conçues flottantes et sont reliées entre elles par des autoroutes suspendues.

L'extension

de la ville vers la deuxième couronne (1965-1976)

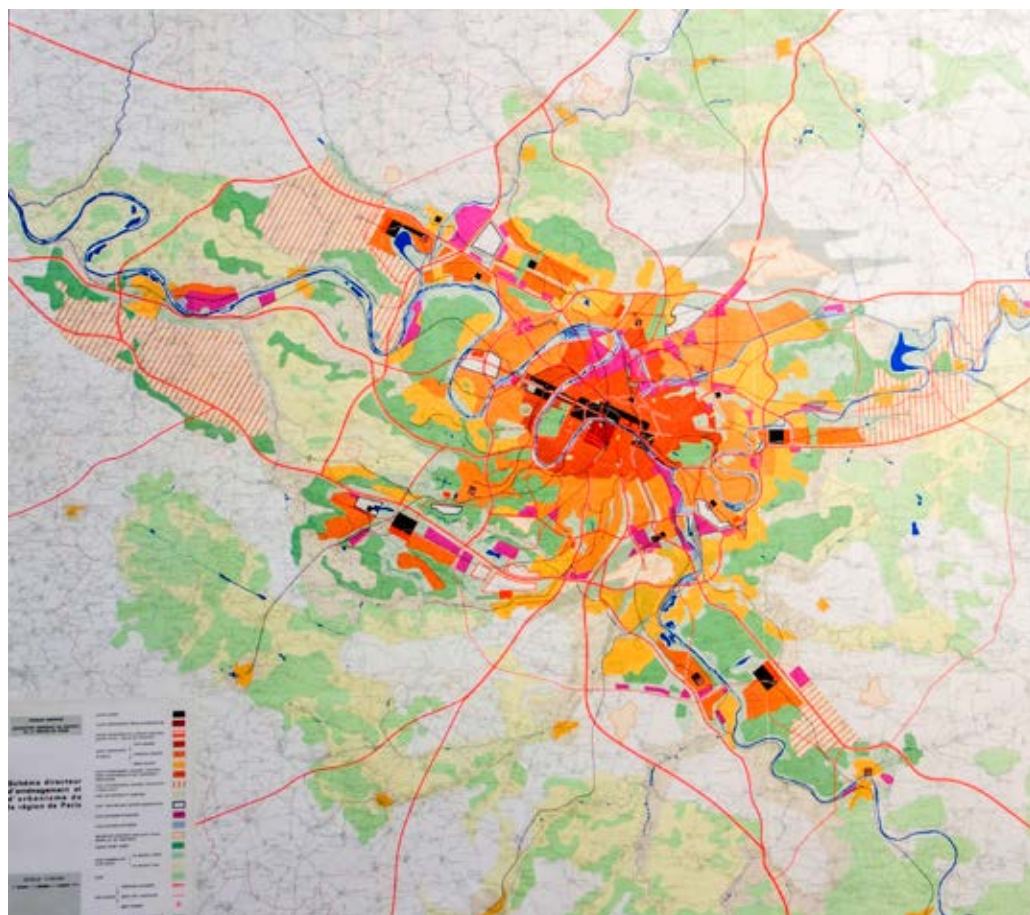
Le schéma directeur de 1965 révisé le PADOG - plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne de 1960. La politique nationale d'aménagement donne les moyens à la région d'acquérir des réserves foncières de 40 000 hectares en zone d'aménagement différé et de construire sur des territoires en réseaux et reliés à la ville centre.

Le plan d'aménagement de 1965 (le PADOG)

Le schéma directeur est un document d'urbanisme. Il permet de planifier l'usage des sols et l'aménagement urbain pour une longue durée par la maîtrise foncière qu'il octroie à l'Etat.

Pour la Région Ile-de-France, les schémas directeurs se succèdent depuis 1965, le premier étant celui conçu par Paul Delouvrier à la demande du Général de Gaulle.

Le plan d'aménagement de 1965 prévoit que la population de la région parisienne soit de 14 à 15 millions d'habitants tandis que le schéma directeur de 1976 réduit dans ses prévisions à 11 millions pour la fin du XX^e siècle.



> Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris (SDAURP), 1965. Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France, Paris S.N. © DRIEA

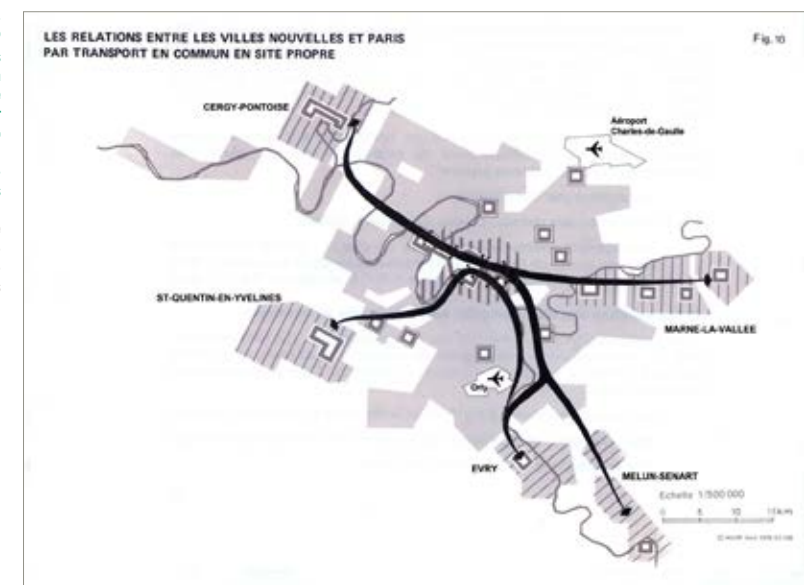
Le plan envisage une diminution de la densité de Paris intra-muros par la création de noyaux urbains denses dans sa grande couronne. Il s'attache particulièrement à mettre en interaction les villes nouvelles et les différents modes de communication dont les premiers RER.

Les villes nouvelles

La politique nationale des villes nouvelles émerge en 1965, à l'initiative de Paul Delouvrier, appuyée par la Datar (Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale).

Ce grand commis de l'État prévoit la création de villes nouvelles autour de Paris à l'instar du modèle anglo-saxon de la cité-jardins.

> SDAURP Carte des villes nouvelles en Ile-de-France Imprimé sur papier, 1976 Musée de la Ville, Saint-Quentin-en-Yvelines S.N. © Coll.-Musée de la ville Saint-Quentin-en-Yvelines



Les villes nouvelles, déterminées géographiquement, deviennent rapidement un système politique et économique qui superpose les moyens étatiques régionaux et locaux pour leur aménagement et leur développement. En 1970, la loi Boscher fixe leur nouveau cadre institutionnel et établit les relations entre les communes et les établissements publics des villes nouvelles.

Les communications : construction du RER et du boulevard périphérique

L'extension de la ville vers la deuxième couronne et la création des villes nouvelles, engendrent de nouveaux courants de trafic qui ne pouvaient être assurés par le métro lent et à gabarit limité. Il faut assurer une desserte rapide et de grande capacité, c'est dans ce but qu'est mis en chantier le réseau express régional, RER. De même, l'augmentation du nombre d'habitants dans la grande ceinture de Paris nécessite la création de nouvelles infrastructures routières.

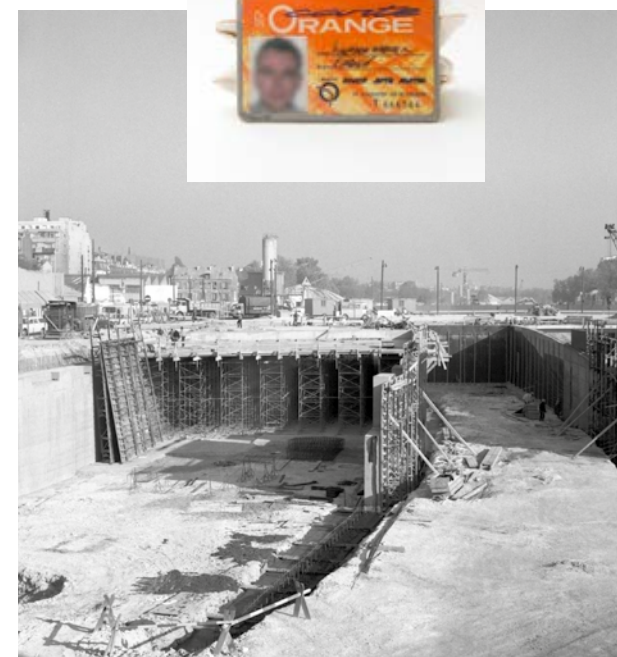
> Henri Salasse (photographe) Travaux du boulevard périphérique entre la Porte Maillot et la Porte des Ternes 28 octobre 1971 Médiathèque TERRA, Paris - La Défense Côte : FA47731 © Henri Salasse / MEDDE-MLETR



> Bottes Caoutchouc 2016 MUS, Suresnes © MUS / Margot Frouin



> Carte orange Imprimé sur papier Début du XXI^e siècle Collection particulière © RATP



Vers la construction

du Grand Paris (1977-2008)

Les schémas directeurs de la Région Île-de-France (SDRIF) répondent à la nécessité de doter le territoire régional d'un document stratégique, adapté à une agglomération de 11 millions d'habitants.

Organisant « l'occupation des sols », ils planifient les créations d'infrastructures mais également les constructions de logement, de bureaux et de services, ils indiquent les zones constructibles aux communes, qui doivent adapter en conséquence leurs documents d'urbanisme locaux. Jusqu'en 2004, ces schémas ont été pilotés par l'Etat, au regard de leur caractère éminemment stratégique : il s'agit de la région « parisienne » qui porte la capitale nationale.

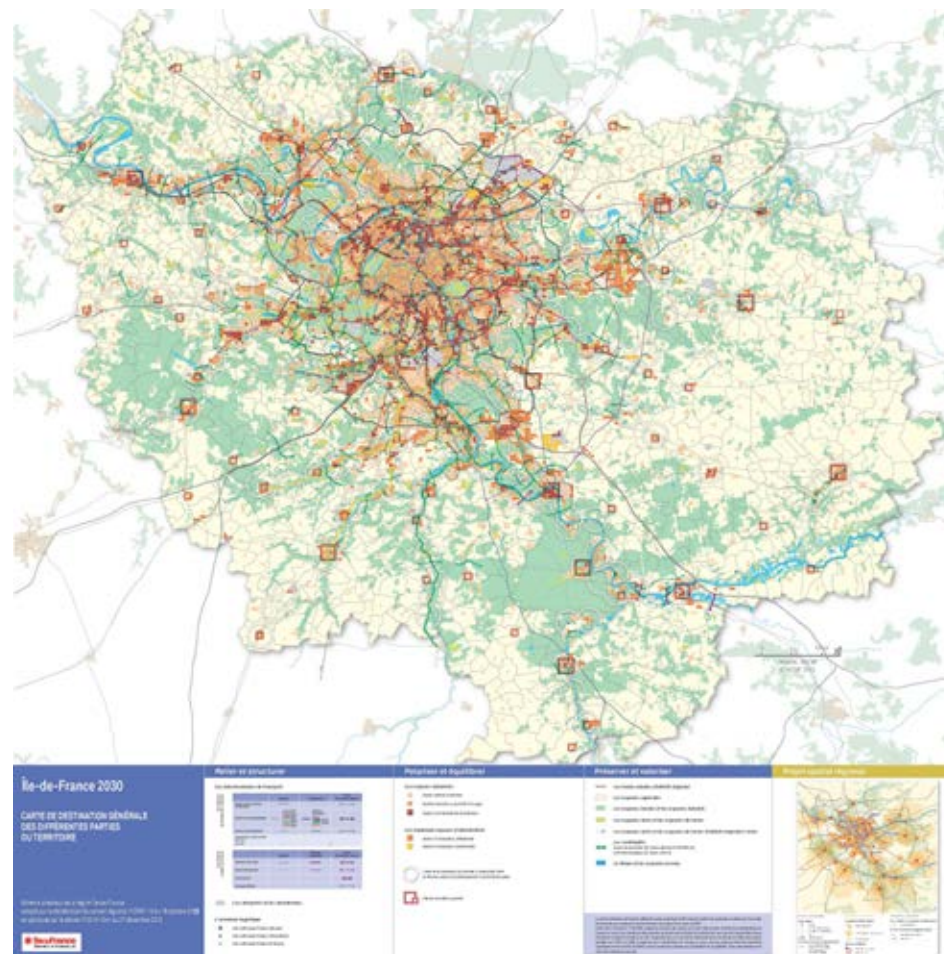
En 2004, pour la première fois de son histoire, le Conseil Régional est autorisé par la loi de décentralisation de 1995 à piloter la révision de son schéma directeur.

>
Schéma directeur de la
Région Île-de-France
Fichier numérique,
2008
Atelier international
du Grand Paris,
Paris S.N.
© AIGP

LE SDRIF de 2008

Le SDRIF de 2008 prévoit explicitement l'adaptation du territoire régional au défi climatique. Pour conserver la capacité à produire dans « l'après-pétrole », il développe :

- La robustesse sociale, environnementale et économique.
- Pour le concrétiser : 1,5 millions de logements neufs, en densifiant la ville (plus d'espaces verts, qualité des logements) pour moins consommer les terres agricoles. Le réseau Arc Express pour renforcer les transports collectifs.



Sur décision de l'État, le SDRIF sera « gelé » car entre temps, la loi Grand Paris est promulguée le 3 juin 2010, et introduit le « réseau de transport Grand Paris ».

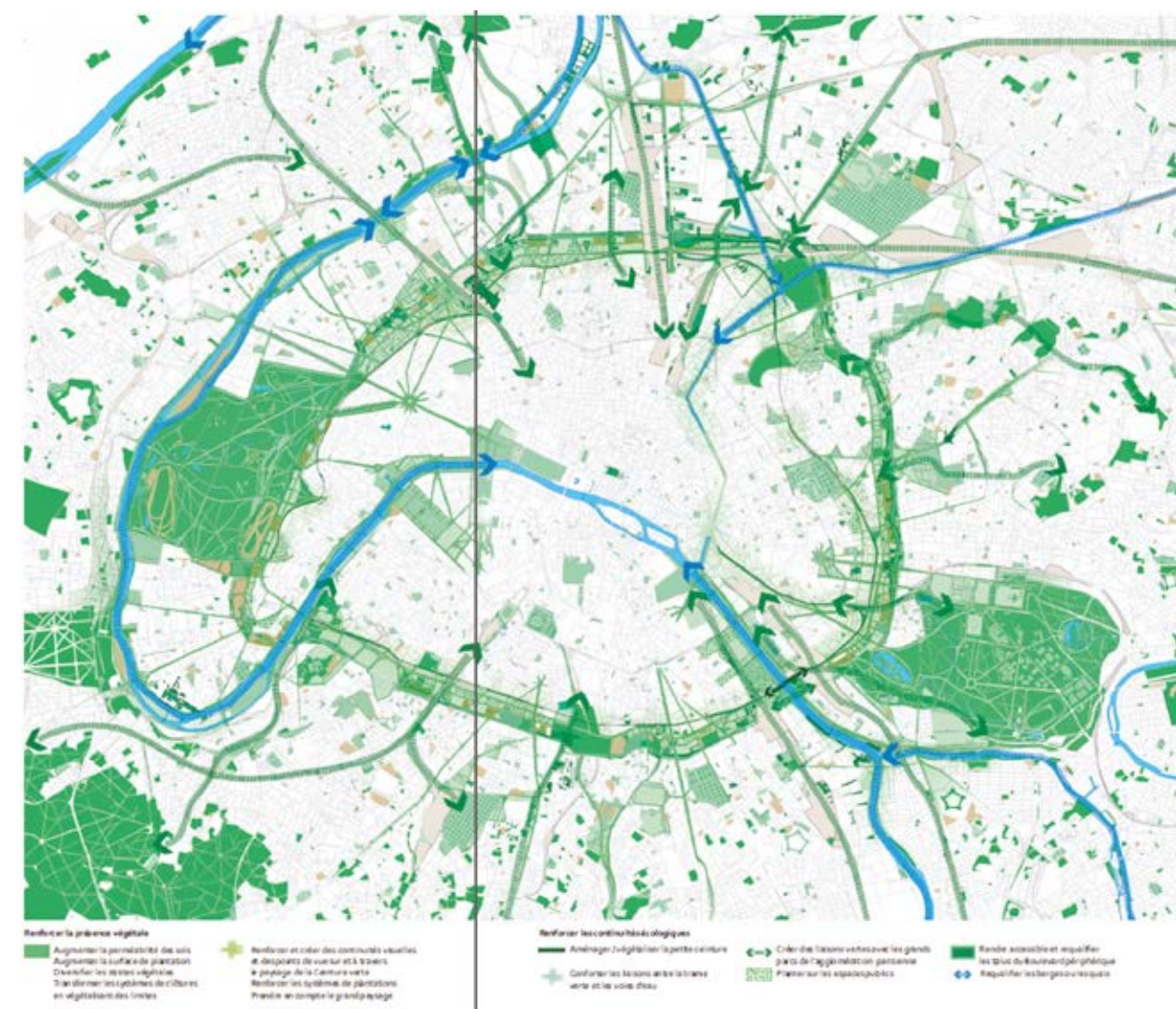
Le SDRIF est finalement adopté en 2013, et le « Réseau Grand Paris Express » résulte des négociations autour des transports collectifs entre l'État et la Région.

La ceinture verte

Née dans les années 70 de la conscience que les espaces naturels disparaissent trop rapidement autour de Paris, la « ceinture verte » est protégée réellement à partir de 1983 : acquisitions et aménagement d'espaces forestiers ouverts au public, veille foncière sur les espaces agricoles périurbains fragilisés.

L'objectif est en effet de concilier à la fois le développement urbain et la préservation des espaces ouverts et de réinventer un véritable espace de vie dans le périurbain dense, entre « Paris » et la « campagne ». Sa superficie de 1 273 ha, bâtie sur 11,8% et constituée à 88,2% par des espaces naturels, inclut aussi bien les Villes nouvelles que de nombreux « grands ensembles ». 42% des actifs franciliens y vivent ou y travaillent.

Actuellement, plus de quarante opérations d'aménagement sont en cours, de façon à permettre plus de végétation, une nouvelle esthétique de construction et un meilleur usage.



>
La ceinture verte
Fichier numérique
Début du XXI^e siècle
Atelier international du
Grand Paris,
Paris S.N.
© AIGP

Le Grand Paris

d'aujourd'hui et de demain (2008-2030)

En 2006, à Paris, une première Conférence Métropolitaine, lieu de concertation entre Paris et les communes voisines, deviendra Paris Métropole, syndicat mixte d'études regroupant près de 200 communes d'Île-de-France.

En 2008, engagée par l'État et le Président de la République, une consultation internationale « le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne » rassemble dix équipes pluridisciplinaires d'architectes urbanistes pour développer leurs visions du Grand Paris. Les résultats sont présentés dans une grande exposition, à la Cité de l'architecture et du patrimoine, en avril 2009.

Ces initiatives ont fait ressurgir l'idée du Grand Paris, née au début du siècle et concrétisée dans une loi Grand Paris en 2010, bousculant une Région dotée de ses propres outils d'aménagement du territoire, et les départements qu'elle prévoit de faire disparaître en 2020.

Depuis janvier 2016, la Métropole du Grand Paris (MGP) est en place, nouvelle collectivité territoriale dont le périmètre fait toujours débat mais dont les compétences s'installent et le budget se construit. Un réseau de transport, le Réseau Grand Paris Express, sort de terre depuis le printemps 2016. Et les projets et concours d'aménagement fleurissent, tandis que les créations de logements redémarrent fortement.

L'AIGP

L'Atelier International du Grand Paris est créé en 2010 à l'issue de la consultation internationale « le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne ». Sa mission principale est de décrypter



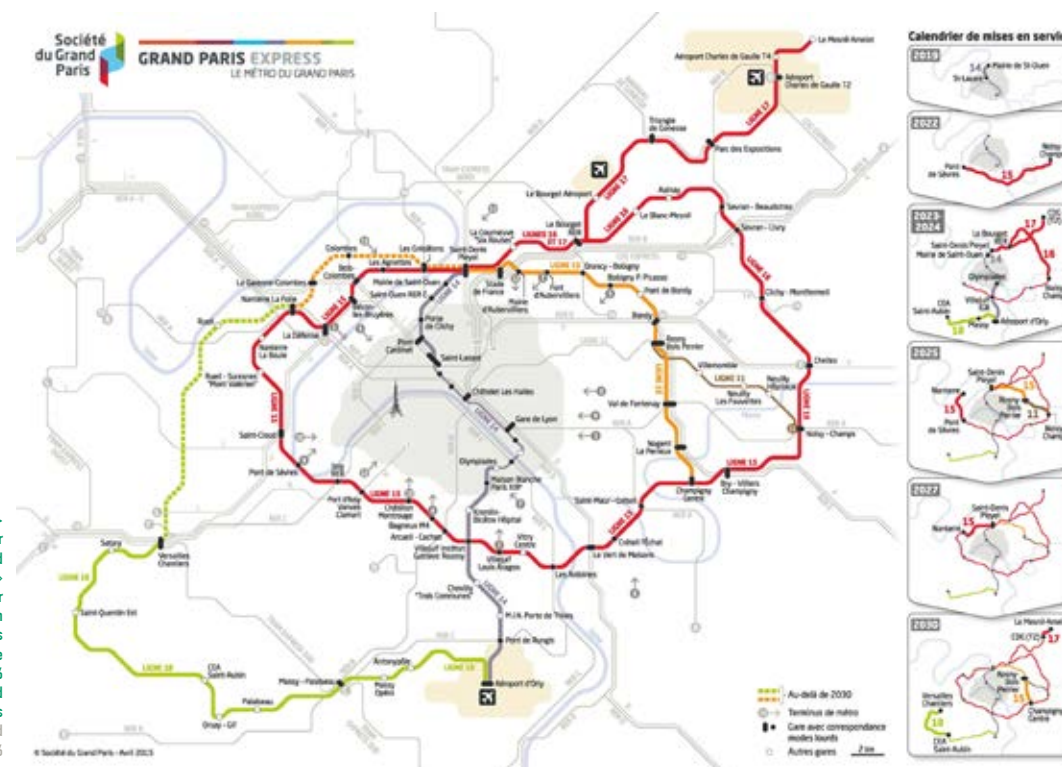
< HTC (fabricant)
Smartphone avec
application du ticket
électronique RATP
Matière plastique
2013
Collection
particulière
© MUS Suresnes

la complexité du territoire métropolitain, tout en répondant aux défis de la mobilité et du logement, de la compétitivité, de la solidarité et de l'urgence climatique.

Les réflexions de l'Atelier sont portées par un Conseil scientifique, composé depuis septembre 2016 d'une vingtaine d'architectes, d'urbanistes et de spécialistes de l'aménagement. L'originalité de l'AIGP est de placer en amont des décisions, dans un rôle de conseil et de propositions, des professionnels qui habituellement exécutent des commandes.

Groupe d'intérêt public, l'AIGP est administré à parité par l'État et les collectivités territoriales et constitue un lieu unique de travail transversal et de mise en débat au service des acteurs et citoyens du Grand Paris.

> Carte du futur
réseau « Grand
Paris Express »
avec le calendrier
de mises en
services
Fichier numérique
Juin 2016
Société du Grand
Paris, Saint-Denis
© Société du Grand
Paris - juin 2016



La Métropole du Grand Paris

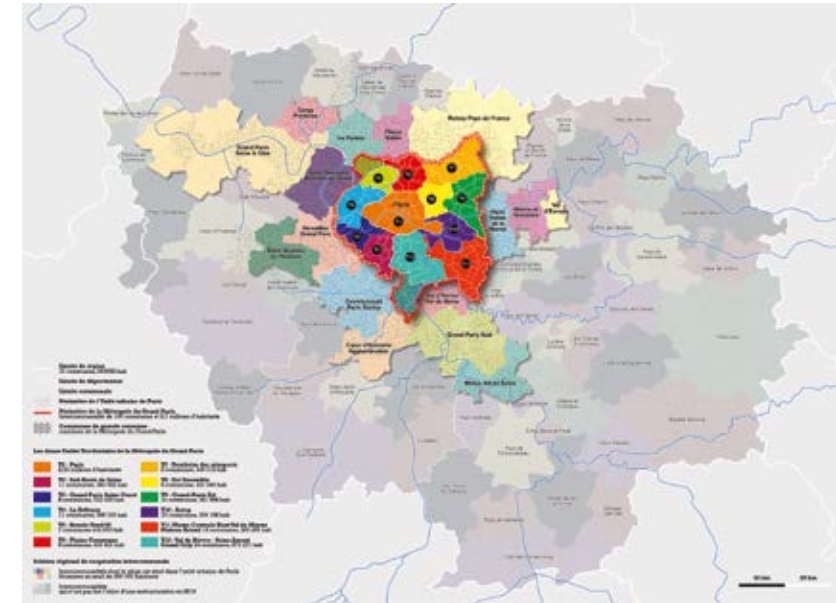
La Métropole du Grand Paris (MGP) est née le 1^{er} janvier 2016. Elle regroupe Paris, les 123 communes des départements de petite couronne, et 7 communes des départements de l'Essonne et du Val d'Oise, soit près de 7,5 millions d'habitants.

Ses compétences couvrent quatre domaines stratégiques : l'aménagement de l'espace, le logement, l'environnement et le développement économique, social et culturel. Elles lui seront transférées progressivement d'ici à 2020.

Son territoire est subdivisé en douze établissements publics territoriaux (EPT), dotés de compétences plus locales et opérationnelles : la politique de la ville, les PLU, l'assainissement, ...

Les intercommunalités situées en dehors du périmètre de la MGP mais dans l'Unité Urbaine de Paris ont été redéfinies par le Schéma Régional de Coopération Intercommunale (SRCI).

> Carte de la Métropole,
des 12 établissements publics territoriaux
(EPT) et des établissements publics
de coopération intercommunale (EPCI)
de grande couronne réorganisées par
le Schéma Régional de Coopération
Intercommunale. Fichier numérique.
Janvier 2016
Atelier international
du Grand Paris.
Paris
© AIGP



La construction et le renforcement du réseau de transports publics pour un nouveau maillage du territoire

Le « Réseau Grand Paris Express » (RGPE), c'est le développement et la modernisation du réseau de transport existant, et la construction d'un nouveau métro automatique de rocade, pilotée par la Société du Grand Paris (SGP). Sa mise en service progressive est prévue entre 2019 et 2030 et prévoit la construction de 200 kilomètres de voies, 4 nouvelles lignes et 68 gares, ce qui équivaut à un quasi doublement du réseau de métro actuel.

Son coût global est aujourd'hui estimé à près de 30 milliards d'euros, essentiellement apportés par l'État et la Région.

Au-delà de l'impact attendu en termes de développement économique, d'offre de logements et de renouvellement urbain autour des futures nouvelles gares, le RGPE permettra de désengorger les transports existants, de faciliter les trajets interbanlieue, de désenclaver les territoires les plus éloignés et de mieux connecter les aéroports, les pôles de compétitivité et les bassins d'emploi.