



**HAL**  
open science

## Parcours en banlieue

Richard Sabatier, Marcelle Demorgon

► **To cite this version:**

Richard Sabatier, Marcelle Demorgon. Parcours en banlieue. [Rapport de recherche] 0731/91, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Versailles; Laboratoire de recherche Histoire architecturale et urbaine - sociétés (LADRHAUS); Ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer / Secrétariat permanent du plan urbain. 1989. hal-02967684

**HAL Id: hal-02967684**

**<https://hal.science/hal-02967684>**

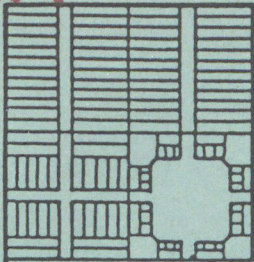
Submitted on 15 Oct 2020

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

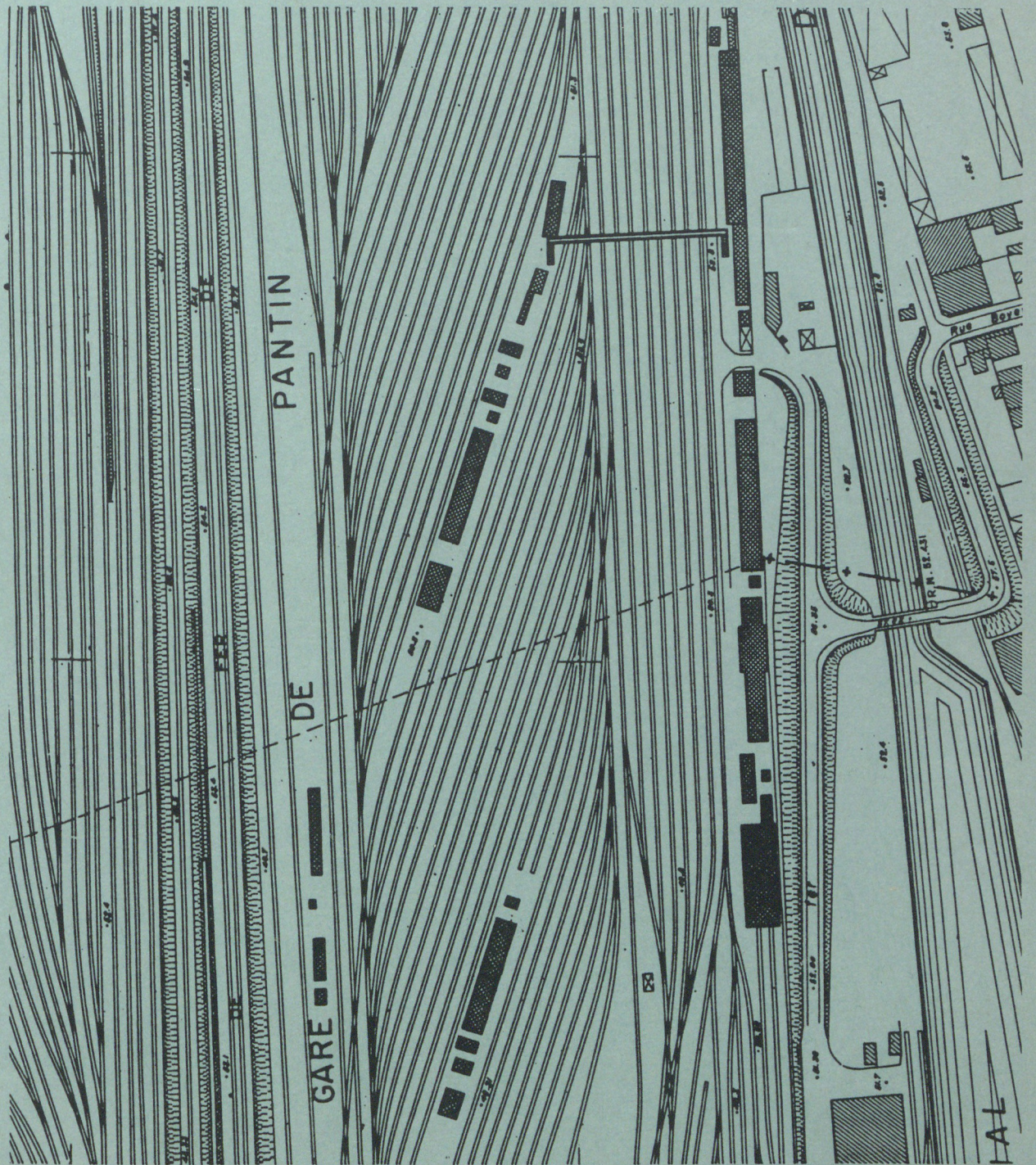


73A

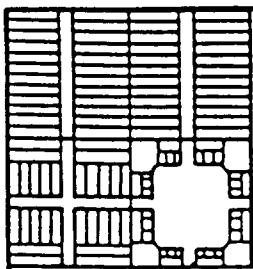


LADRHAUS

# PARCOURS EN BANLIEUE







L A D R H A U S

# PARCOURS EN BANLIEUE

**Richard SABATIER**

Conseiller scientifique : **Marcelle DEMORGON**

**DECEMBRE 1989**

LABORATOIRE DE RECHERCHE "HISTOIRE ARCHITECTURALE ET URBAINE - SOCIETES"

ECOLE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES

CONVENTION N° 85/31 386/00.223/75/01  
MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT,  
DES TRANSPORTS ET DE LA MER  
**SECRETARIAT PERMANENT DU PLAN URBAIN**

Programme de recherche quadriennal  
"La constitution du territoire et la construction de la ville"  
Ecole d'Architecture de Versailles  
Laboratoire de Recherche "Histoire Architecturale et Urbaine - Sociétés"

Le présent document constitue le rapport final d'une recherche remise au Secrétariat Permanent du Plan Urbain en exécution du programme général de la recherche mené par le Ministère de l'Equipement, du Logement, des Transports et de la Mer avec le Ministère de la Recherche et de la Technologie.

Les opinions et jugements qui y sont émis n'engagent que leurs auteurs.

---

#### REMERCIEMENTS

*Nous remercions les enseignants et les étudiants de l'Atelier "Route" du CEAA Architectures Territoires et Paysages qui par leurs travaux ont permis de prolonger et d'approfondir les thématiques de description de l'espace de la route en banlieue.*

*Nous remercions les membres du personnel administratif de l'Ecole d'Architecture de Versailles et du Laboratoire de Recherche LADRHAUS et tout particulièrement Raymonde COUERY qui s'est avec beaucoup d'abnégation astreinte à effectuer le plus dur, c'est-à-dire le parcours dactylographié.*

*Nos remerciements vont également à Norma BACHLER, architecte, qui avec la compétence que nous lui connaissons et une attention très vigilante, a accepté de réaliser la maquette de cette recherche. Et à Yvette Lossouarn qui, en dernière main, a su avec dextérité en effectuer la reprographie.*





## PREAMBULE

Il y a dans l'usage de la citation une impudence, soit, mais que les auteurs me pardonnent ce travail de dépeçage entrepris à partir des descriptions qu'ils ont faites.

Toute description n'est-elle pas faite de bribes arrachées au lieu et à soi. Par ces bribes assemblées, cimentées par l'écriture et le dire de chacun nous avons traversé tour à tour tel ou tel texte, arraché à nouveau des bribes, fait des analogies sans nous soucier davantage sinon de dire ou d'essayer de dire qu'il y avait dans ces écrits des constantes.

C'est cela qui nous importait : avec ces bribes rebâtir quelques figures, quelques histoires - hybrides - approchées - comme les reliefs possibles de cette quête que nous entreprenons dans ces extérieurs, la banlieue de Paris parcourue.

Mais qu'on ne s'y trompe pas, il y a dans cette liberté prise quelque chose qui tient à la banlieue en général : donner l'impression de ne pas encore se soucier de ses voisinages comme s'il s'agissait d'abord de tendre à l'essentiel sans se préoccuper apparemment de forme.

Nous avons dans un précédent travail : "La banlieue comme territoire structuré" (1) soumis à la question l'élaboration des discours à propos des espaces hors la ville-centre/ville - intra-muros.

La collecte de propos sur la banlieue, à travers des genres comme à travers le temps et leur simple compilation (Miscellanées) nous permettait de rendre compte de la nature caduque de ceux-ci dans leur multiplicité assemblée. Multiplicité scellée par une notion fondatrice, que le contexte urbain se doit d'être centré. Et si en général on ne reconnaît point de structure à l'ensemble des espaces périphériques parisiens, cette absence mettait en évidence une autre structuration, globale, celle des mentalités. Ce qui est ou n'est pas de la ville, en dedans et en dehors. Ce qui a et ce qui n'a pas de forme. Ordre et désordre.

Cette dimension psychologique de la géographie de la grande agglomération traduit une vérité première, celle de devoir penser comme organisé le corpus urbain.

Une autre approche avait été de nous attacher à décrire en premier lieu le parcours à partir duquel nous nous étions proposé d'aborder notre travail (recherche). C'était mettre en forme notre "vécu" des choses ou des espaces, retenir les traces d'un premier questionnement. Notre description, un discours parmi d'autres.

Dans ce présent travail nous revenons à cette première approche : décrire.

(1) Demorgon (M.), Panerai (Ph.), Sabatier (R.), Volpe (E.) - La banlieue comme territoire structuré - Ecole d'Architecture de Versailles, Laboratoire de Recherche, Versailles, 1985, 465 p.

Contrat SRA n° 80 01351 00 223 7501



## TABLE DE MATIERES

|   |        |
|---|--------|
| PREMIERE PARTIE   |        |
| PARCOURS : Description  | p. 5   |
| <br>  |        |
| TROIS PARCOURS  |        |
| Analyse et commentaires   | p. 11  |
| PARCOURS 1 : RN 190 et RN 15  | p. 13  |
| PARCOURS 2 : La RN 20 entre la Porte d'Orléans et Montléry                              | p. 23  |
| PARCOURS 3 : La RN 306 entre la Porte de Chatillon<br>et le Rond-Point du Petit Clamart | p. 29  |
| <br>  |        |
| PONTS ET CARREFOURS   |        |
| Deux éléments clefs des parcours décrits  | p. 37  |
| <br>  |        |
| ESPACES DE CROISSANCE   |        |
| Désordre apparent et Structuration cachée   | p. 51  |
| <br>  |        |
| DEUXIEME PARTIE   |        |
| ETUDE DE CAS  | p. 57  |
| <br>  |        |
| ROUTE, TERRITOIRES et PAYSAGE GEOGRAPHIQUE  | p. 63  |
| I QUELQUES FAITS DE TERRITORIALISATION  | p. 64  |
| II DESCRIPTION DES ESPACES APERCUS DEPUIS LE CD121                                      | p. 68  |
| III ESQUISSE CARTOGRAPHIQUE   | p. 74  |
| IV MORPHOLOGIE D'UN PAYSAGE   | p. 77  |
| <br>  |        |
| LA TRAME VIAIRE PORTEE PAR LE CD 121  | p. 79  |
| I TRACES HERITES : 3 états  | p. 80  |
| II TRACES ORTHOGONALES : mesures et système   | p. 82  |
| III ETUDE DE 4 MAILLES  | p. 85  |
| IV COMPARAISON DES MAILLES 1, 2 et 4.   | p. 95  |
| <br>  |        |
| GRANDE SURFACE  | p. 103 |
| <br>  |        |
| ANNEXES   | p. 113 |
| <br>  |        |
| OUVRAGES CONSULTES  | p. 127 |
| <br>  |        |
| CARTES ET PLANS CONSULTES   | p. 129 |

PARCOURS :  
Description





Nous avons comme objectif premier de réunir quelques descriptions de parcours en banlieue. Nous ne cherchions pas à proprement parler, propos de gens avertis. L'Atelier, "Anatomie d'une route nationale", faisant partie du cursus 1985/86 du C.E.A.A. "Architectures, Territoires, Paysages", (1) nous en a donné la possibilité.

Cet atelier a proposé à un petit groupe d'étudiants, pour la plupart architectes, d'origine diverse (française, sud-américaine, nord-africaine) de décrire des routes nationales traversant la banlieue parisienne. Il s'agissait de la RN 3 entre la Porte de Pantin et la ville de Meaux, la RN 20 entre la Porte d'Orléans et Montlhéry, la RN 306 entre la Porte de Chatillon et le Petit Clamart, la RN 190 et la RN 15 entre Meulan et la Défense, via Saint-Germain-en-Laye.

François Béguin a animé cet atelier, avec la collaboration de Jean-Pierre Hissard et Richard Sabatier.

Simultanément au déroulement de l'atelier, F. Béguin et J.P. Hissard dans le cadre d'une recherche commanditée par le Plan Urbain (2) se sont attachés à décrire respectivement la RN 6 entre Paris et Melun et la RN 2 entre Paris et Senlis.

Richard Sabatier, chargé du présent rapport, a recueilli les propos échangés lors des séances d'atelier.

Cet atelier s'est déroulé en 12 séances entre le mois d'Octobre 85 et le mois de Mai 86.

En fin d'atelier les étudiants ont remis chacun un cahier rassemblant les descriptifs issus d'observations faites sur le terrain. Ces éléments se présentent principalement sous forme de photographies commentées et de courts textes de synthèse.

C'est sur ce matériel, cahier d'atelier, rapport de recherche, compte rendu, que la première partie de ce rapport s'appuie.

(1) Voir encadré ci-contre Atelier "Anatomie d'une route nationale"

(2) BEGUIN (F.) - Description de la RN 6 entre Paris et Melun - M.E.L.A.T. - Secrétariat Permanent du plan urbain, Midi, 1987.

HISSARD (J.-R.) - Une route en France... Description de la RN 2 entre Paris et Senlis M.E.L.A.T. - Secrétariat Permanent du Plan Urbain, MIDI, 1987.



ATELIER "Anatomie d'une route nationale"

Certificat d'Etudes Approfondies en Architecture  
Architectures, Territoires et Paysages  
E.A. Paris-La Défense, Lille, Versailles  
Cursus 85/86

ATELIER animé par F. Béguin avec la participation de J.R. Hissard et R. Sabatier  
(E.A. Versailles).

ANATOMIE D'UNE ROUTE NATIONALE

- L'étude envisagée consiste à identifier et analyser les séquences spatiales traversées et engendrées par une route nationale à partir de son entrée sur le territoire de la banlieue jusqu'aux portes de la ville.

- Parmi les interrogations qui conduiront cette étude figurent notamment les questions posées par la différenciation des grandes formations spatiales sub-urbaines - où commence et où finit la banlieue ? Quels grands types d'agglomération constituent la banlieue ? Où et comment passe-t-on d'une zone à une autre ? - ainsi que celles relatives aux logiques qui gouvernent la distribution des formes, des images et des usages le long de la route.

- On s'efforcera également de prendre en compte l'incidence des modes de déplacement vision de l'automobiliste et vision du piéton sur la manière d'identifier des zones ou des éléments dominants. De même, on accordera une importance particulière aux variations saisonnières et aux variations diurnes et nocturnes susceptibles de modifier la physionomie du parcours.

DEROULEMENT DES TRAVAUX

- Des séances de travail seront organisées tous les quinze jours. Elles donneront lieu à un compte rendu oral et écrit des enquêtes réalisées par chaque participant au cours de la quinzaine écoulée. Au minimum, une image - dessin ou photo - et son commentaire...

- Dans un deuxième temps, ces comptes rendus seront rassemblés dans ce qui pourrait être l'embryon d'une monographie, et accompagnés d'une analyse de quelques pages faisant le bilan des travaux effectués.

### Décrire les routes, rendre compte de l'état des choses

Nous avons demandé aux étudiants participant à l'atelier "Routes" de fournir des descriptions écrites des parcours routiers choisis.

Des résultats obtenus ressortent quelques remarques préliminaires : principalement à propos de la difficulté d'écrire, plus précisément ici, d'élaborer la description d'un espace par ce moyen.

Il ne s'agissait pas pour nous de juger, par ce biais, de la capacité de chacun à écrire correctement la langue (nous avons affaire pour la moitié de l'effectif à des étrangers). Mais c'était pour nous l'occasion d'observer la nature (du ou des) discours à propos d'un espace. Quels étaient les mots pour le dire ? Et, en présence d'une difficulté certaine, en quoi les maladresses comme les "habilités" narratives pouvaient être illustrantes de quelques modèles récurrents quant à la description de cet espace observé directement sur le terrain.

Espace parcouru à pied ou en voiture, qui se particularise ici par un développé linéaire - la route -. Sa ligne de fuite oriente et définit le cadre d'observation. Cadre orienté mais aussi "habité" d'une propriété particulière, celle du mouvement. Dans ce cadre les objets contenus sont mobiles, apparaissent et disparaissent parcours faisant.

Les objets contenus dans l'espace seront ceux directement perceptibles de la route. Il faudra nommer ces objets et restituer par des figures narratives leurs dispositions relatives.

L'analyse des textes descriptifs fournis par les étudiants peut nous apporter quelques renseignements à ce propos.

Dans un premier temps il nous est apparu utile d'aller interroger ces discours, ces mots, d'un commun usage sur la banlieue, où l'idée qu'on se fait des choses semble avoir fort à faire avec l'état de ces mêmes choses.

Après avoir recueilli ces descriptions, la tâche analytique était ambitieuse. Force nous a été de réduire notre champ d'investigation. Nous avons donc choisi d'aborder quelques textes descriptifs en différentes étapes, selon différentes approches méthodologiques.

Trois descriptions faites par les étudiants ont été retenues parmi les huit qui étaient en fin de compte à notre disposition. Chaque description est particulière, en raison de la route choisie, et de la personnalité de l'auteur.

Le parcours n° 1 sera abordé à partir des mots et des expressions employés. Soumettre à une comptabilité, recenser les mots utilisés, remarquer la fréquence d'un terme par rapport à un autre. S'attarder sur une expression conventionnelle et débusquer derrière cette convention la réalité d'une question, d'un non-dit.

Ce sont autant de manières d'essayer de comprendre la teneur de ce texte.

Le parcours n° 2. Son auteur essaie de répondre à une demande faite dans l'atelier : définir des séquences distinctes le long de la route. Cet essai de partition permet d'isoler quelques expressions à propos des limites et du contenu des séquences. De noter que la notion d'espace se pose là en termes de bonne ou mauvaise lisibilité, d'homogène ou d'hétérogène.

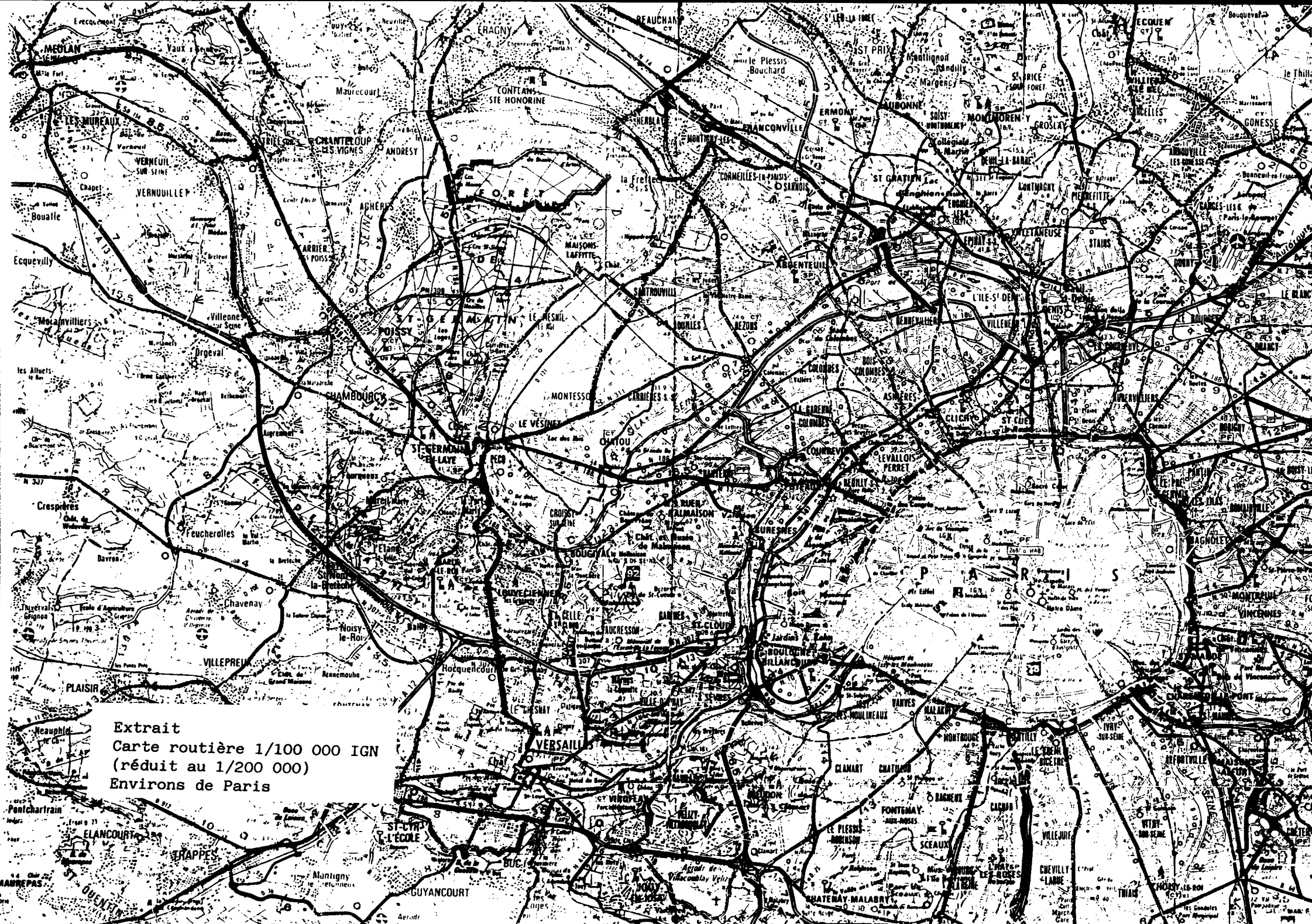
Le parcours 3 permet de poursuivre notre investigation dans ce sens. A savoir aborder cette notion d'espace en banlieue à partir d'une impression d'ouverture ou de fermeture, de rupture. Le texte ici permet de replacer la recherche séquentielle dans une logique d'ensemble où le rapport ville/campagne est compris dans une progressivité. Hypothèse d'ordre général qui se confronte à la réalité des observations.

Dans un second temps nous revenons sur deux mots communs à toutes les descriptions : Pont et Carrefour. C'est en les croisant sur les routes étudiées que les observateurs ont déployé le plus d'attention. Ces "objets/espaces" portés par un mot ont été pour nous une autre manière de reprendre et d'approfondir notre analyse.

---

**TROIS PARCOURS**  
**Analyse et commentaires**





Extrait  
Carte routière 1/100 000 IGN  
(réduit au 1/200 000)  
Environs de Paris

## PARCOURS 1 :

### RN 190 et RN 15

L'étudiant a parcouru le chemin le plus direct entre les villes de Meulan sur la Seine et Rueil-Malmaison près de Nanterre (50 km environ sur la RN 190 et sur la RN 13). Se faisant, conducteur, il s'est enregistré décrivant ce qu'il apercevait. La transcription qui en résulte est le texte que nous analyserons ici.

Ce texte dactylographié est court (trois pages). C'est une description succincte du paysage de la route nationale. Les phrases sont formées mais le style reste télégraphique, le vocabulaire descriptif pauvre. Par exemple en ce qui concerne le cadre bâti les termes sont généraux : maison, habitation, immeuble, construction sans qu'il y ait d'indication sur leur réel positionnement, leur datation, les matériaux etc...

C'est une description cursive, peu littéraire, peu spécialisée. Pourtant dans un premier temps, elle peut être analysée, en comptabilisant les termes employés, la fréquence selon laquelle ils reviennent dans le texte, les qualificatifs qui leur sont associés.

## Analyse du texte

### I - LOCALISATION GEOGRAPHIQUE

A la différence des autres parcours décrits, celui-ci a la particularité de ne pas atteindre une porte de la Capitale, ni même sa proche banlieue et son agglomération ininterrompue. Par la route on traversera des bourgs et des villes encore séparés par des campagnes, des forêts. Les localités traversées s'énumèrent : Meulan, Thun, Vaux-du-Seine, Triel-sur-Seine, Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Chatou et Rueil-Malmaison. Dans la description Le Vésinet n'est pas cité.

Dans le texte le nom de ces communes se complètent des notations suivantes :

- à la sortie de...
- à...
- avant...
- à l'entrée de...
- Traversée de...
- Arrivée sur...

D'autres indications de localisation sont données. Elles concernent le fleuve (La Seine, "Pont sur la Seine"), les forêts ("Bois de Saint-Germain"), les monuments (Château de Saint-Germain), les carrefours (Rond-point à...).

Ces indications de localisation peuvent être toutes directement repérées sur la carte. De ce fait elles représentent des informations exactes, dans le sens où elles renvoient à un document scientifique. Les éléments retenus sont communément repérables. Ce sont les seules informations de ce type que contient le texte descriptif et ce sont à partir d'elles que celui-ci propose une segmentation du parcours : de l'entrée de... à la sortie de..., à gauche de tel objet... à droite de tel point du trajet... etc. Comme ces deux exemples le montrent :

" A la sortie de Meulan, petites maisons d'habitation, ..."

ou

"Chatou, pont sur la Seine. Sur la gauche pont de chemin de fer."

Ainsi le texte est organisé de telle façon que les localisations se trouvent le plus souvent en tête des courts paragraphes (80 % des 16 localisations mentionnées).

Elles annoncent les séquences descriptives du texte, introduisent le commentaire. Ainsi il y a une concordance entre la découpe des différentes parties de la description et la succession des agglomérations traversées par la route étudiée.

## II - NARRATEUR (ses impressions)

Le narrateur s'exprime à la troisième personne du singulier, sous la forme du pronom indéfini : on...

Dans cette classe nous avons recensé ce qui est du sujet narrateur, ce qui traduit son sentiment, son impression ; ce sont principalement des verbes (65 % des 20 notations recensées, des adverbes (35 %). (1)

L'ensemble de ces notations se réfèrent principalement à trois notions fondamentales :

- la durée :

"Toujours...", "est rapide et peu longue"

- la comparaison :

"Comme Vaux-sur-Seine"

- l'espace (42 % des 20 notations) :

"On passe sous...", "On tourne à...", "On redescend direction...".

Une seule est au mode interrogatif : "On ne sait quoi" et renvoie à la difficulté intrinsèque de la description. C'est l'expression d'un hiatus.

(1) On pourra se reporter au tableau n° ? en annexe

### III - SUBSTANTIFS QUALIFIES

Dans le texte nous recensons 48 substantifs dont 33 sont distincts. Parmi ceux-ci nous retiendrons deux classes principales réparties comme suit :

- 20 (soit 42 %) font référence au réseau viaire
- 22 (soit 46 %) font référence à des bâtiments.

Les autres se rapportant à des notions de lieux et de végétation.

Outre les termes de construction et de bâtiment qui ne permettent pas de déterminer leur fonction l'ensemble de ces substantifs se rapportent soit à un habitat dispersé, soit à un habitat groupé. En détail nous avons le classement suivant :

| HABITAT DISPERSE                |                                    |                  |
|---------------------------------|------------------------------------|------------------|
| 1. <u>Habitat particulier</u> : |                                    |                  |
| Habitation .....                | Isolée (1)*                        |                  |
| Maison d'habitation .....       | Petites (3) .....                  | R+1+C            |
|                                 | ... Espacée (1)                    |                  |
|                                 | ... Basse (1) .....                | de styles divers |
| Maison individuelle .....       | * .....                            | secteur diffus   |
| 2. <u>Habitat collectif</u> :   |                                    |                  |
| Immeuble (5) .....              | Grand (1)                          |                  |
|                                 | ..... Très haut (1)                |                  |
|                                 | ..... Petit (1)                    |                  |
|                                 | ..... d'une dizaine de niveaux (2) |                  |
| HABITAT GROUPE                  |                                    |                  |
| 1. <u>Village-rue</u> (2)       |                                    |                  |

#### Nomenclature des substantifs se rapportant aux bâtiments

\* Le chiffre entre parenthèse indique le nombre de fois où l'auteur emploie soit le substantif, soit le qualificatif.



IV - ANALYSE ET COMMENTAIRE A PROPOS DES SUBSTANTIFS  
QUALIFIES SE RAPPORTANT AU BATI

a. Bâti dispersé

1. L'habitat particulier

Dans ce texte les remarques relatives au bâti dispersé concernent généralement l'habitat particulier. Celui-ci est mentionné sous les vocables de Maison/Habitation, associés aux qualificatifs suivants :

- isolée
  - petite)
  - espacée
  - basse
  - individuelle.
- Par 3 fois ces qualificatifs sont complétés par ces expressions :  
R+1+C/de styles divers/secteur diffus

Les 5 qualificatifs notés ci-dessus s'appliquent à déterminer deux caractéristiques de l'habitat particulier :

- la taille (petite, basse)
- la répartition dans l'espace (isolée, espacée, individuelle).

Ces deux classes de qualificatifs se rapportent à deux types d'information sur l'habitat dans les espaces qu'il occupe.

- . D'une part une relation particulière d'échelle de l'habitat placé dans le champ d'observation. Ce champ d'observation, étant suggéré comme contrasté : "des immeubles très hauts (...) qui tranchent avec les petites maisons" ; ou comme vaste : "A la sortie du village, encore des maisons (...) espacées".
- . D'autre part une évaluation (approximative) d'identification et de différenciation des ensembles formés par cet habitat : "maison individuelle", "maison espacée", "maison isolée".

## 2. L'habitat collectif

Cet habitat est mentionné sous un unique substantif : Immeuble (1).  
Celui-ci est associé aux qualificatifs suivants :

- petit
- grand
- très haut
- d'une douzaine de niveaux

A la différence de l'habitat particulier une seule caractéristique est retenue : la taille. C'est une échelle particulière par rapport à d'autres constructions qui le rendra remarquable :

"Des immeubles très hauts (••) qui tranchent sur les petites maisons".

Aucune information supplémentaire ne vient préciser une disposition ou une répartition de cet habitat. Apparemment préciser qu'il est ou non isolé, dispersé, n'est pas nécessaire ; comme si la question ne se posait pas, a contrario de l'habitat particulier.

### b. Bâti groupé

Outre le nom des villes et des villages traversés peu d'indications sont données sur la nature des agglomérations. Une seule expression revient par deux fois dans le texte : "village-rue". A la différence des substantifs relatifs au bâti dispersé ce mot composé semble se suffire à lui-même dans le texte.

Il est construit autour de deux idées : celle du village qui dans le sens commun se rapporte à un mode de regroupement classique du bâti conduisant à une identité d'ensemble ; celle de la rue indiquant un mode de développement relatif au tracé linéaire de la voie permettant de déduire une morphologie régulée propre à cet ensemble, ce village. Pour qui connaît la région décrite ici, le terme de village-rue permet même d'évoquer le type des bâtiments qui le compose généralement : la maison de faubourg ou de bourg à pignons accolés, présentant à la rue rez-de-chaussée et deux étages. Sur le parcours entre Meulan et Triel-sur-Seine cet habitat rural et bourgeois développe de longs linéaires (parfois plusieurs kilomètres).

(1) Nous trouvons également les termes très généraux de bâtiment (cité une fois) et de construction (cité deux fois). Rien ne permet d'en préciser leur affectation. Les bâtiments sont dits "très longs", les constructions soit "basse", soit "de hauteur moyenne".

## REMARQUE A PROPOS DE LA DESCRIPTION DE L'HABITAT GROUPE ET DE L'HABITAT DISPERSE

En analysant dans ce texte les termes de la description du bâti il nous paraît intéressant de noter cette distinction entre ceux qui s'appliquent au bâti groupé et ceux qui s'appliquent au bâti dispersé. Le bâti groupé, identifiable directement depuis la route avec laquelle il entretient un rapport de groupement et d'ordonnancement est affranchi de tout qualificatif à la différence des termes relatifs au bâti dispersé. A leur propos l'auteur use de qualificatifs tentant de préciser des caractéristiques propres à la taille et à la répartition de ce bâti.

Dans ce sens deux autres expressions retiennent notre attention. Elles concernent le bâti dispersé. Ce sont : "secteurs diffus" et "de styles divers".

### "Secteurs diffus"

Stricto sensu cette expression est composite. Le terme de secteur, géométriquement parlant indique une étendue définissable (la portion d'un cercle). Le terme de diffus, par contre, indique l'idée d'un développement se faisant dans diverses directions : il qualifie le secteur comme étant indéfinissable puisque ses limites n'auraient pas de stabilité ou définition propre à la circonscrire.

Cette expression "secteur diffus" est appliquée ici à la localisation d'un bâti dispersé. Par son sens contradictoire, elliptique, elle tente à la fois de dire qu'il y aurait une nécessité à définir un ensemble de constructions particulières comme localisé, délimité dans le paysage observé ; et, une difficulté, presque une impossibilité d'en saisir les contours parce que cet ensemble serait dans une phase de développement sans une limite précise. Ce secteur diffus, en tant qu'aire de localisation serait posé comme ayant potentiellement des limites et une étendue répondant aux règles de la géométrie, et, ne présentant pas phénoménologiquement les caractères intrinsèques de cette définition. Il y aurait là la trace d'un désordre.

### "De styles divers"

Autre expression complexe pour qualifier la "nature" de l'habitat particulier. Là aussi stricto sensu le terme de style indique des manières particulières dans l'expression architecturale des bâtiments. Alors que le terme de divers soulignerait qu'il y a une impossibilité à reconnaître véritablement les particularités propres à cet ensemble de bâtiments permettant d'en exprimer le style architectural. En fin de compte on reconnaîtrait dans cet habitat "de style divers" des manières changeantes.

Secteur diffus et styles divers, deux expressions ici introduites dans la description de l'habitat particulier tel qu'il est pressenti depuis la route nationale, en voiture, qui à notre sens révélatrice des nombreuses ellipses rencontrées dans le discours sur l'espace en général. Mais ces hiatus nous paraissent probants quant à des questions relatives au concept de paysage et à l'attitude déductive qu'il entraîne vis-à-vis de l'observation des objets et espaces qui le composent et des règles que ceux-ci devraient suivre.

### c. Edifices identifiables

Dans le texte d'autres bâtiments sont mentionnés sous des vocables qui permettent d'en identifier la fonction. La liste en est la suivante :

| <u>Vocable</u>  | <u>Qualificatif</u>             |
|-----------------|---------------------------------|
| - Ecole         | ..... Grande ..... avec un parc |
| - Caserne       |                                 |
| - Eglise        |                                 |
| - Château       |                                 |
| - Remparts      |                                 |
| - Terrasse      | ..... * ..... du château        |
| - Transbordeur  | ... Ancien                      |
| - Usine         | ..... Désaffectée               |
| - Usine Talbot. |                                 |

L'emploi du qualificatif est ici rare (3 cas pour 9 vocables ou substantifs). Pour l'essentiel des bâtiments liés à une activité de fabrication ou d'exploitation (usine, transbordeur) les adjectifs associés précisent un abandon de la fonction (ancien, désaffectée). Les bâtiments de fonction sociale (caserne, école) sont pourvus dans un cas d'un adjectif. L'école est dite grande, une caserne serait toujours grande !

Les édifices monumentaux ne sont pas qualifiés. Trois d'entre eux sont associés dans le texte (château, remparts, terrasses) et introduisent une information de positionnement.

Vis-à-vis du positionnement l'école est mentionnée "dans un parc", le transbordeur lié "à une sablière". Le texte ne décrit pas il présente des archétypes. En aucun cas nous ne pourrions être informés de la spécificité des localisations de ces bâtiments. Ils sont abstraits.



## V - INDICATIONS DES REPERAGES DES OBJETS CITES DANS L'ESPACE

Dans ce texte nous avons recensé 45 indications. Nous distinguons parmi elles deux sortes : celles relatives au positionnement des objets et celles relatives à une direction, un déroulement dans le temps.

### - Indications relatives au positionnement

(77 % des indications)

Nous recensons 35 indications usant de 14 expressions distinctes qui sont :

- de chaque côté, au dessus de, à droite et à gauche, sur la gauche/à gauche, sur la droite/à droite, à droite devant, sur, avant, dans, après, à cet endroit, à côté, en contrebas, le long de.

Dans le texte sur ces 35 indications de positionnement douze (soit 34%) sont explicitement liées à la route : ex. au-dessus de la route, à droite de la route... etc. quatorze, soit 40%, sont implicitement liées à la route dans la mesure où cela "s'entend" : ex. à droite une maison a contrario de : à coté de l'église.

Ainsi nous avons 75% des indications de positionnement qui font directement ou indirectement référence à la voie empruntée. Cela n'est pas surprenant puisque nous savons que le narrateur décrit le paysage vu de la route. Par contre on notera que l'ensemble des expressions distinctes dont il use nomme les différentes parties du champ d'observation.

|              |                |          |
|--------------|----------------|----------|
|              | au dessus de   |          |
|              | de chaque côté |          |
|              | après          |          |
|              | dans           |          |
| à gauche     | sur            | à droite |
|              | à cet endroit  |          |
| en contrebas | avant          | à côté   |

- Indications relatives à une direction,  
un déroulement dans le temps  
(23 % des indications)

Nous recensons 8 indications usant de 7 expressions distinctes :  
- direction La Défense, Paris RN 13, par, vers, qui va à, monter  
vers, tout droit, longer.

Dans ce texte cette catégorie par rapport à la précédente est peu représentée, par contre les expressions sont plus diverses, plus difficilement classables. Cette moindre représentation de cette notion de durée, de profondeur qui tient pourtant à la conformation essentielle de la route : sa linéarité. Par elle est insérée dans le texte cette dimension de traversée de paysage. Notion peut être plus complexe à manier.

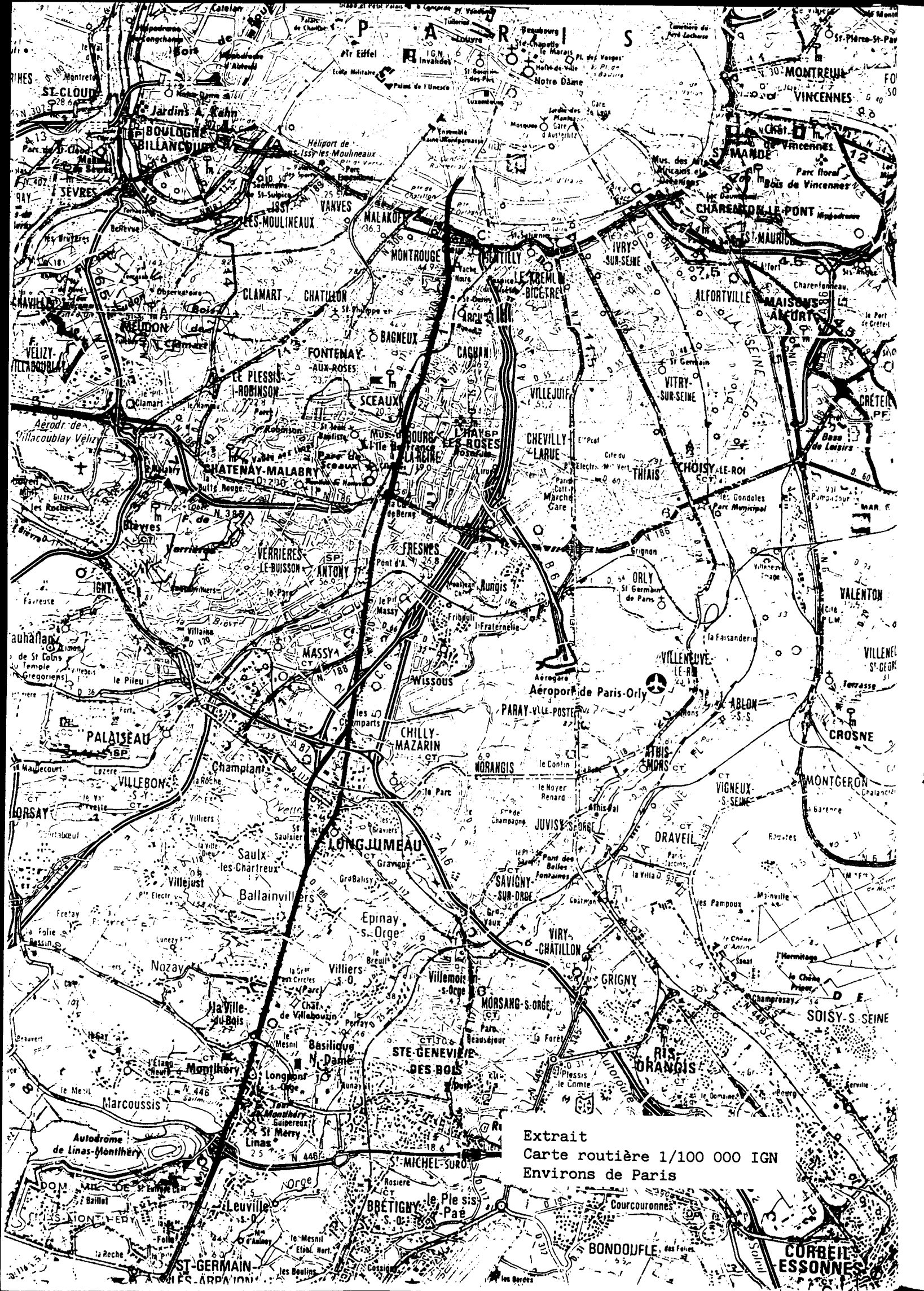
#### A propos d'un parcours en grande banlieue

La route nationale en grande banlieue présente des espaces clairement identifiables dans la mesure où les modes d'occupation des sols que la voie borde ou traverse restent contrastés.

Ce qui est agglomération se distingue de ce qui est campagne même si à partir de ces deux modes on peut décliner aire agricole et forêt, ville et village, centre et faubourg, pavillonnaire et grand ensemble, usine. Paysage suffisamment délié pour pouvoir conjuguer celui-ci au passage de la route : entrer et sortir, aller vers, passer, longer, descendre, descendre ou monter.

Même si la grande agglomération reste présente, secteurs d'urbanisation récents placés à l'orée des massifs urbains ou ruraux, il apparaît que nous sommes dans des espaces où la territorialité demeure immédiatement visible (quelle que soit la façon dont elle est perçue).

Dans ce texte la territorialité apparaît dans sa dimension communale. Nous allons d'un bourg à l'autre. Entrer dans Saint-Germain-en-Laye ou sortir de Triel suffit à localiser. Mais cette territorialité ne semble pas ici s'identifier en terme de limite tangible d'un territoire communal à un autre. Sortir ou entrer sera fait à partir des agglomérations anciennes où la contiguïté des bâtiments assure une cohérence. Entre les bourgs nous avons à faire à un "entre-deux".



Extrait  
Carte routière 1/100 000 IGN  
Environs de Paris

CORBEIL  
ESSONNES



## PARCOURS 2 :

### La RN 20 entre la Porte d'Orléans et Montléry

Les caractéristiques de chaque description sont relatives à son auteur et ses préoccupations. Ici cette description de la RN 20 entre la Porte d'Orléans et Montléry est marquée par l'attention portée aux questions de viabilité (bande de roulement, mobilier, trafic... etc.). Cette attention portée à la voie et à sa capacité ou non à assurer un bon écoulement du trafic oriente le regard de l'observateur. Souvent le silence est fait sur les rives et les espaces bordiers de la route, ce dont ils sont faits.

Ce souci fonctionnaliste induit la nature du discours global sur les faits observés et permet en quelque sorte d'entretenir un hiatus entre l'observation des faits et l'évaluation de leur nature. La préoccupation du bien ou du mal est première. Elle interfère sur la capacité à comprendre l'espace routier dans sa dialectique.

Nous n'aurons que peu de renseignements sur la réalité de cet espace et les tissus de banlieue qu'il irrigue. Dans ce texte nous relèverons plutôt des schémas conventionnels à propos d'un espace et ce qu'il devrait être.

Mais à la différence du Parcours 1, celui-ci se fait dans des zones urbaines et limitrophes plus complexes. De part en part nous sommes dans la proche et grande banlieue du sud de la Capitale. La route ne montre plus de bourgs et campagnes se suivant. Ici ce qui est de la ville et de la campagne se trouve autrement distancé.

#### I - NATURE DES SECTIONS DEFINIES DANS LE PARCOURS 2

De ce parcours l'étudiant a isolé 19 sections.

Les sections ne sont pas identifiées et déterminées à partir des communes traversées. Sur les 19 sections recensées seulement trois sections portent le nom d'une commune : Traversée de Montrouge, Traversée d'Antony et Montléry". Nous savons que ce parcours traverse ou aborde une quinzaine de communes.



Six autres sections portent l'intitulé suivant : "Plus loin". Dénomination particulièrement floue mais qui traduit à la fois le désir de différencier un segment de la voie et la difficulté de définir ou nommer ce segment précisément.

Les autres sections portent des titres distincts, se définissant comme suit : Porte de... , Entrée de... , sur le pont... , carrefour... , zone de bifurcation, le CD... , la Croix de... , aux... , à la bretelle... Ces appellations se réfèrent directement à la route et aux particularités de son tracé ou du réseau auquel elle appartient.

Ainsi nous avons distingué six classes parmi l'ensemble des nominations des 19 sections définies.

- Les intersections (cinq sections)
- Les portes et les entrées de ville (deux sections)
- Les portions de routes dénommées comme telles (deux sections)
- Les ponts (une section)
- "Plus loin" (six sections)
- Les traversées "de ville" (trois sections").

Dans ces classes nous reconnaissons trois modes principaux à partir des espaces observés depuis la route nationale :

- . les traversées urbaines identifiées comme telles et associées à des notions d'entrée et de sortie ;
- . les espaces propres à la voie : intersections avec le réseau viaire, connectées ou non (carrefour et pont) ;
- . les espaces anonymes, non dénommés, non identifiés.

A l'échelle globale du parcours les sections identifiant des traversées urbaines se rencontrent dans le texte au plus près de la Capitale (Montrouge, Antony). Les sections non identifiées se rencontrent dans sa partie éloignée de la Capitale, dans la grande banlieue.

Bien que très succinctement exprimé, nous retrouvons à travers l'intitulé des sections les traces d'une expression relative à l'idée d'une progression dans la nature des espaces traversés de Paris vers sa banlieue, du plus identifié au moins identifié.

## II - SCHEMAS CONVENTIONNELS RELATIFS A LA PERCEPTION DES ESPACES

Nous appelons "schémas conventionnels" des figures qui dans le texte, apparaissent, sans qu'il soit nécessaire d'en appuyer la démonstration par des faits rassemblés par une réelle observation d'un état des lieux. Ces schémas tiennent d'une perception élémentaire des choses, et en cela, nous les jugeons fondamentaux. Il est utile à notre sens de s'y arrêter. A travers le texte nous en avons retenu trois qui traitent :

- de la bonne et mauvaise identité d'un milieu donné à travers les objets qui le composent ;
- du "nécessaire" ordonnancement dans la disposition des choses ;
- d'un milieu hétérogène, hétéroclite défini comme une vacuité.

Lorsque nous disons que ces "schémas" sont de l'ordre de la perception élémentaire c'est dans la mesure où ils confortent plus un jugement a priori qu'une amorce d'analyse. Ils sous-tendent toujours à un questionnement sur ce qui serait bien ou mal fondé dans un état des choses "quelconque".

Par exemple : "L'aménagement... a été bien étudié" (section 19) ou ailleurs dans le commentaire :

- "n'est pas aussi nette que..." (section 5)
- "la présence de... améliore..." (section 10)
- "la présence de... est difficile... à insérer (section 13).

L'étudiant ébauche la description des espaces qu'il traverse en posant d'emblée la question du bien-fondé ou non de la "présence" d'un élément ou d'une catégorie d'objet appartenant à ces espaces. S'il conçoit bien qu'il y a interaction entre les objets participant de ces espaces, par le jugement qui vient "encombrer" cette observation tout se passe comme si l'objet qui est vu, est précisément celui qui ne devrait pas l'être !

Par exemple : "La présence des pylônes électriques est difficile à insérer dans l'environnement" (section 13).

L'idée d'environnement semble plus correspondre à une notion d'image ou de modèle. Environnement doit s'entendre ici comme "paysage" dans sa définition classique. En clair ce que veut dire la phrase citée ci-dessus serait - l'environnement qui m'est donné à observer ne correspond pas à l'idée qu'on peut s'en faire dans l'absolu, c'est-à-dire unitaire (imagination).

Par exemple : "Le paysage est hétérogène" (section 17).

Ce qu'en fait nous pourrions traduire par : ce paysage est complexe (à observer) ; ou plus littéralement : ce paysage est d'une autre nature.

#### a. De la bonne ou mauvaise lisibilité d'un lieu donné

Emaillant ce texte nous trouvons à plusieurs reprises la notion de lisibilité d'un espace ou plus simplement d'un lieu.

Par exemple : "Le parcours est très lisible et sans difficulté" (section 9).

Les facteurs d'une "bonne" lisibilité des espaces s'expriment par la qualité d'un marquage ou d'une signalisation routière.

Par exemple : "La voie est marquée par les alignements d'arbres, le marquage au sol est voyant" (section 4).

A contrario la profusion des signes, par exemple "Le foisonnement des panneaux publicitaires va à l'encontre de leur utilité" (section 19), ou ce qui est perçu comme discontinu, sans lien apparent, par exemple : "Le mobilier urbain est placé au fur et à mesure de la demande, sans vue d'ensemble", sont autant de facteurs d'une mauvaise lisibilité de l'espace routier, investi ici d'une nécessaire capacité à la rationalisation dans son unique fonction de transit.

En l'absence de cette écriture "claire" de l'espace routier, "l'espace est vaste", "le flux automobile est confus" (section 1) à la porte de la Capitale.

b. Du "nécessaire" ordonnancement dans la disposition des choses

Sur la RN 20, au delà de Montrouge, à propos du lieu-dit "La Vache Noire", l'étudiant définit une section en l'intitulant "La zone de bifurcation". Dans son commentaire nous lisons :

"Le décor (...) engendrant un amalgame hétéroclite dû au 'mélange' (bâti ancien/bâti contemporain) (...) l'affichage et la signalisation routière".

Alors qu'à propos de la porte d'Orléans il écrit :

"Notre regard est accroché par les deux publicités installées sur le toit des deux immeubles. Elles sont les bienvenues en ce sens qu'elles sont des éléments importants marquant le centre de la voie (la RN 20 quittant la Capitale)".

Ainsi l'affichage publicitaire est soit facteur de désordre sur la route où son "fonctionnement va à l'encontre de son utilité", soit le "bienvenu" ailleurs comme un éclaircissement à l'organisation d'un espace".

L'affichage publicitaire, qui est une manifestation importante de la sédimentation des activités le long des grandes voies routières irriguant la banlieue parisienne, est ici, perçu comme perturbateur, témoin d'une incohérence, d'un trop, d'un irrationnel ; sinon à souligner, accompagner un système de composition de l'espace urbain.

La Porte d'Orléans est décrite par l'étudiant comme un vaste espace habité d'un flux automobile confus où le monument au Général Leclerc axé sur la voie et les deux grands immeubles coiffés de leurs publicités comme de grandes bornes restituent la monumentalité d'une porte telle qu'on peut la concevoir symboliquement. Un ordonnancement où le vaste est recomposé par le repère axé et une disposition symétrique en rapport avec celui-ci.

Dans le courant du commentaire on retrouve quelques traces de cette préoccupation... A la section 8 (Arcueil), au-delà de Montrouge, on note : "Tous les bâtiments face à la rue". C'est une des rares références dans le texte au bâti bordier de la voie. La régularité apparaît ici suffisamment remarquable pour être relevée, indiquant qu'à cet endroit existe une disposition régulière des bâtiments de part et d'autre de la route.

Cette notion de symétrie dans la disposition des éléments par rapport à la voie nous la retrouvons ailleurs sous un autre aspect, a contrario, à propos de dissymétrie.

A la sortie de la rocade à la hauteur de Longjumeau, avant que la route rehausse son ancien tracé, l'étudiant note :

"Sur la droite la zone industrielle et à gauche des champs. Le paysage est hétérogène".

Sur cette portion de voie moderne, dissociée des tissus anciens, les deux rives affichent un caractère tranché. La route ne traverse pas un espace "homogène". Elle borde simultanément une zone d'activité et des terres agricoles. Il y a dissymétrie.

Quant à savoir ici ce que relever une symétrie ou son absence dans la disposition des choses par rapport à la voie veut dire, l'étudiant donne cette indication ailleurs :

"L'aménagement du rabattement accédant au village des Florélites a été bien étudié avec sa sortie symétrique".

c. Un milieu hétérogène, hétéroclite défini comme une vacuité.

Comme nous l'avons déjà relevé si à la Porte d'Orléans le "vaste" espace était ressaisi par le point de repère du monument et la symétrie approchée dans la disposition du bâti (des mesures contre une démesure) plus l'étudiant s'éloigne de Paris plus il se trouve confronté à quelque chose d'"hétérogène". A propos du lieu appelé "Aux Quatre Fourchettes" il écrit :

"Je panique puisque j'ai perdu mon chemin. Cet entrecroisement est trop vaste"

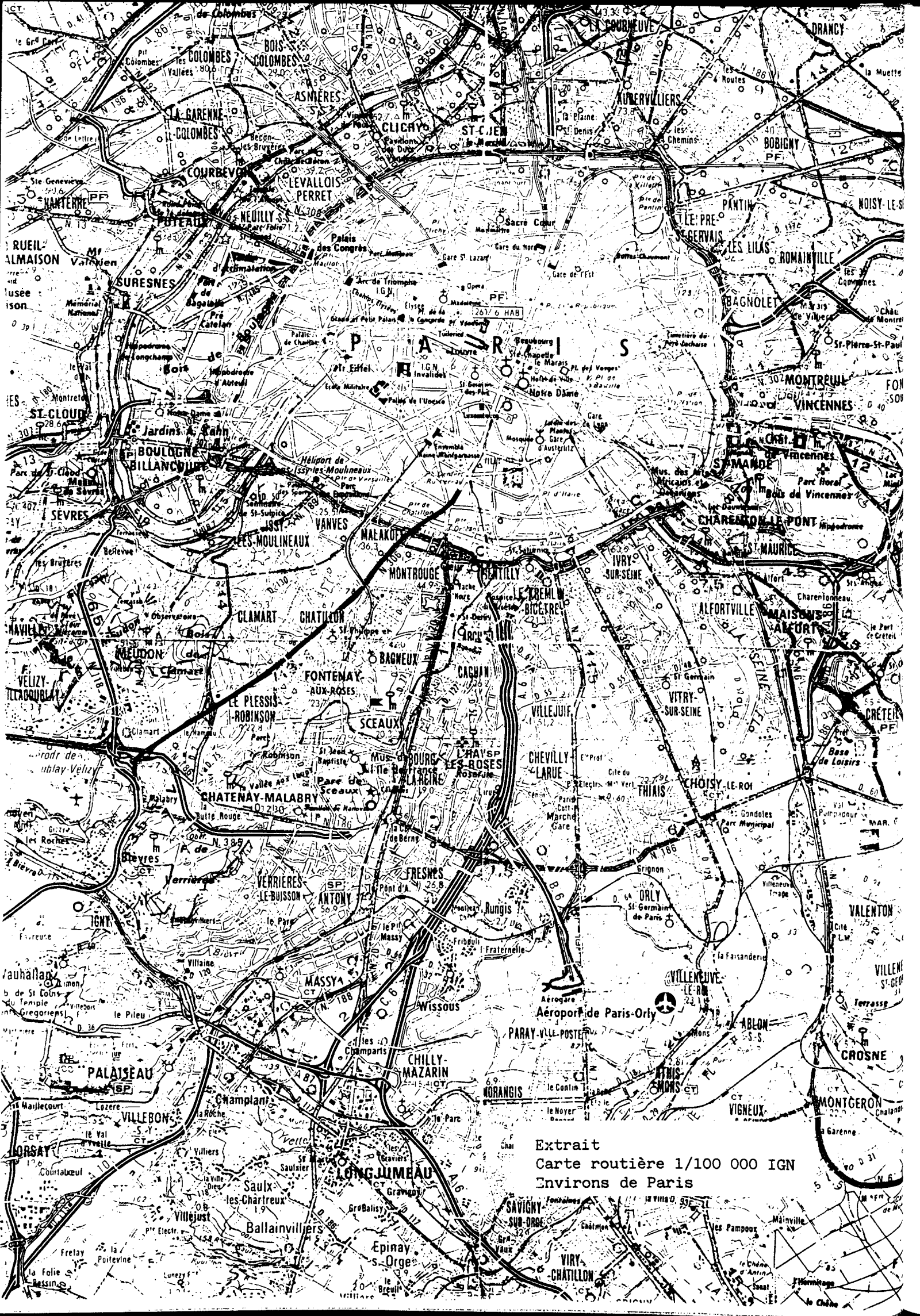
Puis, plus loin :

"Auparavant tout était bien canalisé comme sur des rails. La RN 20 fait penser à un paysage de rase campagne".

Perdre son chemin parce qu'on ne lit plus ses traces sur le sol et se trouver devant "tabula rasa", hors de la ville. C'est en fait peut-être constater l'absence des dimensions et des ordonnancements de la mesure urbaine ou de l'absence des objets de cette mesure. Même si ceux-ci, dans ce milieu qu'il vient de traverser, entre ville et campagne, étaient disposés de façon "hétéroclite", à l'écart des règles ordinaires. Cette absence est une caractéristique fondamentale de la route et de son espace en banlieue, qui parce que mal comprise mais intuitionnée est exprimée maladroitement par l'étudiant.

Ce milieu, entre ville et campagne, où la route ne traverse plus un espace homogène mais longe également des espaces d'une autre nature, contradictoire, changeante. La route, au fil de son parcours, d'axe devient bordure, limite, par un mécanisme apparemment sans règle qui donne l'impression au premier abord par ce qu'elle montre, de divaguer.

A priori entre deux mondes "cohérents" la ville et la campagne, la banlieue jouerait le rôle d'une autre limite, dont la profondeur dérangement n'en finirait pas.



Extrait  
Carte routière 1/100 000 IGN  
Environs de Paris



### PARCOURS 3

## La RN 306 entre la Porte de Chatillon et le Rond-Point du Petit Clamart

Cette description est plus aboutie que les précédentes. L'interprétation des espaces de banlieue que l'étudiant traverse en parcourant cette section depuis la RN 306 de la place d'Alésia jusqu'au carrefour du Petit-Clamart n'en est pas pour autant affranchie de ces schémas conventionnels que nous définissions à propos du travail précédent.

Plus précisément argumentée, c'est la vision d'un architecte sur un milieu défini comme inachevé. Il y a ces "dents creuses" qu'il faudrait combler pour compléter ce milieu, l'achever. Une image court dans le texte. Elle associe ce tissu fait de bribes où s'intercalent des no man's land et cette brume décrite comme voilant la banlieue partiellement. De ces bribes aperçues l'étudiant recompose une image qu'il compare à celle de la ville médiévale, récurrente et symbolique. Une image poétique où la réalité en partie cachée se fond à l'imaginaire. Tout semble se passer comme si par la démarche poétique nous pouvions comprendre la globalité de l'espace parce que l'imaginant dans son entier possible, comme une parabole.

L'étude de la description du Parcours 2 (RN 20) nous avait permis de mettre l'accent sur quelques questions à propos des espaces routiers en banlieue parisienne. Questions générales cela va sans dire qui traitent de la lisibilité bonne ou mauvaise d'un espace routier, du nécessaire ordonnancement dans la disposition des choses qu'il montre ou qui se montrent sur ses rives, de la nature hétérogène des espaces parfois relevée et définie comme une vacuité.

Cette description de la RN 306 de la Porte de Chatillon au Rond-Point du Petit-Clamart développe autrement ces questions. Les espaces bâtis sont observés plus directement. A travers les faits retenus l'auteur tente de décrire le passage entre ce qui est de la ville vers ce qui est de la campagne - par la banlieue - en considérant les espaces traversés par la



route nationale comme pouvant rendre compte à l'observation d'une transformation raisonnée allant du tissu urbain dense à l'aire du paysage.

A ce propos nous noterons dans la description :

- A partir de la Place d'Alésia (dans Paris) que "l'espace s'élargit"
- Passée la Porte de Chatillon que "l'espace s'éclaircit"
- Puis plus loin que "l'espace est ouvert".

## I - LE FONDU-ENCHAÎNE VILLE-CAMPAGNE

Quittant Paris, allant vers la campagne, traversant la banlieue, l'espace urbain - à peri-urbain - serait doué d'une propriété : s'élargir, s'éclaircir, s'ouvrir. En fait se dégager comme un ciel après l'orage ! Le fait qu'il y ait a priori une hypothèse, correspondant à une vision des choses, nous permet d'entrevoir dans la structure du texte les traces d'une méthode.

### a. Vision perspective et élargissement de l'espace

Du carrefour de la place d'Alésia (où l'auteur situe le début de son parcours) l'Avenue Jean Moulin est décrite à partir d'un premier plan fait de "trottoirs plantés" d'arbres. Vision perspective où ce qui est construit précède ce qui est planté, et en regardant de la place, va permettre d'en déduire un élargissement de l'espace.

### b. Vision en quatre points et éclaircissement de l'espace

De la Place de la Porte de Chatillon à la Porte de Chatillon la vision est systématique :

- au Sud ("en face") l'avenue se poursuit
- à l'Ouest et à l'Est ("à droite et à gauche") les boulevards se prolongent
- Au Nord ("regard en arrière") un sens interdit vers Paris.

En sortant de Paris intra-muros, entre les Boulevards des Maréchaux et les Boulevards Périphériques l'observateur porte sa vue aux quatre points cardinaux, cite les artères qui leur correspondent, pointe un sens interdit comme si rebrousser chemin n'était plus permis. La place est un vaste carrefour.

Poursuivant sa progression, sur l'Avenue de la Porte de Chatillon, l'observateur regarde à droite et à gauche, traverse l'ancienne Ceinture Verte de Paris, et remarque l'interruption du bâti aligné jointif encore présent (les immeubles des HBM). La vue se dégage il cite le cimetière de Montrouge, des bâtiments industriels. Il note :

"L'espace s'éclaircit".

### c. Vision intersticielle et espace vert

Après être passé sous un pont de chemin de fer, en entrant dans Chatillon, une "transformation du tissu urbain" est observée. Cette transformation est décrite comme correspondant à la disparition d'un bâti bordier jointif aligné sur la voie (comme à Paris) au profit d'un bâti disjoint. L'observateur écrit à propos de l'Avenue de Paris à Chatillon :

"Particuliers et pavillons en bordure de la voie"

"de nombreux entrepôts, tours, barres"

et indique par ces multiples interstices entre le bâti, que "l'espace est ouvert".

Continuant sa traversée de Chatillon, il poursuit son observation :

"A travers de nombreuses ouvertures, on voit au second plan des différences"

"Les intervalles entre les immeubles s'élargissent de plus en plus".

Ainsi suivant la progression de la description on perçoit une tentative d'exprimer une cohérence dans la conformation générale du bâti dans la banlieue parisienne qui voudrait qu'en s'éloignant de la Capitale, celui-ci et les espaces routiers qui l'irriguent, soient soumis à un effet de la dilatation perceptible par la multiplicité progressive des échappées visuelles de part et d'autre de la voie nationale.

Cette dilatation exprimée à propos des espaces bâtis est en rapport avec la notion de ville-centre (Paris) : la banlieue devenant par cette conception, matière en gravitation autour d'un noyau. En observant les constructions on voit apparaître dans la description des citations induisant une hiérarchie. Ainsi Avenue Pierre Brossolette :

"Les petits immeubles (...) font peu à peu place à (...) des bâtiments industriels".

et à Chatillon :

"Les immeubles ne sont pas aussi travaillés qu'à Paris"

"Les façades ressemblent à celles de Montrouge".

On distingue ce qui est de Paris et ce qui est de la banlieue.

Bien que ces éléments de comparaison soient que très vaguement suggérés, déjà s'opèrent des distinctions.

Faire des distinctions suivant les termes de : "pas aussi que", "ressembler à", c'est déjà reconnaître dans les tissus traversés des ensembles, chercher à les identifier.

Ainsi :

"La jonction entre Montrouge-Châtillon ne semble pas parfaite : avancées, replis, enclaves".

Mais où sont les frontières séparant ceux-ci ? Si entre Paris et sa banlieue la frontière est nette, il en va autrement dans sa banlieue. "Les limites des trois zones (ville/faubourg) (banlieue) (campagne) ne sont pas stables". S'il est question de "jonction", c'est pour indiquer que celle-ci est approximative sinon absente. Ce constat se faisant à partir d'une irrégularité observée dans la disposition du bâti (avancées, replis), dans "l'aspect résiduel" de certains espaces reconnus comme enclavés. Un dérèglement qui apparaît sporadiquement au gré des agglomérations traversées.

d. Le mot rupture comme l'indice d'une question de statut de la route en banlieue, à propos de la limite en général

Par deux fois dans ce texte nous rencontrons le terme de rupture.

- Au début de la description, au moment où on sort de Paris et où on va rentrer dans la banlieue. Le contexte est celui-ci :  
"La nationale commence peut-être ici ou s'arrêtent les pavés (...) rupture sonore très perceptible".

Cette observation ponctuelle, anecdotique, introduit l'idée d'une distinction première entre la Capitale et sa banlieue. Une sorte de supposition : la route nationale commencerait à l'instant même où on quitte le pavé parisien, la route tenant alors son identité de la nature du revêtement de sa chaussée.

On sait que traversant la banlieue, notre observateur cherchera dans les espaces qu'il décrit l'identité de cette route nationale. Vainement à son sens puisqu'il ne la rencontrera selon son dire qu'une fois sorti de l'agglomération. Au delà du Carrefour du Petit-Clamart :

"Au loin ce n'est plus que la campagne (...) je reconnais l'image que je me faisais d'une nationale" (1)

Ainsi à son sens la route est de la campagne c'est-à-dire ni de la ville, ni de la banlieue. C'est par elle que les paysages agraires ou naturels nous sont montrés.

- Nous rencontrons à nouveau le terme de rupture à propos d'un espace interne de la banlieue traversée, entre Paris et le Petit-Clamart, dans un autre contexte. A Chatillon au niveau d'une section où la route nationale jouxte au plus près le vieux village, entre le Carrefour du 8 Mai et le Carrefour Charles de Gaulle, nous lisons :  
"Les ruptures dans la continuité du bâti de façade se multiplient"  
"Entre les deux villes, une sorte de No man's land, où subsiste quelques vestiges enclavés de la campagne".

Cette deuxième remarque est associée à un cliché intitulé "Sortie de Chatillon" et ce, contradictoirement, puisqu'il s'agit d'une section du parcours proche du centre géographique du territoire communal. Cette contradiction se situe entre le contenu de ce qui est décrit et la réalité géographique. Nous sommes là vers le centre du territoire communal, au plus près du vieux bourg, et pourtant il est dit que nous sortons de Chatillon. On sortirait de Châtillon parce qu'on sortirait du tissu aggloméré (cf. plus haut).

(1) Au niveau de la Place de la Division Leclerc entre Chatillon et Clamart il écrit :  
"Ce n'est pas encore l'image d'une Nationale de campagne mais ce n'est plus une rue".

Deux mots clefs apparaissent : "rupture" et "no man's land". A ces mots sont associés pour le premier, "discontinuité du tissu bâti", pour le second, "vestiges enclavés de campagne".

Le mot - rupture - se retrouve à propos de deux moments du parcours distincts.

D'une part il s'agit d'un moment qui correspond à la limite entre Paris et sa banlieue. Limite spatiale que nous savons très perceptible, avec les traversées successives du Boulevard des Maréchaux, de la Ceinture Verte, des Boulevards Périphériques, mais aussi limite territoriale de la commune de Paris.

D'autre part à Chatillon, en banlieue, ce n'est plus à l'endroit du franchissement d'une limite territoriale entre deux communes, mais au niveau d'une limite entre l'agglomération à caractère continu et l'agglomération à caractère discontinu. Par là on a l'impression de sortir de Chatillon alors que nous ne sommes pas encore sur le territoire de Clamart.

Cet intervalle est appelé "no man's land", espace où la main de (l'homme n'apparaît pas. Rappelons-nous l'étudiant décrivant la RN 20 à la hauteur de Montlhéry ; il parlait là aussi d'un "no man's land" fait d'un foisonnement contradictoire qui concourait à un "aspect disgracieux du paysage". (Parcours 2)

Notre descripteur remarque non plus une discontinuité au niveau des objets bâtis et des espaces intersticiels qui en résultent mais une discontinuité à une échelle territoriale. Le "no man's land" " est la façon dont il signifie ce phénomène, faute peut-être de s'attacher à mieux le décrire. Le terme de "no man's land" nous apparaît alors comme un des moyens du "non-décrire", une absence de l'observateur, comme si les mots pour ce faire lui étaient étrangers !

e. De la nature de "no man's land" : hétérogénéité et homogénéité

L'étape suivante de la description se situe à proximité de la Place de la Division Leclerc. C'est-à-dire, après repérage sur la carte, à la fin de la zone des "vestiges enclavés d'une campagne". Cette place est à proximité d'une limite communale entre Chatillon et Clamart. Nous lisons :

"Cette fois un net changement..."

Ce "net changement" est défini comme remarquable par l'apparition d'un tissu bâti strictement différencié, de par les objets qui le composent. Il est fait de :

"Bâtiments isolés, individualisés, de hauteurs très diverses".

Pour conclure :

"Hétérogénéité des éléments, une certaine laideur".

Nous retrouvons ici le "disgracieux" énoncé à propos de la RN 20 (Parcours 2) à Montlhéry, en relation à un ensemble construit le long de la voie qualifiée d'hétérogène. Il y a encore cette association entre ce qui apparaît comme hétérogène (d'une autre nature) et le

sentiment du laid. Et comme hétérogène est déduit de l'irrégulier, du désordonné nous sommes renvoyés par ce jugement à une idée sous-jacente : que le régulier et l'ordonné sont facteurs de beau !

f. Du "net" au "très net", ou la recherche du limite expressive

La description de la RN 306 s'interrompt à la limite communale de Clamart. Elle ne reprendra qu'au niveau du Rond-Point du Petit-Clamart, c'est-à-dire après plus de 3 km de silence. Comme un silence, mais aussi comme une accélération vers...

Nous lisons :

"Cette fois le passage d'un milieu à un autre est très net".

Mais quels sont ces milieux ? Le descripteur nous le laisse entendre : côté banlieue "l'agglomération" (de Paris et sa banlieue), de l'autre "la campagne". Comment se fait ce passage ? En passant sous les ponts autoroutiers de l'A.86, surplombant le rond-point. Ces ponts sont appelés "porte" par le narrateur.

Ce système de passage nous l'avions rencontré auparavant dans cette description entre Montrouge et Chatillon, et sous ces termes :

"Au delà du pont (ferroviaire) on pénètre complètement dans Chatillon (...) mais la voie conserve le même aspect (...) le tissu est transformé".

Cette idée de Porte qu'on franchit et qui permet de passer ailleurs nous l'avons remarquée dans toutes les descriptions que nous avons recueillies. A chaque fois le pont sous lequel la route nationale passe est associé à l'idée symbolique de porte. Porte qui permet de dévoiler quelque chose, symbolisant ainsi une entrée ou une sortie. Passages toujours repérés et permettant dans les descriptions de développer un discours à propos d'une découverte, d'un éclaircissement à propos d'espaces souvent perçus comme aux prises d'une sorte de confusion, ou de déraison.

Par rapport à la réalité du terrain il nous paraît fondamental de souligner que ces "Ponts-Portes" dans la banlieue, investis du rôle symbolique de la poterne médiévale, correspondaient au sectionnement des voies étudiées par le grand réseau viaire et ferroviaire (boulevard périphérique, autoroute, voies ferrées).

A l'observation des tissus, le rôle symbolique de ces ponts est d'autant plus marqué qu'il ne correspond pas toujours à ces basculements décrits d'un "monde" dans un autre.

Nous lisons à ce propos :

"Au delà de cette "porte", la route s'éloigne dans un paysage de verdure et de bois. Sur quelques centaines de mètres, subsistent en bordure de la voie des magasins et des entrepôts mais plus de logements à l'exception des fermes isolées".

Au delà du pont le tissu résidentiel de la banlieue s'interrompt véritablement. Ce n'est plus qu'un linéaire fait d'un bâti commercial et d'activités liées à la route nationale, forme moderne de nos vieux faubourgs commerçants et industriels. Au delà du Pont-Porte les sédimentations strictement liées à la route perdurent un temps, enfin dissociées du "tissu résidentiel".

## II - A PROPOS DE LA DESCRIPTION DU PARCOURS 3

A l'issue de l'analyse rapide de cette description du Parcours 3, nous sommes en mesure de dégager trois états dans l'information extraite.

### a. Observation des faits

. L'attention portée à ce qui est continu ou discontinu dans le bâti et les espaces qu'il engendre, observé depuis la voie.

L'observation est faite depuis Paris vers la banlieue. Dans ce parcours est observé une multiplication des ruptures dans le bâti (appelées "dents creuses") jusqu'au moment où apparaît une rupture plus forte (appelée "no man's land") que nous avons repérée comme d'une autre échelle, territoriale.

A cette notion de rupture dans les éléments de l'agglomération ainsi qu'au niveau d'ensembles plus vastes nous l'associons à un souci d'identification de limites plus ou moins précises. Une limite spectaculaire est repérée entre "agglomération" et "campagne". Elle se traduit par un - pont-porte - permettant de mettre en évidence, bien que succinctement, une décantation entre des sédimentations d'activités liées au trafic de la route et les tissus résidentiels investissant les territoires péri-urbains.

### b. Les hypothèses du narrateur

. Retrouver en banlieue les effets d'une croissance progressive de la grande agglomération, le sentiment d'une démesure.

La banlieue est définie comme une aire de croissance urbaine liée au rôle fondateur de la Capitale qu'elle entoure. Cette vision est affinée par l'hypothèse suivante : la progression de cette croissance se ferait en ondes successives (dans le temps et l'espace) ; cette idée conférant en principe un caractère général d'homogénéité de la "matière" dont elle est faite. Matière en expansion et assujettie aux lois d'attraction engendrées par un noyau central, la Capitale.

Cette matière serait faite d'une sédimentation du bâti dont l'omniprésence dans les espaces considérés confinerait à une saturation généralisée. Ainsi un certain désordre apparaîtrait, puisque cette croissance laisserait derrière elle par ses avancées ou ondes successives des espaces oubliés (des "enclaves inaccessibles"). De la sorte la banlieue est dite soumise à une croissance jamais circonscrite faisant, des espaces qu'elle affecte, des aires dans un perpétuel état d'inachèvement. Vision qui nous parle d'un sentiment de démesure, c'est-à-dire du difficilement mesurable.

### c. Confrontation des faits, de l'observation et des hypothèses

. L'observation se trouve mise à mal par des schémas conventionnels répondant de l'idée préconçue d'une organisation morphologique directement perceptible.

La tentative de définir une croissance à l'échelle de la totalité d'une grande agglomération sur le plan phénoménologie directement observable sur le terrain conduit à une occultation du potentiel réel que recèle le terrain et son observation directe.

Posant en a priori l'idée d'une croissance induisant directement des espaces morphologiquement cohérents traduit une difficulté à évaluer les différentes échelles auxquelles sont soumis les espaces concernés. Le narrateur pose la croissance dans les termes d'une articulation raisonnée entre ville et campagne, image ou modèle sous-tendant une hiérarchie des phénomènes observés au cours du parcours linéaire et traversant. Ainsi il écrit :

" C'est un monde en travaux : de finitions près de la ville (...), de constructions un peu plus loin (...), d'extensions aux limites de l'agglomération.

Ce schéma conventionnel de référence, tenant à l'idée d'un étalement gradué allant du centre (dense) à la périphérie (aérée) entre très rapidement en conflit avec la somme des observations ponctuelles (les discontinuités par exemple).

A cet état contradictoire de la description entre en jeu des mécanismes de jugements qualitatifs sur ces faits. Nous voyons apparaître les termes d'"hétéroclite" et d'"hétérogène" permettant de déduire un constat esthétique : le sentiment du laid.

Cette échappée dans le parcours vers le non-décrit, le non-dit, vers ce qui serait du domaine de la "quantité négligeable" parce que tenant d'une "qualité médiocre" conduit l'observateur à faire "tabula rasa". Il ne s'agit plus que de compléter la dent creuse, d'achever l'inachevé, sans jamais se poser la question de la nature de ces espaces dit inachevés, ainsi que la question de leur statut dans la banlieue. A savoir s'ils ne jouent pas un rôle aussi fondamental que ce que l'on a reconnu, dans les termes du modèle urbain, comme des espaces achevés.

Limite de la démarche poétique dans la recherche d'une connaissance. A savoir si la vision pathétique est susceptible de rendre compte d'une réalité sinon de celle qui est personnelle à son auteur.



---

**PONTS ET CARREFOURS**  
**Deux éléments clefs des parcours décrits**

## PONT

Parmi les descriptions faites au cours de l'atelier "Routes", une seule concerne un parcours se faisant dans la grande banlieue parisienne, de Mantes à Nanterre. Empruntant ce chemin on traversera bourgs et villes, forêts et campagnes, vallées et fleuve. La banlieue observée ici de la route présente un paysage délié où ses composantes "ordinaires" sont encore identifiables, peu interpénétrées. Les parcours décrits sur les RN 3, RN 20, RN 306 par contre traversent la banlieue parisienne dans son épaisseur, des portes de la Capitale aux confins de l'agglomération. Faut-il voir dans cette distinction la raison pour laquelle dans la première description citée, l'auteur reste laconique au sujet des ponts rencontrés. Ils sont cités mais peu décrits sinon par un détail architectural ou une indication brève quant à leur placement par rapport à l'observateur. Les auteurs des autres parcours sont eux beaucoup plus prolixes au sujet des ponts. A propos de ces ponts en banlieue le texte s'attarde, se développe, devient explicatif, argumenté. Ces ponts en banlieue apparaissent comme toujours opératoires par rapport à l'espace observé.

### a. Les ponts-portes ou la part des choses

Nous avons déjà évoqué plus haut deux ponts sur la RN 306, entre Montrouge et Chatillon. Pont ferroviaire par lequel, venant de Montrouge on a l'impression de "pénétrer complètement" dans cette dernière commune. Les ponts autoroutiers au dessus du Rond-Point du Petit-Clamart qui lorsqu'on passe en dessous laissent dévoiler enfin la campagne et la "vraie" route nationale.

Nous avons relevé ainsi une "fonction associée" à ces ponts : concrétiser un passage par lequel les limites entre des espaces distincts tenant à la banlieue parisienne sont perceptibles voire évidentes.

Sur cette même RN 306 deux autres étudiants ont remarqué particulièrement un autre pont. Celui-ci passe au dessus de la route, au niveau de la limite communale entre Chatillon et Clamart, à l'orée des bois des Galvants et des Sablons : ce pont permet à la rue Marceau de franchir la voie à grande circulation sans encombre.

A propos de ce pont nous lisons :

"Ce pont (est) une des portes d'entrée de la campagne"

"... le pont qui (forme) une dernière limite, avant de traverser la "frontière" entre la ville et la campagne. On peut enfin définir (...) le paysage".

Parcours 3 (bis)

Nous retiendrons également ce propos :

"Ce pont pour le voyageur est en (lui) même la limite de sa perspective. Où on aperçoit deux éléments, d'abord le ciel (...), et en dessous (...), la ville. Le pont est l'élément qui lie et sépare en même temps les autres éléments qui (forment) le paysage".

### Parcours 3 (ter)

Nous retrouvons ainsi cette même faculté attribuée au pont : lier et séparer les choses, faculté conjonctive. Mais dans la dernière citation le pont apparaît comme se profilant à l'horizon du spectateur, séparant le "haut" du "bas", le "ciel" de la "ville". Ce n'est plus seulement un passage par lequel se décantent de grandes aires horizontales, la campagne et l'agglomération, mais aussi un trait d'union entre ce qui est de la terre, du sol, et ce qui est du ciel.

Cette distinction nous la retrouvons sous la plume de Jean-René Hissard décrivant le pont ferroviaire de la ligne Paris Est, à Aubervilliers sur le Boulevard MacDonald (RN 17 - RN 2)

"Rupture de MacDO et passage sous le pont....."

Au dessus de l'inconnu, l'interdit absolu (annexe de la gare de triage de Pantin). En dessous : la ville"

"Dans la même césure du pont, dans le non-croisement de mouvements contraires (...) s'incrument, comprimés, des flots..."

"De l'autre côté du pont (...) reprise des alignements de platanes."

A partir du "pont-porte" deux idées sont suggérées :

- L'une, sur le passage entre deux milieux qu'il relie ponctuellement. Ce qui sous-entend que ces deux milieux seraient séparés effectivement par une limite. A savoir en l'occurrence si les voies passant au dessus de la route nationale (chaussée ou voie ferrée) par ces ponts, ont une réelle fonction de limite territoriale en banlieue.

- L'autre, que le pont, vue de profil depuis la route, en jetant son tablier au dessus de la voie, se présente à l'observateur comme une porte. Cette vision suggère qu'il y a un "intérieur" urbain (la ville) et un extérieur autre (le ciel, l'interdit absolu). L'ouvrage se voit ainsi conféré, par une sorte de rémanence imaginaire, un sens symbolique renvoyant à l'idée de l'enceinte médiévale.

Mais cette porte là n'est pas surmontée par un chemin de ronde, mais plus prosaïquement par d'autres voies (autoroutière, ferroviaire la plupart du temps). Le pont ici n'est pas croisement, connection. Il assure une séparation entre les trafics contraires, différents, en évitant la complexité d'un carrefour ou passage implanté sur un même niveau. Séparation utilitaire qui n'est pas en relation avec une éventuelle fonction de limitation territoriale ou spatiale mais en prise directe avec le grand réseau viaire. Ainsi le pont-porte renvoie à d'autres perspectives.

Une étudiante exprime cette idée d'une façon apparemment naïve :

"Le paysage de la campagne (est) au fond de la perspective (de la route)"

"La perspective dans l'horizon va trouver des différents paysages jusqu'à l'infini"

Et toujours à propos du pont sur la RN 306 entre Clamart et Chatillon :

"Le pont (...) dessus, ce n'est pas pareil qu'au dessous"

"Point focal (...) j'ai aperçu tout le paysage, espace ouvert agréable".

Parcours 3 (bis)

## b. Les ponts-belvédères ou la distance retrouvée

Il y a donc des ponts-portes sous lesquels on passe en ayant le sentiment de franchir une limite, et par là de pénétrer dans (...), de sortir de (...). Mais il y a aussi d'autres ponts que nous nommerons "ponts-belvédères". Ponts qui par leur configuration incitent à aller dessus, ou, à s'arrêter lorsque la route nationale elle-même l'emprunte.

Dans les citations retenues à propos des ponts-portes la plupart d'entre elles concluaient au paysage : paysage recomposé et identifié à partir de ses éléments désormais distingués et compris ensemble, paysage défini. Le pont-belvédère entretient un lien particulier avec cette notion de paysage. Il dévoile. De son parapet tout ou partie sera observé directement et reconnu.

La chaussée peut simplement passer au-dessus d'autres voies sans pour cela marquer une élévation. A la Porte d'Orléans un observateur a remarqué :

"Un piéton perçoit du trottoir (du pont) la présence du périphérique (...) la dernière image de Paris".

Parcours 2

Ou c'est la chaussée qui devient pont en marquant une élévation. François Béguin note à propos du pont de Charenton :

" C'est parce qu'il nous extrait de ce complexe d'agitation mécanique (...) que le pont de Charenton (...) nous fait sentir que nous quittons Paris".

Ces ponts évoqués, enjambent l'enceinte automobile de la Capitale ou le fleuve, et marquent, comme les ponts-portes, une limite (en l'occurrence une limite entre ville et banlieue). Pourtant ce n'est plus seulement une idée de franchissement qui est exprimée mais également celle d'une distance désormais instaurée.

Au sujet de la passerelle pour piéton lancée au dessus du large faisceau des voies de la SNCF à Villeneuve-Saint-Georges, François Béguin écrit :

"C'est une passerelle étroite (...) permettant (...) d'entrevoir les dimensions formidables (...) où toutes les visions panoramiques sont permises.

Cette notation nous en retrouvons l'esprit sous la même plume, plus loin sur la RN 6, à la hauteur de Plessis-le-Roi, lorsque la chaussée passe au dessus de la même ligne SNCF entre Paris et Meulan :

"Au Pont de Paris"

"Du haut de l'éminence artificielle le regard embrasse un panorama".

Mais cette vision panoramique n'est pas seulement le fait des régions à l'orée de la grande agglomération. Jean-René Hissard décrivant les espaces aperçus du pont SNCF lancé au-dessus de la bretelle du périphérique aux alentours de la Porte de la Villette remarque :

"Le paysage est un empilement de strates (...) à des niveaux et des échelles différentes (...) pour le spectateur qui s'est mis hors-jeu, a fait un pas de côté. Alors il peut voir l'ensemble".

Puis titrant une photo prise de ce même pont :

"Vu du haut du pont sur les grands espaces".

Ce "pas de côté", c'est cette halte que le pont-belvédère permet, où la vision cessant d'être conduite devient panoramique. Vision à l'horizon et en arc de cercle par laquelle on va pouvoir concevoir toute l'étendue et les échelles qu'elle recèle. L'observation du "paysage" d'allusive devient spectaculaire.

Ce paysage, reconnu comme par un réflexe romantique, n'est plus au bout de la route régit par sa perspective et ses visions latérales discontinues. Il est là sous l'oeil balayant toute les distances. Du pont-belvédère on oubliera un temps la route et on comprendra la possible réflexion du milieu qu'elle parcourt.

### c. Des ponts sur les Routes Nationales en banlieue et le rôle qui leur est attribuée à travers les descriptions des parcours

Dans l'espace linéaire de la route nationale en banlieue les ponts interviennent ponctuellement. Dans le cours des descriptions ces lieux ponctuels font l'objet d'interprétations possibles sur des configurations d'ensemble.

Ils permettent d'identifier des éléments de l'agglomération en les distinguant les uns des autres, mais aussi en articulant leur possible liaison. En fait ils rendent en partie explicite l'idée d'une échelle territoriale, celle-ci étant a priori liée au maillage communal (présenti intuitivement).

Les ponts autorisent également une compréhension à une échelle plus vaste, géographique. Echelle exprimée ici par la vision panoramique ou le paysage. Ce paysage là, parce qu'il introduit une certaine distanciation vis-à-vis du milieu ambiant fait d'espaces perpétuellement augmentés, superposés de la banlieue, est défini comme ouvert. Cette notion d'ouverture, à reprendre les sentiments exprimés dans les descriptions peut être qualifiée "d'agréable", c'est-à-dire à notre sens investie d'une positivité relative.

Cette notion de paysage ouvert et "beau" (par ellipse) nous renvoie à cette autre notion de paysage dit "hétérogène", soit littéralement, d'une autre nature. Ces paysages par opposition que nous pourrions nommer fermés ou entrecoupés semblent perçus comme désagréables, voire laids. Nous les rencontrons dans les textes lorsque les observateurs s'attachent à décrire des portions linéaires des parcours, immergés dans le tissu construit. Ces observations critiques apparaissent liées aux contingences de continuité et discontinuité relatives à la nature des rives des routes. En fait ces observations résulteraient d'une périodicité (variable) dans le positionnement des objets sédimentés le long des voies décrites. A ce propos les bois et les espaces urbains constitués, dans la continuité qu'ils offrent, sont identifiés par les observateurs. A l'opposé, les sections des voies traversant des espaces très hétéroclitement organisés sont appelés "no man's land".

Le pont d'une manière allusive ou directe selon les cas met l'observateur à la croisée de ces informations. Il permet de saisir des échelles différentes et il joue un rôle quant à la cohérence effective ou symbolique de la banlieue en général. Il opère une clarification dans la perception de ses espaces et de leurs délimitations.

Pourtant ce qui nous apparaît comme important de noter aussi c'est paradoxalement ce qui est tu par l'observateur.

Ainsi les ponts cités sont pour la plupart liés à la grande armature viaire irriguant ou traversant la banlieue : le réseau ferré et le réseau autoroutier.

Les connections entre ces réseaux et celui des routes nationales nous renvoient à un fait essentiel :

- nous avons demandé aux étudiants d'identifier des segments dans les parcours décrits. Les ponts interviennent dans la définition de ces segments. Si les ponts compris comme des portes ont permis de positionner une fin et un début d'un segment particulier, la fonction symbolique de porte introduisant intuitivement l'idée d'une limite, la réalité des grands réseaux auxquels ils correspondaient n'a pas été associée comme pouvant effectivement déterminer des limites territorialement identifiables dans la réalité.

En effet souvent la voie ferrée et l'autoroute se superposent en banlieue à des limites communales. Une prospection dans cette direction permettrait peut-être d'évaluer le caractère structurant qu'il y a dans ce fait, où la sectorialisation des espaces correspondait à un découpage territorial effectif ?

## CARREFOUR

Dans chacune des descriptions faites par les étudiants au moins un ou deux carrefours sont cités. Ils apparaissent soit comme permettant de définir le commencement ou la fin d'une séquence de la voie, soit comme contenu majeur d'une de ces séquences.

Le carrefour semble lié à une difficulté ressentie à le traverser, le comprendre, le décrire. Là en banlieue semble fleurir une complexité, une profusion, un évènement.

Un carrefour cité, le sera, au détriment du nombre réel de sectionnements de la route nationale, qui eux sont tus. Entre la Porte de Chatillon et le Rond-Point du Petit-Clamart, sur 19 croisements appartenant au tracé de la RN 306 deux ou trois sont retenus.

Dans le système des intersections du réseau viaire le carrefour est identifié toujours comme important, d'une autre échelle, parfois monumentale sinon toujours de grande taille.

"Cet entrecroisement (de voies) est trop vaste" (à propos du carrefour des Quatre Fourchettes sur la RN 20).

### Parcours 2

Mais à cette notion de taille s'ajoute une impression de complexité, de quantité de "choses" associées, de signes en fait : la signalisation routière, l'affichage publicitaire, des bâtiments contrastés.

Ainsi au carrefour, lorsqu'il est cité, seront généralement associées deux caractéristiques principales :

- la faculté de marquer dans l'espace la limite de grands modes d'occupation des sols (forêt/ville, ville/campagne, banlieue/no man's land).
- une concentration de signes et d'activités.

#### a. Le carrefour comme permettant de faire la part des choses

A travers les descriptions étudiées nous avons déjà abordé des espaces tenant à de grands carrefours. Entre autres, à la Porte de Chatillon, un narrateur (1), franchissant les Boulevards des Maréchaux et les Périphériques parlait de porte, de passage à tel point que la notion de carrefour n'intervenait pas. Sinon l'évocation d'une vision générale en quatre points cardinaux.

(1) Parcours 3



Un autre étudiant dans son parcours de la RN 306 cite à Chatillon le Carrefour du 8 Mai 1945 connectant la voie nationale aux communes de Bagneux, Issy-les-Moulineaux et Vanves. A son propos il écrit :

" La structure spatiale du carrefour nous montre qu'il est un point de référence dans le contexte urbain où nous sommes déjà entrés" ...."Il va (le carrefour) nous mener à l'entrée de la ville".

Parcours 3 (ter)

Puis, plus loin, à propos du Carrefour Charles de Gaulle, toujours dans la même commune, près des bois de Galvants et des Sablons, il explique :

" L'amplitude de l'espace et les fixations d'une perspective font de ce point un lieu de passage" (à comprendre dans le sens de franchissement).

Parcours 3 (ter)

Le trajet se fait en allant vers Paris et il précise :

" Apercevoir la grande perspective sur la ville" ...

" Nous fait penser" (que) nous avons fini le parcours" ...

(Nous avons l')"impression de s'introduire définitivement dans l'espace urbain"

Parcours 3 (ter)

Ainsi le carrefour a la faculté de montrer, de faire réaliser. C'est-à-dire de permettre la vue lointaine, perspective, facilitant une localisation globale : une disposition conventionnelle des territoires (la ville et la banlieue, sortir et entrer dans...) qui deviendrait en quelque sorte intelligible, savoir où on est dans la mesure ou on réalise d'où on vient et où on va.

Le tracé du Carrefour Charles de Gaulle à Chatillon en un large rond-point, sa position topographique en bordure du plateau de Villacoublay en un point où la descente vers Paris s'amorce franchement, sont certainement les raisons de cette faculté à dévoiler par pans le territoire. Mais ici l'étudiant n'énonce qu'une intuition.

#### b. Le carrefour comme accumulation, empilement

A propos des ponts nous avons noté qu'ils étaient associés à des carrefours. Il s'agissait du pont routier ou autoroutier. Il y a une distinction à faire entre séparation des réseaux fer/eau/terre et interconnection entre réseaux ; et ici bien évidemment interconnection routière entre différents type de voirie : voies rurales, voies urbaines, routes nationales et autoroutes.

Dans les descriptions qui sont à notre disposition le carrefour apparaît dans sa dimension d'échangeur. A propos de la RN 3 et son croisement avec la D 40 au Petit Pantin un étudiant note :

"Voie souterraine - voie express - pour éviter le carrefour".

Parcours 4 (bis)

Puis sur la même voie au niveau du Pont de Bondy :

" Carrefour routier important (la bretelle de l'A.3 a été franchie)... l'embranchement est important. C'est un carrefour de différentes voies au-dessus du carrefour. Trois bandes de béton : autoroute, voie qui bifurque sur la nationale et bretelle de raccordement à la nationale".

Parcours 4

Il est précisé :

" Commerces en tous genres".

" Impression de confusion entre circulation piéton et automobile".

Parcours 4 (bis)

Contrairement au carrefour rond-point Charles de Gaulle, ici ce sont l'embranchement, la bifurcation, le passage au dessus du noeud routier qui priment à l'observation. Exprimés en terme de confusion, de désolidarisation des fonctions de trafic et de cheminement.

En fait confusion ou profusion, on ne sait - il y a ce "commerces en tous genres" laconique, comme une chute du regard à ras de terre.

François Béguin à propos du Carrefour Pompadour sur la RN 6 écrit :

"... ce ruban de bitume va survoler bientôt ..... la grande confusion qui règne en bas".

On retiendra seulement ici les mots employés à énumérer tout ce que le regard peut embrasser ou l'attention minutieuse retenir :

"... parkings... pilônes... voies ferrées... supermarchés  
(36 caisses)... palissades... boue... voitures...  
terrassements... cahutes... traces de pneus... fondation d'une  
pile de l'A.86... ruban de bitume...".

C'est une brutalité qui est ressentie entre l'échelle extra-territoriale des voies rapides connectées/déconnectées du réseau routier traditionnel ("un carrefour à trois niveaux") nous dit F. Béguin et le grégarisme de l'espace alentour : sommes d'objets et de traces accumulés, pressés, agglutinés près et autour du carrefour.

### c. Le carrefour comme concentration de signes d'activités

En quittant Paris par la RN 306 le premier carrefour cité, à Chatillon, est situé au niveau du boulevard et la rue Gabriel Péri (D 50) tracé sur la limite communale entre Malakoff et Montrouge. Un étudiant écrit à son sujet :

"Premier carrefour (en banlieue)... panneaux publicitaires face au trafic..."

"Le carrefour reste un emplacement publicitaire très privilégié".

Parcours 3

Sur la RN 20, à la hauteur du fort de Montrouge, Arcueil et Bagneux, le Carrefour de la Vache Noire, croisé par l'aqueduc de dérivation des Eaux de la Vanne, où débouche l'Avenue Max Dormoy venant de Bagneux (D 62), est décrit comme suit :

" Dans une zone de bifurcation appelée Vache Noire (...) un trafic important (vers Paris). Le décor n'a pas un caractère homogène, mélange de bâtiments traditionnels et contemporains avec de nombreux panneaux publicitaires ou directionnels engendrant un amalgame hétéroclite".

Parcours 3

Ces deux citations permettent de reconnaître les objets du carrefour généralement remarqués : signalisation routière, affichage publicitaire et bâtiments d'architecture contrastée.

Aucune articulation ou cohérence véritable n'est pressentie. Nous relevons ces termes : emplacement privilégié - caractère hétérogène - mélange - amalgame hétéroclite. Termes qui rendent compte somme toute d'une quantité accumulée, conférant à l'espace du carrefour un aspect disparate.

Nous ne trouvons que peu de commentaires atténuant cette vision. A propos du Carrefour du 8 Mai 1945 à Chatillon sur la RN 306 nous lisons :

"... les panneaux de signalisation, des bâtiments (donnant) à l'espace une (...) dynamique".

Parcours 3 (ter)

Ou cet autre commentaire à propos d'un carrefour de Pavillon-sous-Bois sur la RN 3 :

" Configuration d'agglomération assez dense : immeubles de ville."

Parcours 4

Le carrefour s'il est remarquable reste sujet à caution, si on ajoute à l'accumulation des objets la confusion des tracés décrits auparavant, nous avons là un tableau critique.

Au cours de son exploration de la RN 17 et de la RN 2, Jean-René HISSARD porte une attention particulière aux carrefours. Vision dialectique où trois grands carrefours ont une place déterminante dans le découpage séquentiel de son parcours. Ce sont : le "Carrefour des 4 Chemins" au croisement de la D 20 (reliant Saint-Denis au Pré-Saint-Gervais), le "Carrefour des 4 Routes" au niveau de la RN 186 et la "Patte d'Oie" au niveau de la D 84 et de la D 902 (à Gonesse).

Au sujet du "Carrefour des 4 chemins" nous retenons la description suivante :

"Point d'animation local jouant presque comme une place : banques, pharmacie, tabac-PMU, cinémas-multisalles, station de Métro".

"Dès les "Quatre Chemins" les rives se disloquent".

Dans la description qui est faite des espaces routiers au-delà de ce carrefour nous relevons les termes : hétéroclite - coupure - sans respects - librement.

A propos du carrefour des 4 Routes sont mentionnés les travaux d'une future station de Métro :

"Les travaux d'extension du Métro ne font que faire ressortir le caractère inachevé, de perpétuel chantier de la banlieue."

"Noeud de sous-centralité à la périphérie d'une commune : La Courneuve."

Ce noeud est défini comme suit :

"Un embryon de villes du Far-West" où l'on trouve "PTT - Banques, Commissariat de Police, Prisu - Drugstore, marché bi-hebdomadaire."

Dans des bâtiments évoqués ainsi :

"Cirque de façades en carton-pâte, de constructions éphémères serties de quelques noyaux (encore) dures..."

A propos de la Patte d'Oie de Gonesse Jean-René Hissard explique :

"La Patte d'Oie est un lieu-carrefour traditionnel... (un lieu) qui a perdu toute autonomie (...) pour devenir une sorte d'enceinte autoroutière, aux fonctions séparées."

Des services sont notés : essence - nourriture - sommeil - "réunis ou séparés spatialement", et basés sur deux fonctions "sortir" et "faire le plein".

Et Jean-René Hissard conclut à propos du réseau que porte ce carrefour/Patte d'oie :

"Quant à la route, elle n'a plus de sens que dans la mesure où elle permet aux enclaves de ce réseau planétaire d'être reliées ensemble."

"Un réseau territorialisé fonctionnant à une échelle internationale."

## PONTS ET CARREFOURS :

### Définition spatiale et identification

A travers ces descriptions, et particulièrement celle de Jean-René Hissard, très explicite, le carrefour peut apparaître comme étant une manifestation extrême de la séparation entre les bandes de roulement de la route nationale et le territoire sur lequel elles sont tracées.

Cette séparation se fait à deux niveaux.

- au niveau des fonctions circulatoires différenciées (vitesse et distance de trajectoire des véhicules) induisant des interdictions d'accès, des complexités de franchissement.
- au niveau territorial où la mise en contiguité d'espaces et de tracé répond à des échelles très opposées : locales et internationales (interterritoriales).

Ce divorce entre fonctions routières et viabilisation immédiate des sols/supports s'augmenterait des disjonctions spatiales entre les différentes activités de services et commerciales attachées au carrefour.

Jean-René Hissard dans sa description de trois carrefours, du plus proche au plus éloigné (hors agglomération) de Paris rend compte d'une progressivité dans la conformation des espaces de la banlieue. Les "Quatre Chemins" : presque une place, un centre-ville ; où la route nationale passe sous terre, s'efface ; les "Quatre Routes" : presque un embryon de Far-West rattrapé par la ville et sa centralité (le métro) ; la Patte d'Oie : vers une connection planétaire où l'alentour se fédère autour de fonctions essentielles à la fois associées/dissociées spatialement, comme une matière atomisée.

Pour notre part ce que nous comprenons c'est que le carrefour, au-delà de tout jugement sur la forme qu'il prend, est bien associé à une fonction de centralité. Centralité dans une spatialisation différenciée selon son éloignement géographique par rapport à la capitale.

Les espaces résultants apparaissent pour la plupart d'une légitimité absconse, difficilement lisibles ou acceptables en tant que représentatif d'un modèle d'urbanité quelconque. Parmi toutes les descriptions il faudra attendre celle de Jean-René Hissard pour voir associer à ces espaces de carrefour le mot de place, et ce dans une configuration ancienne (les Quatre Chemins), proche de Paris.

En ces points cruciaux dans le développé du linéaire de la route nationale traversant les tissus de banlieue nous voyons apparaître, pour peu qu'on en accepte la phénoménologie, les manifestations d'une réelle structuration de l'espace. Nous voyons à partir des carrefours se reproduire une même concentration d'activités et de services traduisant une valeur de centralité. Et simultanément, ce dont est fait cette centralité, qu'elle soit stabilisée ou en train de naître, répond de variations hiérarchisées et localisables dans les territoires de la grande agglomération.

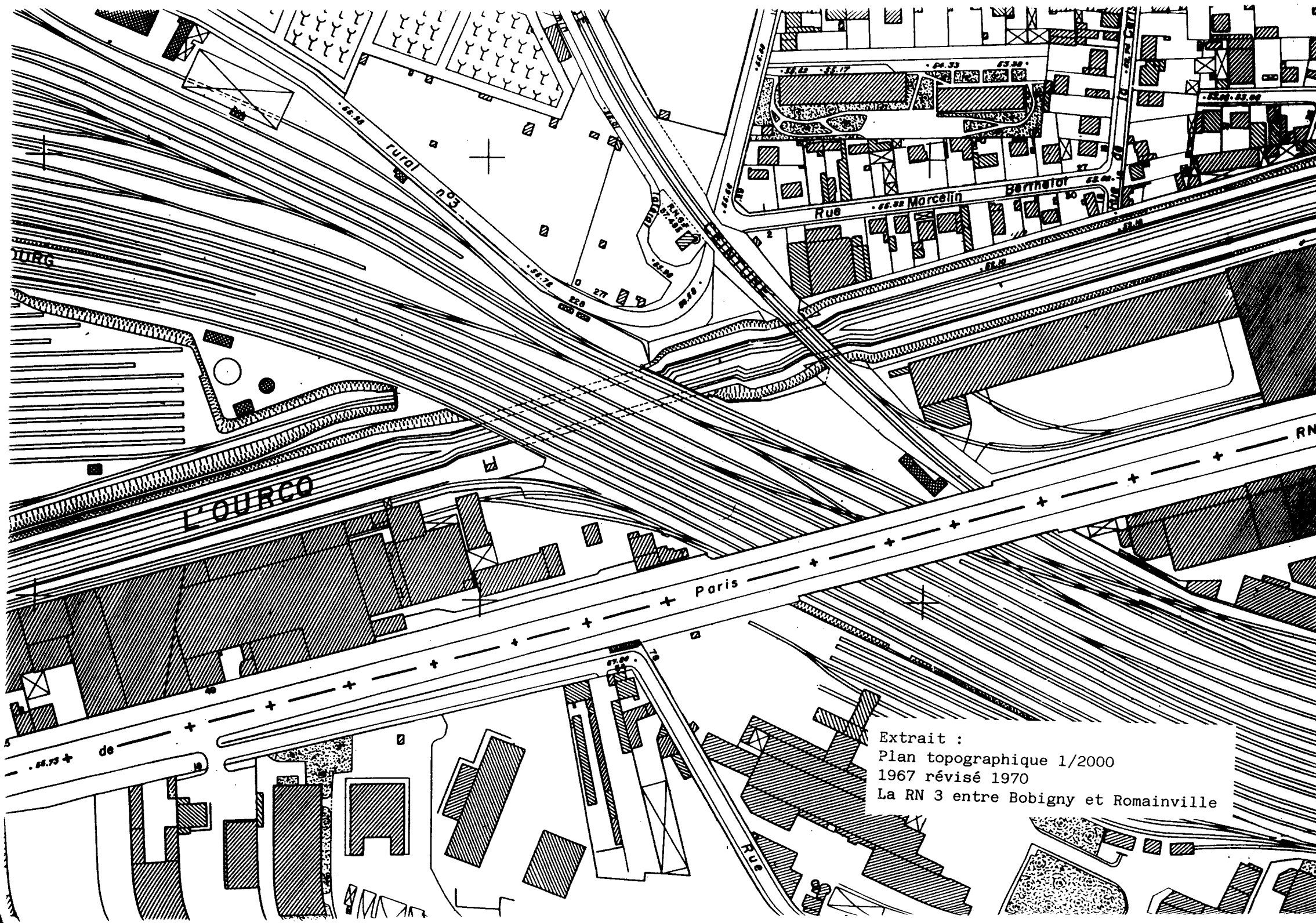
Que ponts et carrefours soient des éléments communs à toute description de route nationale n'est pas fortuit. Qu'ils apparaissent comme remarquables sur le grand réseau irriguant la banlieue nous montre que la route continue à garder une spécificité phénoménologique dans les espaces urbanisés. La route nationale imprime dans les configurations des espaces qu'elle porte une échelle territoriale qui lui est propre.

Les villes sont fondées, traversées par des grandes routes, ancestrales ou modernes, mais à leur propos on citerait pour parler de leur traduction urbaine, les termes de rues, avenues, place, rond-point, monument, quartier. En ville nous ne rencontrons véritablement l'espace routier qu'à sa périphérie jusqu'à se confondre avec ses limites. (Boulevards périphériques).

En banlieue la route conserve son empreinte spatiale, en cela elle induit des configurations particulières directement perceptibles. Pour l'observateur, le pont associé au symbole de la porte va permettre de repérer des limites entre différents territoires. Le pont devenu belvédère permettra de recomposer par l'observation directe un ensemble territorial plus complexe, d'expliquer une géographie du milieu. C'est apparemment un des seuls endroits de la route où l'on pourra, grâce à l'enjambement qu'il opère, faire une "décantation" d'un espace souvent perçu comme paysage hétérogène/hétéroclite. Il permet au propre comme au figuré d'établir un lien entre des parties séparées.

Au contraire le carrefour apparaît comme propice à réunir toutes les contradictions, toutes les disparités : surcharge, empilement, promiscuité aberrante, soumettant l'espace à une attractivité brutale que seul un tracé en rond-point parce qu'il soumet toutes les convergences le fondant, qu'il écarte en les régulant les rives des tissus qui lui sont attenants pourrait circonscrire.

Ponts et carrefours abordés par le biais tenu de descriptions (fines ou maladroitement) nous permettent néanmoins de comprendre deux fonctions essentielles de la structuration urbaine : la délimitation spatiale à partir de tissus urbains (ou en voie d'urbanisation) et la fixation de point de centralité hiérarchiquement localisés. Structuration en cours de formation, certes, c'est-à-dire faisant que peu de cas d'une morphologie urbaine conventionnelle, mais intégrant de nouvelles dimensions territoriales. C'est-à-dire de notre temps.



Extrait :  
Plan topographique 1/2000  
1967 révisé 1970  
La RN 3 entre Bobigny et Romainville





---

**ESPACES DE CROISSANCE**

**Désordre apparent et Structuration cachée**

*"La méthode, c'est le chemin parcouru"*

R. MUSIL  
L'homme de qualité

*"Caminante no hay camino, se hace camino al andar"*

A. MACHADO  
Campos de Castilla

Nous travaillons sur un nombre relativement réduit de séances, et d'autre part sur un nombre également limité de descriptions. L'échantillon ne prétend donc pas à l'exhaustivité. Toutefois, tel quel, et dans les limites que nous venons de poser, celui-ci nous a permis de voir apparaître, par l'analyse de contenu, quelques constantes.

La méthode était de ne pas avoir établi de règles préalables quant à la description. Aucune demande n'a été faite sur les objets intéressants à relever ou définis comme majeurs. Aucune demande n'a été faite à propos d'une démarche systématique du relevé d'un ou plusieurs éléments sur une distance donnée. De ces descriptions établies sans règle se sont dégagés quelques traits communs ou constantes.

Choisir une route nationale traversant la banlieue c'est déjà choisir une partie ou portion d'un système plus vaste. C'est définir son objet d'observation, où celui-ci commence, où celui-ci s'achève.

Découvrir in-situ une portion de route choisie ou proposée par ailleurs puis commencer à la décrire.

Reconnaître sur son parcours des parties ou des points distincts des autres. Chercher à caractériser ces parties par des éléments qui leur sont propres (la forêt, le faubourg, la campagne..., etc. voire l'indéfinissable).

Trouver ce qui va distinguer une partie du parcours des autres parties.

De fait, les observateurs abordent la description soit en isolant des objets connus ou reconnaissables : un bâtiment, un pont, objet qu'on aperçoit à cause de son architecture ou sa taille, objet par lequel on passe. Soit en identifiant des ensembles : des collectifs, des pavillons, des maisons alignées, une forêt, ensembles qui occupent un temps le parcours parce qu'on les longe ou qu'on les traverse.

Ainsi au gré des espaces parcourus les descriptions seront marquées par cette oscillation entre objet et/ou ensemble identifiables.

A l'issue de leur reconnaissance routière il a été demandé aux étudiants de découper les parcours en sections.

Savoir où commence et où s'arrête une section, énoncer de quoi elle sera particulièrement constituée. Chercher de quelle nature est la relation que cette section entretient à la fois avec ce qui la précède et ce qui la suit ; mais aussi, à une autre échelle, avec le parcours étudié, renvoie à des notions de limite.

L'observateur s'appuiera en général sur des éléments de délimitation ponctuelle, vérifiable sur le terrain : passer d'une forêt à un contexte bâti, franchir un pont... etc. En l'absence de délimitation franche des espaces, l'observateur aura recours aux "écritures".

Nombre de sections identifiées seront déterminées par le panneau routier annonçant une commune.

Les espaces routiers ne présentant pas de limites identifiables soit à partir d'objets, soit par des contrastes forts entre deux modes d'occupation sur ces rives, ne présentant pas en eux d'éléments s'articulant dans une cohérence d'ensemble seront absents de la description ou défini comme n'ayant pas de contenu.

Parce que la description nous contraint à définir des objets, des ensembles nous vérifions la difficulté qu'il y a à nommer précisément ceux-ci ; faute d'avoir des outils conceptuels au niveau du langage on va supprimer dans la description ce qui justement ne peut pas se nommer. Le regard en vient à glisser sur l'objet indéfinissable. Désormais relégué dans une sorte de *terra incognita* de la connaissance ou de l'entendement - ce qui n'a pas de nom n'a pas d'identité - l'objet inconnu tombe dans le domaine de l'ignoble (littéralement du latin : ignobilis - inconnu).

Dans les descriptions nous trouvons des éléments de parcours communément relevés : la route, le carrefour, le pont, l'entrée de..., la partie de... Rencontrés, ce sont des points ou des endroits où l'observateur s'arrête. Les trouver dans les descriptions qui sont faites des portions de routes nationales va en quelque sorte de soi.

Pourtant dans le discours descriptif leur sont associées des "propriétés" qualitatives permettant de définir l'espace : espace qui s'ouvre, qui se ferme, qui est perspectif, facteur d'une continuité assurée ou interrompue, un plein, un vide, etc.

Ainsi nous nous apercevons qu'un élément relevé du parcours, tel que le pont par exemple, va engendrer par son introduction dans la description et parce qu'il devient argument, une série d'attitudes particulières, proches nous semble-t-il des schémas culturels du regard "dans et sur" l'espace.

Au pont est associé un personnage, ce personnage est décrit dans l'espace (que ce soit l'observateur lui-même ou un individu croisé par celui-ci). Ce qui se passe en-dessus et au-dessous du pont et ce que cette situation permet ou ne permet pas de voir : passage, porte, limite, barrière, point de vue. Enfin l'introduction par cette ou ces situations particulières, et ce, indifféremment des notions de territoire ou de paysage (compris comme ensemble cohérent à l'entendement). Le pont renvoyant en quelque sorte à l'attitude romantique du regard de l'observateur face au territoire "désormais" entraperçu.

Et nous voici nous-mêmes renvoyés ou confrontés à l'idée plus fondamentale qu'il y aurait une "positivité" de l'espace en corrélation à sa faculté de s'ouvrir, se dégager, s'élargir. Cette "positivité" de l'espace ouvert serait intéressante à mettre en relation avec l'idée de la route, nous semble-t-il.

Une hypothèse était de savoir dans quelle mesure l'étude scientifique des tissus urbains et péri-urbains pouvait nourrir les informations recueillies lors de descriptions libres de parcours routiers en banlieue.

Nous posons le problème autrement et le poser autrement c'est d'abord définir notre point de vue - le lieu où nous nous situons pour porter notre regard sur ...

En l'occurrence cette réflexion s'effectue au sein d'une école d'architecture. Dès lors nous ne pouvons dissocier la réflexion menée de ce "point d'observation", de la question du projet architectural. Et ce, parce que celle-ci apparaît, dans les descriptions fournies par les stagiaires, comme préoccupation omniprésente.

Ici, dans la description - voir - observer - décrire - se comprennent dans le sens de - pour faire - étant sous-entendu - pour faire mieux que ce qui existe ou que l'on observe. C'est-à-dire porter son attention sur un espace dans la mesure où l'on va repérer en celui-ci des éléments ou des ensembles qui supposent un acte d'architecture ou d'urbanisme (1).

Mais aussi, parce qu'il s'agit de "faire", nous sentons très présente la recherche des règles nécessaires à ce "faire" (2)

Ainsi quel désarroi devant un espace où, phénoménologiquement, la règle n'apparaît pas sinon a contrario : l'irrégularité - la coupure - la discontinuité - le désordre - l'hétéroclite. Et ce, aperçu, décrit, d'un point de vue spatial tenant fondamentalement à la régulation : la route où l'on fait une expérience mettant en pratique une théorique régulation de l'espace. La ligne droite ou la courbe dynamique de la route nationale conduisant un flux (vitesse et trafic, écoulant sans obstacle ou du moins où les obstacles font l'objet, par la codification, d'une régulation maximale). Cette continuité du déplacement dans l'espace et sur le territoire nous renvoie, dans un autre domaine de l'image, à l'expérience du "travelling" cinématographique (expression cinétique du paysage qui se déroule devant nos yeux).

Que penser d'une expérience qui nous met en situation d'observer un espace décrit comme phénoménologiquement discontinu à partir d'un autre espace, la route, qui se fonde sur la traversée linéaire et régulée du premier ?

Sinon conclure, peut-être promptement, que la route dans son principe expérimental de réalité (espace linéaire et continu dans et par lequel circule un flux) doit se traduire, se projeter, au-delà de son territoire spécifique (les bandes de roulement) par un espace qui morphologiquement rendrait compte de cette faculté première.

C'est-à-dire conclure par effacement d'autres données qui peuvent paraître ou même être contradictoires à ce constat fonctionnaliste.

Evacuer un autre dynamisme - peut-être plus fondamental - inhérent à la confrontation qu'opère la voie traversante avec les territoires traversés. Que le lieu de cette confrontation s'établisse précisément sur les rives bordières de la voie. Que l'ensemble de ces éléments contradictoires sont autant de liens tangibles entre la voie et le territoire et que, dans cet état de désordre apparent où on les observe, ils induisent à une autre échelle la cohérence de l'espace, sa structuration.

La route nationale de banlieue serait en devenir parce que rejoint par l'urbanité dont elle serait à l'origine le vecteur.

En fait l'idée qu'à un désordre apparent correspondrait la mise en place d'une ou plusieurs structures fondamentales.

(1) Attitude perceptible dans les descriptions par l'introduction de l'idée de l'inachevé, du manque, de la "dent creuse", .... etc.

(2) Ces règles doivent être issues de quel corpus ?



ETUDE DE CAS





Selon les termes de la recherche, nous avons mené une étude de cas : l'observation sur le terrain d'un secteur de la banlieue parisienne constitué autour d'une route de liaison.

Cette étude de cas fait référence au postulat suivant : l'idée d'une structuration des tissus péri-urbains (1).

Ce faisant trois préoccupations ont été retenues :

- . La notion de territorialité (limite et centre)
- . Les fonctions de répartition et les fonctions de liaison des tracés viaires, agraires et urbains, existants et projetés
- . Les rapports entre la morphologie des trames viaires et parcellaires et le paysage géographique.

Nous analysons une route de liaison interne aux territoires inscrits dans le méandre d'Argenteuil : CD 121 reliant le Pont du Pecq (face à Saint-Germain-en-Laye) à Sartrouville.

Cette route longe la rive droite du cours de la Seine et traverse un important terroir maraîcher : la Plaine de Montesson. Elle est une des liaisons entre deux grands "massifs" urbanisés dans ce méandre : au Sud, celui constitué principalement par les communes du Vésinet, Chatou et Croissy ; au Nord, celui correspondant aux communes de Sartrouville, Houilles et Bezons.

A l'échelle du méandre d'Argenteuil deux schémas ont été dressés :

- Grands réseaux routiers de communication et centres urbains.
- Zones d'urbanisation récente (environ 15 ans) aux abords de la plaine maraîchère de Montesson.

Et ce afin de rendre compte de quelques faits de territorialisation.

(1) Cf. Demorgon (M.), Panerai (Ph.), Sabatier (R.), Volpe (E.) - La banlieue comme territoire structuré, EAV - Laboratoire de Recherche, Versailles, 1985.

Par ailleurs, nous avons plus précisément étudié la portion du CD 121 traversant les terres non-urbanisées. Trois faits ont en particulier présidé à ce choix :

- Cette portion de voie s'inscrit dans un ensemble géographique : un méandre de la Seine. Elle participe à un des grands paysages géographiques de ce quart Nord-Ouest de la banlieue parisienne.
- Traversant un grand terroir maraîcher elle nous donne la possibilité d'observer le long de son parcours un état de l'occupation des sols antérieur à des faits récents d'urbanisation.
- Reliant les territoires communaux et bien que modeste par rapport aux grandes routes nationales cette route a une fonction d'axe économique. S'associant à son tracé nous pouvons observer un échantillon représentatif de la sédimentation des commerces et des activités au milieu péri-urbain de la banlieue parisienne.

Nous avons repris l'exercice de description d'un parcours routier, mais en articulant autrement les quelques caractères isolés à partir de l'analyse des descriptions menées par les stagiaires de l'atelier "Routes" (Cf. Trois parcours).

Nous avons confronté cette description à une esquisse cartographique de l'occupation des sols le long du CD 121. Ce relevé regarde l'ensemble des sols situés entre et au contact des deux grands "massifs" urbanisés, le tracé du cours de la Seine, les premiers reliefs sensibles de ce côté de la rive du fleuve.

Cette esquisse cartographique a été dressée à partir du Plan Topographique du Service du Cadastre remis à jour.

Ce document permet de replacer les différentes occupations des sols le long du CD 121 à la date de Mars 1988.

Il recense les champs ouverts du maraîchage, l'impact de l'exploitation des sables quant au rôle qu'elle joue dans la mutation des anciennes terres agricoles vers une urbanisation et les conditions de celles-ci, les grandes mailles urbanisées (sous forme de lotissements, soit ouverts sur la voirie de liaison, soit établis derrière des clos), la sédimentation des différentes activités économiques.

Reconnaissant l'incidence des tracés viaires hérités (1), liés aux anciens usages et statuts affectés au sol nous avons recherché, à partir de leur schématisation, à isoler plusieurs mailles. Définies par la trame viaire, elles présentent un caractère accentué d'orthogonalité. De ces mailles nous avons étudié l'évolution viaire et parcellaire à travers les changements d'affectation dont elles ont fait l'objet (du XVIIIe siècle à nos jours).

(1) Sur ce secteur plusieurs documents cartographiés ont été retenus :

- La carte des Chasses du Roi (livraison 1815) ;
- Le cadastre napoléonien (1815-1820), Service du Cadastre ;
- Le plan directeur de Paris (1902), Service Géographique de l'armée ;
- Le plan Banlieue Nord-Ouest (1984), éd. Michelin.

A partir de ces études ponctuelles a été dressé un tableau comparatif des éléments viaires internes à chacune de ces mailles.

Ce tableau fait apparaître la corrélation entre systèmes viaires internes et les conditions dans lesquelles s'est réalisée l'urbanisation des terrains qu'ils desservent.

Cette corrélation met en relief les variations de la viabilité des sols soit en fonction d'une urbanisation fondée sur la trame foncière parcellaire, soit en fonction d'une urbanisation établie sur des ensembles fonciers plus importants.

Puis nous avons étudié le quartier des hypermarchés installés sur le CD 121. Nouvelle manifestation des modalités d'échanges commerciaux répondant d'une échelle intercommunale dont la route, par son trafic, par le franchissement des limites territoriales qu'elle opère, est l'élément de spatialisation premier.

Ce travail devrait permettre de montrer les différentes échelles de territorialisation (la parcelle, le clos, le territoire communal, le territoire géographique) et de quelle façon la trame viaire et la trame parcellaire contribuent à l'établissement d'échelles distinctes dans le territoire.

Mais aussi de montrer dans quelle mesure un tissu péri-urbain dans son état actuel, étudié à partir d'un axe routier, peut être le garant dans sa structuration d'une "territorialité globale". C'est-à-dire ici, de permettre d'articuler concrètement les notions de paysage géographique et d'urbanité à partir d'un état de viabilité des sols.

la carte topographique au 1/25000ème de l'IGN

LE MESNIL-LE-ROI

MAISONS LAFFITTE

SARTROUVILLE

Carrières-sous-Bois

Loisement la Borde

la Croix Blanche

Institut Dep. de Réservation

Centre Commercial

la Plaine

Sablères

le Canton de la Butte

Mairie Nationale

les Berges de Montesson

MONTESSON

le Reveil-Matin

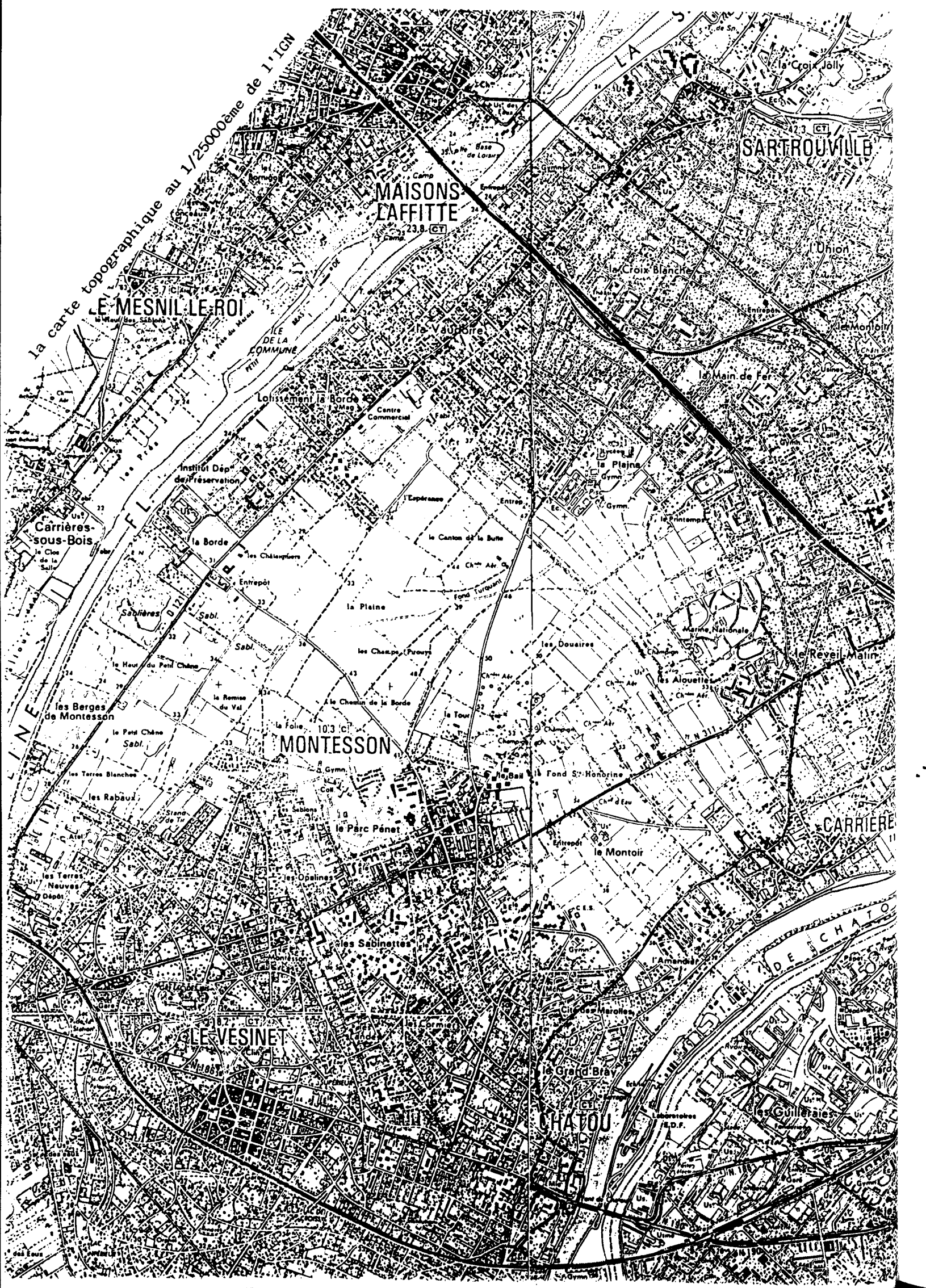
le Parc Penet

CARRIÈRE

LE VESINET

CHATOU

DE CHATO





---

**ROUTE, TERRITOIRES et PAYSAGE GEOGRAPHIQUE**

## I QUELQUES FAITS DE TERRITORIALISATION

L'urbanisation du méandre d'Argenteuil est l'héritière directe de l'ancienne campagne parisienne (1).

En terme de territoire, la géographie sociale de l'Ancien Régime, distinguant domaines aristocratiques et terroirs plébéiens, décide aujourd'hui encore d'une grande partition entre ce qu'on pourrait appeler, pour reprendre les propos d'Albert Dauzat, les "environs" de Paris et la "banlieue" de Paris.

Environs de Paris, au Sud, dans le lobe du méandre où les communes du Vésinet, de Croissy et de Chatou restituent les emprises de la garenne royale et des domaines des Physiocrates.

Banlieue de Paris, plus au Nord, où les communes de Sartrouville, de Houilles et de Bezons occupent par de vastes pavillonnaires les pleins champs.

L'actuelle territorialité communale rend compte de la territorialité féodale et aristocratique. Dans ces espaces délimités, la position des vieux bourgs obéit à deux règles : aux abords de la Seine (Le Pecq, Chatou, Bezons près des ponts ; Sartrouville, Carrières St Denis sur la crête au-dessus des berges), à l'intérieur des terres du méandre (Houilles et Montesson).

### . Migration des centres.

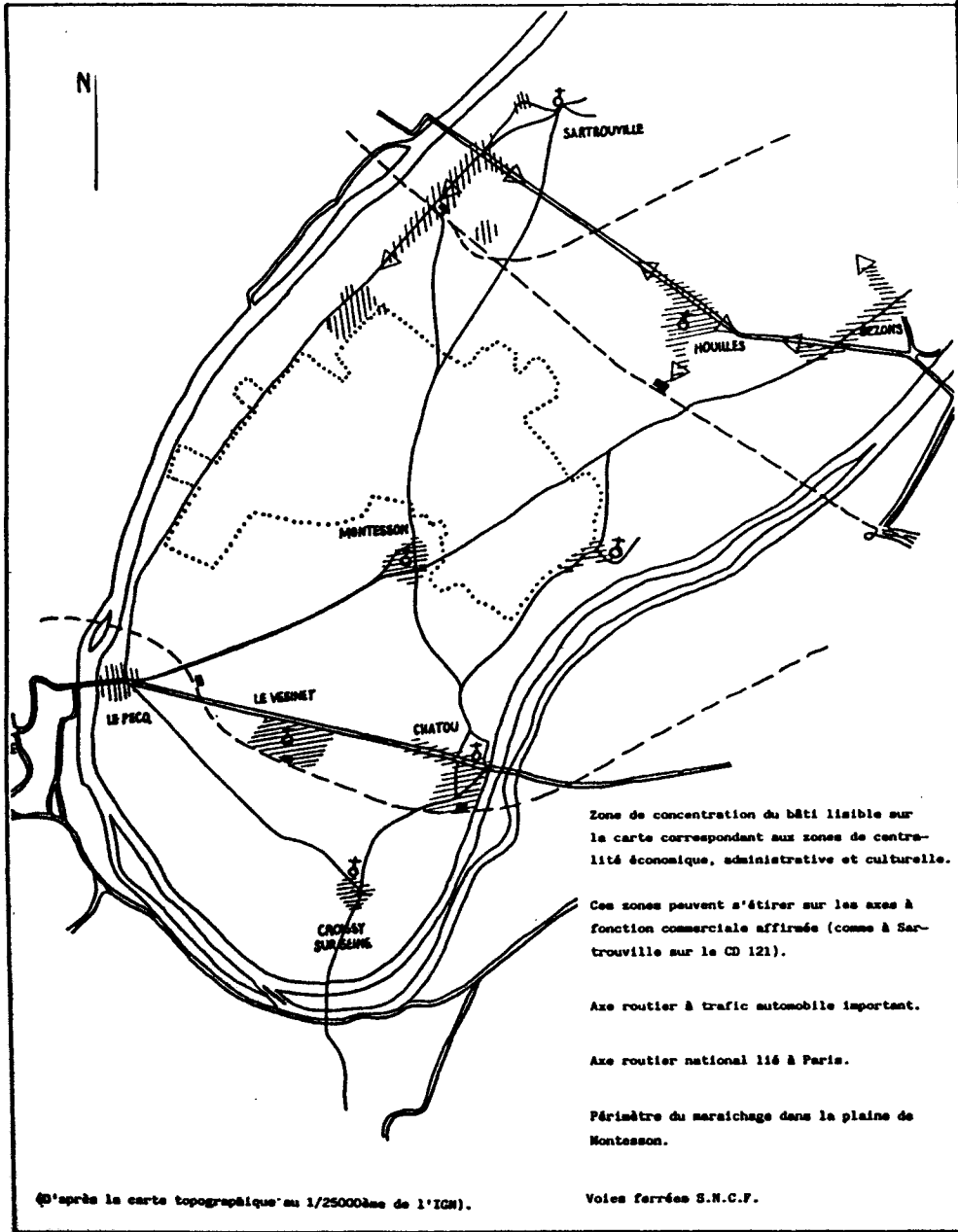
Dans la période contemporaine, on assiste à un déplacement ou à une extension des centres communaux .

Nous entendons par centre communal l'ensemble formé par la mairie, la poste, le petit commerce, les "Prisunic", le marché et les services qui l'accompagnent (banques, assurances, agences immobilières, etc.) (2).

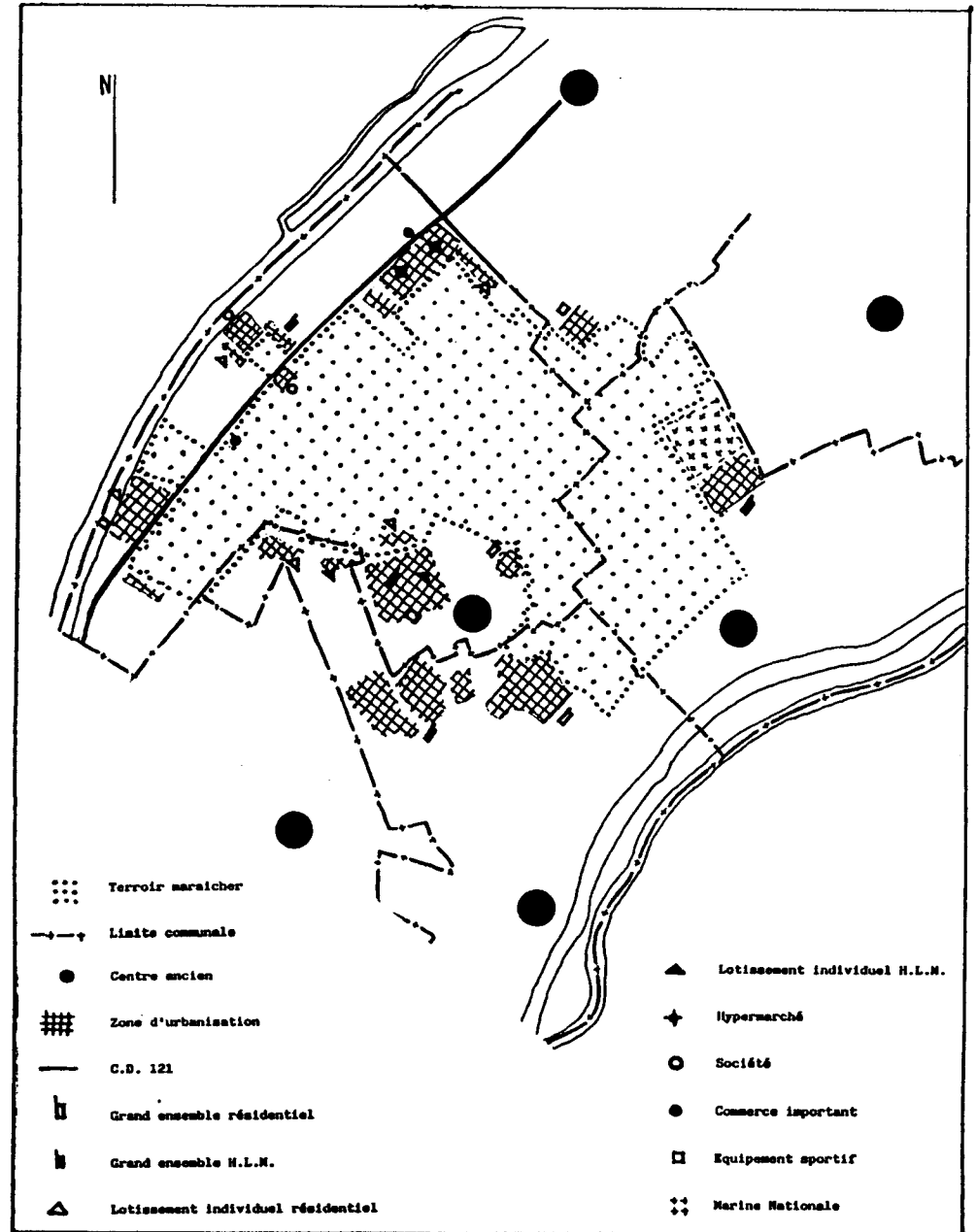
(1) Cf. R. Sabatier, M. Demorgon - Paysages et territoires : La Plaine de Montesson - Lecture de la Carte des Chasses du Roi, EAV-LADRHAUS, 1987.

(2) Cf : La banlieue comme territoire structuré op. cit.  
Chap. V Mesures. Effet de centre, effet d'axe, page 191.

1. Grands réseaux de communication et centre urbain dans le méandre d'Argenteuil



2. Zones d'urbanisation récente (depuis 1970) en périphérie du terroir maraîcher



Ce déplacement de la position du centre communal dans son territoire est tributaire de deux faits d'aménagement à l'échelle du territoire de l'agglomération parisienne.

Dans le méandre d'Argenteuil, si nous observons le renforcement de certains anciens bourgs, comme à Montesson, ou l'apparition d'un nouveau centre ville comme au Vésinet (milieu XIXe siècle), ailleurs c'est à une véritable migration des anciens centres que nous assistons.

A Bezons, l'ancien bourg a disparu sous l'échangeur routier de la "tête de pont". A 600 m en arrière du fleuve le nouveau centre ville s'étire sur une rue entre deux grands carrefours au croisement de la RN 192 et de la RN 308.

A Sartrouville, le nouveau centre s'est développé entre la N. 308 et la gare sur le CD 121, dans une direction diamétralement opposée à l'ancien centre (de l'Eglise à la gare la distance est de 1,500 km).

Les limites communales de ces, désormais, villes de banlieue, sont restées dans la majeure partie des cas stables. Quelques négociations ayant lieu lorsque les voies de chemin de fer suivent leur tracé comme entre Houilles et Sartrouville.

## . Modalité de croissance

La croissance des agglomérations dans ces territoires communaux s'est réalisée en tension entre deux faits de structuration.

- Le premier pouvant se définir ainsi : évolution des centres en fonction des points d'ancrage sur les grands réseaux de communication à l'échelle de la Région Parisienne (au niveau des ponts, des gares, en migration sur les axes routiers majeurs) (fig. 1).
- Le second correspond au "comblement", par l'habitat essentiellement, des étendues non bâties dans les territoires communaux. (fig. 2)

En général ce comblement s'opère de deux façons distinctes :

- Sur la campagne considérée comme territoire disponible, l'urbanisation progresse par capillarité dans les mailles de l'ancien finage agricole (réseau viaire et parcellaire).
- En occupant d'anciens domaines aristocratiques ou royaux, ceux-ci faisant l'objet de lotissements (Le Vésinet).

Dans le méandre d'Argenteuil, et selon ces logiques de croissance urbaine, certaines de ces communes sont arrivées à un stade où limite communale et limite de l'agglomération se confondent (Chatou, Le Pecq, Le Vésinet, Houilles, Sartrouville et Bezons).



D'autres conservent, à voir la carte, un potentiel important de terrain à urbaniser. Ce sont Montesson et Carrières. Ces terrains correspondent à un vaste maraîchage d'un seul tenant.

La plaine maraîchère s'étend essentiellement sur les territoires de ces deux communes. Elle occupe dans le méandre une position centrale entre les rives de la Seine et les deux grands massifs urbanisés du Vésinet - Chatou - Croissy - Le Pecq, et de Sartrouville - Houilles - Bezons. Ces deux massifs correspondent à la traversée du méandre par deux lignes de la S.N.C.F. du réseau de banlieue de Paris. Leur constitution commence vers le milieu du XIXe siècle. (Premier convoi de voyageurs arrivant au Pecq en 1837).

### . Réserve d'Etat

Située dans l'axe majeur de Paris (Champs-Élysées - Etoile - La Défense) la Plaine de Montesson est sur le tracé de la Grande Voie triomphale qui devait se prolonger jusqu'au centre de la forêt de Saint-Germain-en-Laye (Plan d'aménagement de la Région parisienne, 1934). Dès cette époque, les sociétés immobilières se constitueront pour acheter les terres agricoles.

Les grands projets se sont succédés sur ces terres attendant pour se réaliser que le projet routier devienne effectif.

Vieux terroir, la plaine maraîchère de Montesson doit son existence actuelle à la création d'une réserve foncière privée, reprise ensuite par la planification d'état. C'est dans la S.D.A.U.R.I.F. (1966) un "espace réservé".

Terre non-aedificandi, à cheval sur plusieurs territoires communaux, sa maintenance dépend plus en fait des volontés d'aménagement régional que des autorités locales. En cela elle peut être considérée comme partie intégrante de la grande agglomération.

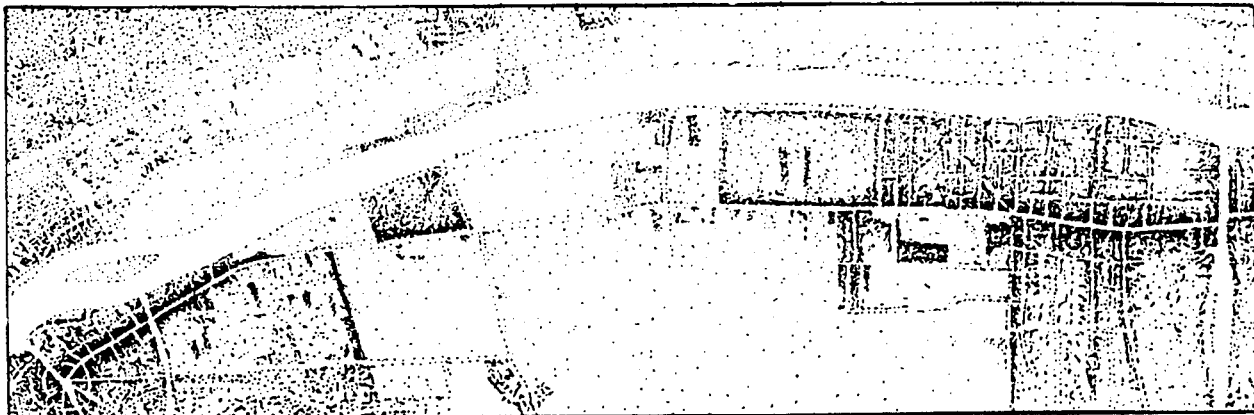
### . Pression urbaine

Ainsi des massifs urbanisés dans le méandre sont, à l'heure actuelle, soumis à l'importante pression qu'exerce cette réserve. L'effet de contrainte produit s'est traduit durant ces dernières années par une pression immobilière sur les terrains qui lui sont limitrophes (1).

- Dans les zones de contact entre front urbanisé et terre maraîchère : soit au gré des derniers terrains, désormais en situation de confins, disponibles dans les communes alentour; soit sur les bords du terroir maraîcher au gré d'un "micro-foncier" échappant coup par coup à la réglementation du SDAU, où petits lotissements et pavillons s'intercalent avec les champs cultivés.

- Le long du CD 121, dont la fonction de communication intercommunale prédispose aux implantations commerciales de grande taille, et dont la proximité de son tracé aux berges de Seine incite à l'implantation de lotissements résidentiels.

(1) R. Sabatier - Territoires agricoles et fronts d'urbanisation - I.P.F.E.  
Dir. P. Panerai, EAV. 1987



Le CD 121 entre Le Pecq et Sartrouville.  
Croquis de B. Le Masson. C 14 : Projet urbain. EAV, 1988/89.

## II DESCRIPTION DES ESPACES APERCUS DEPUIS LE CD 121

Nous avons choisi d'observer une partie de la plaine dont les limites s'articulent autour des grands éléments suivants :

- le fleuve
- la limite communale entre Sartrouville et Montesson,
- le CD 121 axe de transit et d'échanges commerciaux à l'échelle du méandre.

Ces lieux, où la croissance urbaine est freinée par la réservation du SDAU 72, présentent un cas expressif de contact entre urbanisation, maraîchage, et grand paysage naturel en banlieue parisienne.

Une première chose était de décrire ces lieux, d'articuler cette description à partir des quelques caractères fondamentaux de l'espace routier tels que nous les avons identifiés dans la première partie de ce travail (cf. : 3 Parcours. Description).

### Traverser et longer "les choses"

Une des façons d'attraper le CD 121 pour gagner Sartrouville c'est de traverser le pont du Pecq puis au rond-point prendre à gauche toute. Cinq kilomètres et demi pour gagner Sartrouville/Gare, Sartrouville/Centre.

Cinq kilomètres et demi de route qui empruntent la rive droite de la Seine. Parcours faisant nous côtoierons le chemin de halage à une distance variant de 100 m, au Pecq, à près de 500 m à Sartrouville. Vieux chemin à l'abri des hautes eaux entre la ville de Saint-Germain-en-Laye et la ville d'Argenteuil.

Quittant le rond-point du Pecq la route traverse un petit quartier résidentiel alignant sur la voie quelques vieilles bâtisses ou quelques immeubles locatifs, des pavillons sur cour et des villas "fin XIXe" à l'abri derrière leur portail, leurs murs et les cimes de quelques tilleuls taillés. Dans deux d'entre elles les chantiers de petites résidences qui ont effacé les bâtiments anciens et conservé pieusement les arbres emmaillottés dans des liasses de bois de châtaignier. Sur la droite, derrière, on sait que le grand lotissement du Vésinet est proche. Un pont de chemin de fer barre la perspective, portant, la ligne Paris-Saint-Lazare / Saint-Germain-en-Laye (1847). Passé le tablier les rives de la voie changent. Toujours des pavillons bordiers, une Station-Service, les annonces lumineuses d'un restaurant, mais côté Seine la façade d'une petite usine 1930, récemment reconvertie en bureau, est plantée sur un trottoir sablé. De l'autre côté de la route, les toits d'anciens hangars, une parcelle industrielle en travaux, un hôtel d'entreprise fait de "plots" aux façades de grés émaillé, plans quadrillés comme des pages d'écolier, tranchés de verre fumé metallescent, sortant de terre. Puis les voies d'accès à un nouveau lotissement retranché de la voie par des talus paysagés ; ensuite des pavillons.

Sur l'instant, toujours sur votre droite, au débouché d'une voie perpendiculaire, le large panorama des maraîchages est là. Des vues de plusieurs kilomètres qui frisent sur les champs de légumes, les hampes d'arrosage. Et à distance, le mouvement de balancier des ouvriers sur les rangs, parfois d'énormes étendues couvertes de film plastique qui sous la brise et les ombres du ciel prennent l'allure d'un lac. On se surprendra à penser à Fellini et à son Casanova perdu sur la houle de Cinecitta.

Face à vous à 12 km la "Montagne de Cormeilles" se profile.

De l'autre côté de la route les grillages d'un stade ombragé, puis le mur, sur près de 450 m, du nouveau lotissement dont on suit le nom : "Les Berges de Montesson". Lettres de métal sur le crépi beige. Côté campagne un petit Garden-Center, une baraque de vente directe des produits maraîchers.

C'est après avoir dépassé l'angle du mur du lotissement que pour la première fois on a l'impression de pénétrer dans cette campagne tirée au cordeau. Sur peu de distance en fait 300 m avant que fasse écran, le bois d'acacias et de buddleias entourant une ancienne sablière qui est devenue étang pour un club de pêche, et les parcs des villas et demeures construites sur l'ancien clos de la ferme seigneuriale de La Borde.

Mais durant ce laps de temps on comprendra que les terres maraîchères qui quadrillent les terrains descendant en pente douce de la première terrasse alluviale du méandre (côte 45 m), se poursuivent de l'autre bord de la route, jusqu'à la Seine. Là, les rideaux de saules des rives du

fleuve puis au-dessus, les coteaux de la forêt de Saint-Germain, le clocher du village de Mesnil-le-Roi. Seulement 300 m pour une impression fugitive mais déterminante, pour réaliser que le CD 121 est riverain, que nous sommes ici dans le paysage de la vallée de la Seine. Savoir où on est.

A la hauteur de la ferme de La Borde, encore le débouché d'une route qui mène au village de Montesson. Là avant de filer en plein champ elle est encadrée par la cour et les bâtiments d'une exploitation agricole du XIXe siècle. Le traitement du carrefour, l'élargissement de la chaussée ont fait sauter sa clôture. En face un bâtiment d'entreprise sur un gazon maigre, entre des conifères, derrière une rangée de peupliers chétifs qui tentent de faire écran.

A gauche un carré de maraîchage donne à nouveau cette impression de traversée par la route. Mais ici la vue est séparée de la Seine par les bâtiments désaffectés d'une ancienne usine de préfabrication, plusieurs petites sociétés occupant ses locaux (démolis en Juillet 89). Cinq hectares de sillons tracés perpendiculairement à la route de la Seine, cinq hectares d'une géométrie vert tendre et rouge brun, laitues, scaroles et batavias, une mosaïculture que les adeptes du "landscape" pourraient envier.

Répondant à ce quadrilatère celui du grand clos de l'Institut Théophile Roussel (aujourd'hui Institut départemental de Préservation) construit pour éduquer par le travail des champs les gavroches rescapés de la Commune. Sur le CD 121, c'est un long mur de 700 m surmonté des généreuses frondaisons où l'on reconnaît le cèdre, le sophora, l'arbre de Judée, le paulownia.

En face le clos grillagé d'une petite entreprise de fabrication de béton (Unibéton) aligne ses silos, lance ses trémies, une noria de camions, du bruit. On continue à exploiter les dernières balastières. Puis une cour maraîchère entourée d'arbres, quelques pavillons s'intercalent entre les rangs de salades, et les terres sèches d'anciennes sablières comblées en attente d'être réhabillées de terre arable pour que la culture reprenne. Au dernier quart du mur de pierre, la rive opposée devient compacte. Encore des alignements pavillonnaires, les silhouettes d'une résidence, la cour d'une école 1930 ombragée de marronniers bas.

Un feu tricolore et au-delà la chaussée du CD 121 s'élargit, en doublant son emprise comme une avenue plantée de réverbères, clignotante de feu orange. Côté Seine, la façade du lotissement "La Borde" (1930) 700 m de pavillons modestes, serrés les uns contre les autres. Entre, quelques calicots et enseignes : Brocante, Soldécor, Vins, Sanitaires faisant face sur une même distance à CARREFOUR et MAMMOUTH, placés sur leurs parkings.

Au-delà de cette section, pavillons, petits immeubles de deux à trois étages se pressent, jointifs. Le CD 121 traverse. Nous venons de rentrer à Sartrouville. Les commerces de part et d'autre s'égrènent et puis se font plus fréquents. D'avenue la route est devenue rue : 1.500 m pour atteindre le pont de la SNCF au-dessus de la chaussée (ligne RER Paris-Saint-Lazare/Maisons-Laffitte/Cergy Pontoise). Accrochée au pont, la gare ; alentour le centre-ville.

On sait que le CD 121 poursuivant plus loin coupera l'Avenue Maurice Berteaux (RN 308 Maisons-Laffitte/La Défense/Paris). Après le carrefour un long faubourg rural jusqu'au vieux village, aujourd'hui remplacé par une opération HLM qui a conservé le tracé de l'ancienne chaussée, le souvenir d'une place avec sa fontaine. Puis une côte permettra de rejoindre la flèche de pierre de l'église de Sartrouville accrochée au bord du plateau.

De là, sur l'Est, on pourra gagner Argenteuil à travers ZAC et ZI, comme vers le Nord Cormeilles-en-Parisis. Et plus loin la Patte d'Oie d'Herblay derrière la "Montagne" de Cormeilles, rejoignant la route de Rouen.

### Parcours traversant et parcours latéral

Une rapide description de cette route. Une parmi d'autres. Parcours peu comparable aux longs trajets évoqués dans la première partie de cette étude.

Mais 5 km suffiront pour préciser deux ou trois points essentiels quant à l'espace routier dans la banlieue.

#### La route traverse

Quand nous sommes au Pecq ou à Sartrouville le CD 121 est traversant. Nous sommes dans l'espace bâti. Sur les deux rives de la voie, les deux façades construites sont équivalentes, l'espace est symétrique. Nous sommes dans un milieu urbain, comme nous sommes dans la campagne, le maraîchage, dans les courtes sections où le CD 121 est, de part et d'autre, bordé par les champs.

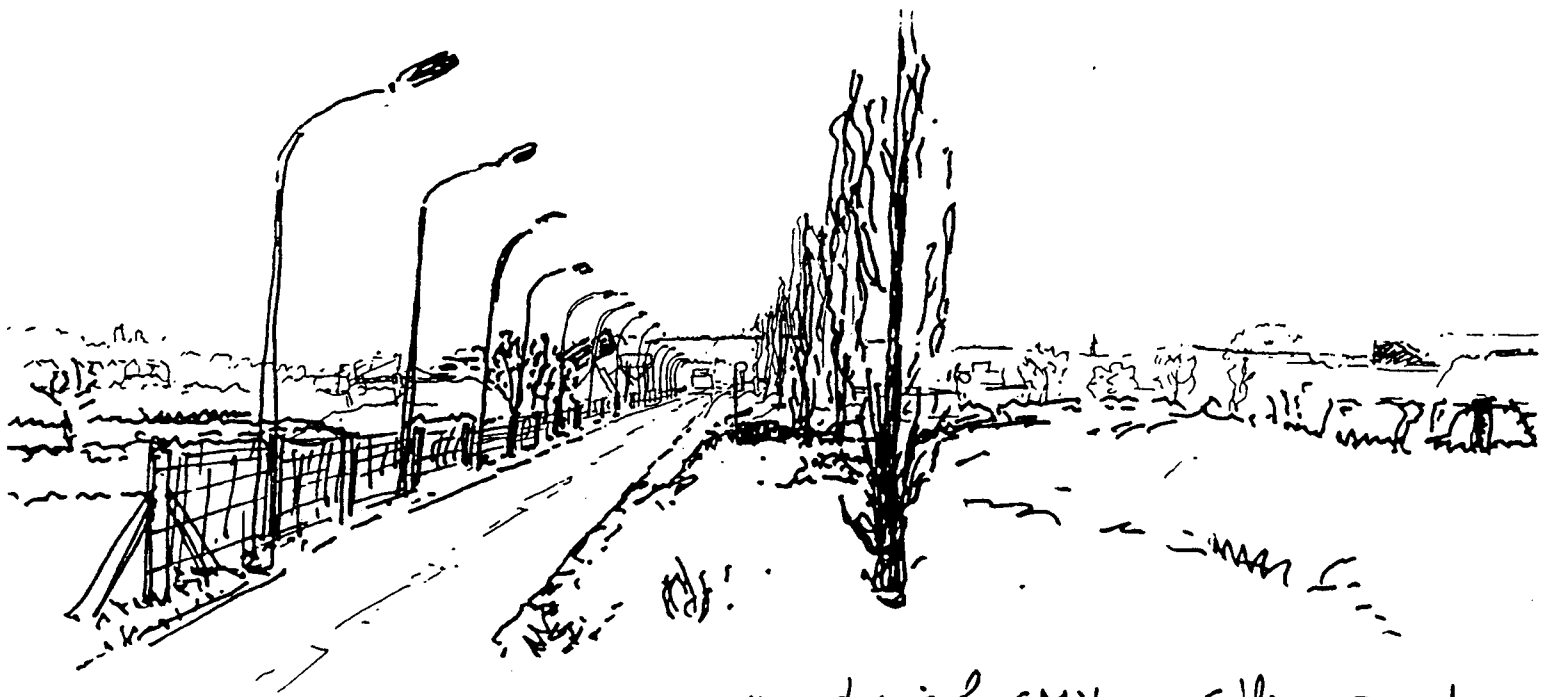
#### La route longe

Lorsque la voie ne donne plus l'impression de traverser, elle longe. Elle longe un lotissement, des hypermarchés, un clos, des cultures. La voie nous montre, de part et d'autre, des espaces différents. Par rapport aux terrains irrigués, elle restitue une disposition asymétrique des espaces.

Cette portion de CD 121 est ici exemplaire pour comprendre ces mécanismes. Entre les deux "massifs urbanisés" (Le Pecq / Le Vésinet et Sartrouville) elle va plusieurs fois présenter des espaces interstitiels mettant l'observateur dans ces deux situations : traverser/longer. Situations contradictoires par rapport à l'espace que la route définit théoriquement à partir de la trajectoire linéaire.

C'est par la route que nous pouvons comprendre quotidiennement le et les espaces ambiants dans lesquels nous vivons, nous habitons. Quand elle traverse nous avons le sentiment que nous sommes un ensemble dans lequel nous entrons et nous sortons. Un milieu. Je suis au Pecq, je vais à Sartrouville. J'entre et je sors.

Cette traversée des choses s'articule sur l'identification d'éléments transversaux à l'espace routier. Je franchis une porte, je passe une limite entre le milieu où je suis et celui où je vais pénétrer. Un pont par exemple. Je sors de la ville et j'entre dans la campagne. Une dualité symbolique de l'espace, tout est dans "l'ordre des choses".



vue depuis la CD121 - Saubois à gauche...  
les maraichers à droite



vue depuis la CD121  
les tours blanches à droite...  
le stack à gauche...

Le CD 121 entre Le Pecq et Sartrouville.  
Croquis de B. Le Masson. C 14 : Projet urbain. EAV, 1988/89.

Plus une route, pas encore une rue.

Mais cet "ordre des choses" ne s'accorde pas à l'espace urbain en croissance. Sur le parcours de 5.500 m que nous avons décrit, 3.250 m se développent entre les deux massifs urbanisés du Pecq / Le Vésinet et de Sartrouville.

"Entre deux" dont seulement 10 % de sa distance correspond à une voie traversant la campagne, ici le maraîchage. Sur les 90 % restant (plus de 3 km) nous longeons des ensembles construits ou des clos d'autant plus distincts qu'ils sont cotoyés par la surface rase des champs intercalés : un clos planté, un nouveau lotissement, des hypermarchés, une entreprise, une jardinerie... etc.

La campagne maraîchère par deux fois traversée, comprise dans toute son étendue tant par les horizons qu'elle dévoile, que par des bribes entraperçues, semble gâtée par ces avancées détachées de la croissance. L'espace de la route apparaît comme tiré à hue et à dia, encore panoramique, pas encore perspectif.

Cette variation par bloc des deux rives de la route est accentuée par les variations de sa chaussée (le nombre de bandes de roulements passe de 2 à 4 sur une section), et les variations de ses accotements.

Nous voyons un trottoir sablé le long de l'Institut Théophile Roussel faisant face à une bande herbeuse marquée d'un sentier. Un accotement paysagé le long du nouveau lotissement des "Berges de Montesson" répondant au talus herbeux et au fossé de drainage le long des champs maraîchers. Plus loin sur le côté de la voie toujours l'alignement des réverbères, de l'autre, du grillage et une haie de peupliers masquant un dépôt d'engins d'exploitation des sablières. Près de Sartrouville, les bandes d'accès et les murets bas des parkings le long des hypermarchés correspondent aux tilleuls taillés cours et au trottoir asphalté du lotissement de "La Borde". Ainsi autant de variations dans le traitement des abords de la route qu'il y a d'occupations riveraines particulières. L'identité des espaces bordiers affecte directement l'emprise de la voie et la nature de son traitement.

La route dans cette partie du parcours a gardé son tracé directionnel, du Pecq à Sartrouville, de Saint-Germain-en-Laye à Argenteuil, par la rive droite de la Seine. Sa chaussée, ses accotements, la nature de ses rives sont soumises à des pressions multiples inhérentes aux territoires qu'elle traverse. Cette pression affecte sa nature de trajectoire non pas en la modifiant dans son tracé directionnel, hérité et fondateur, mais dans la régularité première qu'il sous-tend.

### III ESQUISSE CARTOGRAPHIQUE

#### Occupation des sols. 1/20 000

Cette esquisse cartographique est dressée sur la base du plan topographique au 1/2000 du Service du Cadastre (ici réduit).

Elle a été conduite selon deux objectifs :

1. Rassembler les informations sur l'occupation actuelle des sols le long du CD 121 dans la traversée de la plaine maraîchère de Montesson (Mars 1988).
2. Mettre en parallèle quelques phénomènes d'urbanisation et de structure déjà en place dans cette région du méandre.

La légende des couleurs qui suit illustre ces objectifs. Elle conserve pourtant une part d'indétermination, les classes établies n'étant pas homogènes. Elles tiennent pour une part à une lecture morphologique des lieux.

#### Description des couleurs portées sur la carte :

Rose : Terrain parcellaire ou ensemble parcellaire portant un bâti ou étant urbanisé (habitat pavillonnaire, habitat collectif, équipements, usines et entreprises).

Rose soutenu : Terrain ou parcelle portant une activité commerciale liée aux nouvelles formes de commerce propres à la banlieue : Hypermarchés, Garden-center, Station-service, Equipement de la Maison, Discount.

Vert : Vaste terrain clos ou non clos, et affecté d'une fonction remarquable par la végétation arbustive qui l'occupe : Institut Théophile Roussel, cimetière, parc des sports, ancienne ballastière désaffectée.

Jaune : L'ensemble des terres ayant fait l'objet d'une exploitation des sables et des graviers : ballastière en activité ou en voie de comblement, aire de stockage des sables, l'entreposage de matériel d'exploitation, friches.

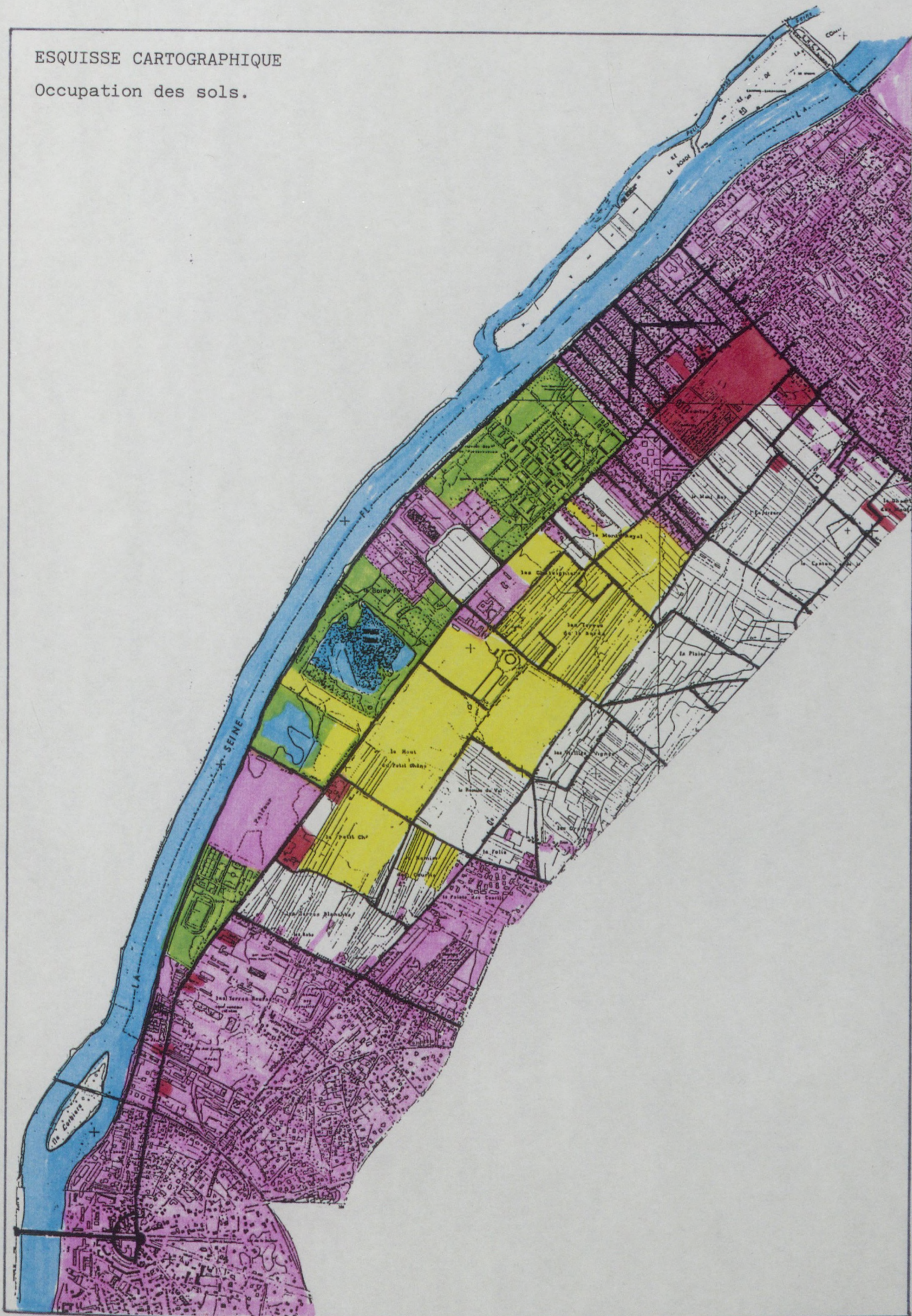
Bleu : Le cours de la Seine et deux ballastières inondées.

Noir : Toute la voirie existante dans la plaine maraîchère et à sa périphérie urbanisée : route nationale, chemin départemental, avenue, rue, impasse, chemin, chemin d'exploitation, sente.



ESQUISSE CARTOGRAPHIQUE

Occupation des sols.







#### IV MORPHOLOGIE D'UN PAYSAGE

##### Eléments de rationalité pour une mutation des usages

Le CD 121 est tracé sur les basses terres qui s'étendent entre les berges de Seine (cotes IGN 24/25 m.) et le coteau de la première terrasse alluviale du méandre (cotes IGN 35 et 45 m.).

Dans cette partie basse de la plaine de Montesson la répartition de l'occupation des sols s'insère, par pans entiers, dans la trame viaire orthogonale qui reprend au sol les éléments fondamentaux du paysage naturel. Chemins parallèles au fleuve soumis au régime des hautes et basses eaux, pendages des dépôts alluvionnaires récents et anciens, chemins perpendiculaires au fleuve redécoupant régulièrement ces premiers tracés.

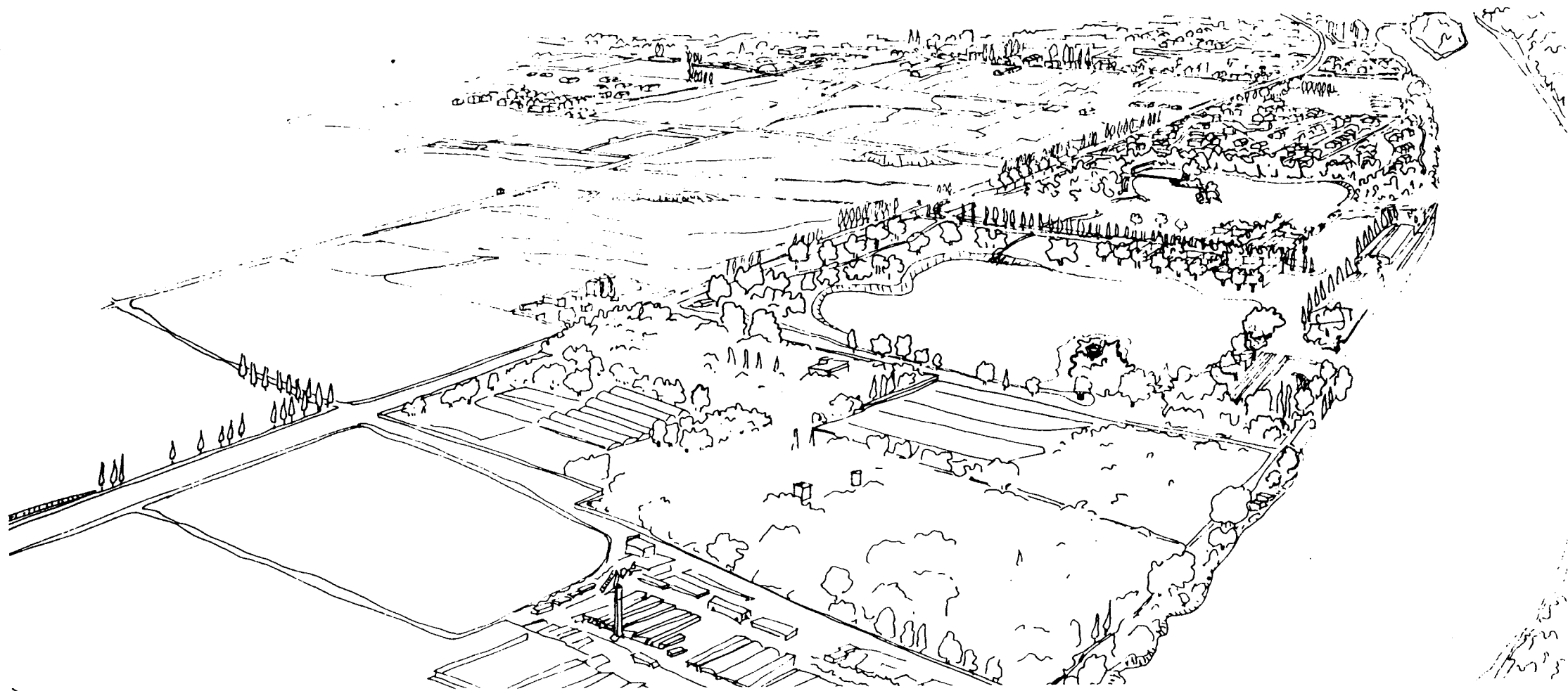
Ainsi l'ancien chemin de Saint-Germain-en-Laye à l'abbaye d'Argenteuil, aujourd'hui CD 121, divise longitudinalement cette trame en deux parties.

Entre cette route et la Seine de grandes mailles rectangulaires à vocation très distinctes se succèdent. Deux pans de maraîchage (14 et 6 ha) persistent parmi des terrains d'aspect boisé : parcs, restes de l'ancien domaine de la Ferme de la Borde, grand parc d'une institution hospitalière, reboisement pionnier entourant une sablière inondée, clos paysagé d'un nouveau lotissement, frondaisons taillées des avenues d'un lotissement pavillonnaire des années 30. Des alignements d'arbres de hautes tiges sur le CD 121, la berge, sur les chemins les reliant, soulignent le carroyage de la trame viaire de desserte.

Entre le CD 121 et le coteau c'est l'absence d'arbres qui est frappante. Ici plus de clos, de massifs boisés (hormis quelques rideaux de peupliers). Et ce, jusqu'au coteau et au-delà vers l'est, nous le savons. Les champs ouverts respectent l'ancien finage : chemins et sentiers d'exploitation parallèles au CD 121 et étagés sur la faible pente, perpendiculaires, montant de la Seine vers les parties hautes de la plaine.

En fait cette basse terre est peu maraîchère. Les anciennes ballastières laissent les sols à nu de tous usages, attendant, selon la nouvelle législation, de recevoir à nouveau une couche de terre arable permettant au maraîchage de reprendre ses droits. La topographie ancienne est restituée, d'autant que les anciens tracés agraires de desserte ont servi à définir les aires d'extraction des sables et des graviers.

L'ancien finage agricole, parce que fondé sur la rotation des cultures, le cycle des saisons, reste permanent dans le paysage de cette rive du fleuve. La rationalité récurrente persistant dans le découpage actuel des sols reçoit aujourd'hui d'autres cycles, d'autres saisons urbaines.



Les berges de Seine à Montesson entre le CD 121 et le fleuve en regardant vers Le Pecq.  
Dessin d'après vue aérienne. B. Le Masson. C 14 : Projet urbain, EAV, 1988/89.

---

LA TRAME VIAIRE PORTEE PAR LE CD 121

## I TRACES HERITES : 3 états

### Planche I :

La carte des Chasses.

Où l'on voit :

- La répartition des anciens terroirs le long du fleuve : pâtures, labours, vignes.
- La situation des deux fermes seigneuriales de La Vaudoire et de La Borde.
- Les remises pour la chasse.

### Planche II :

Le cadastre napoléonien (1810-1815).

Le réseau viaire est identique à celui de la Carte des Chasses. Il montre un parcellaire lanieré perpendiculaire au cours de la Seine et aux voies qui le longent. Les remises déboisées sont devenues des champs.

Echelle de l'illustration du document environ 1/14000e.

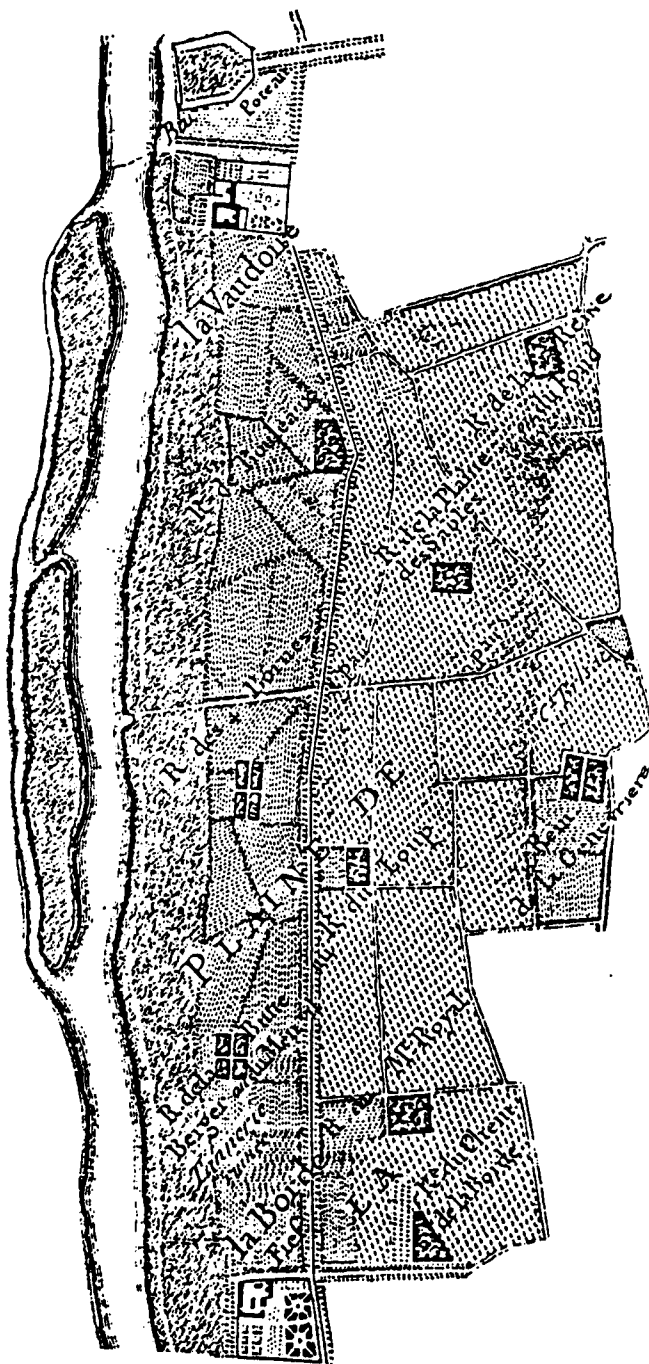
### Planche III :

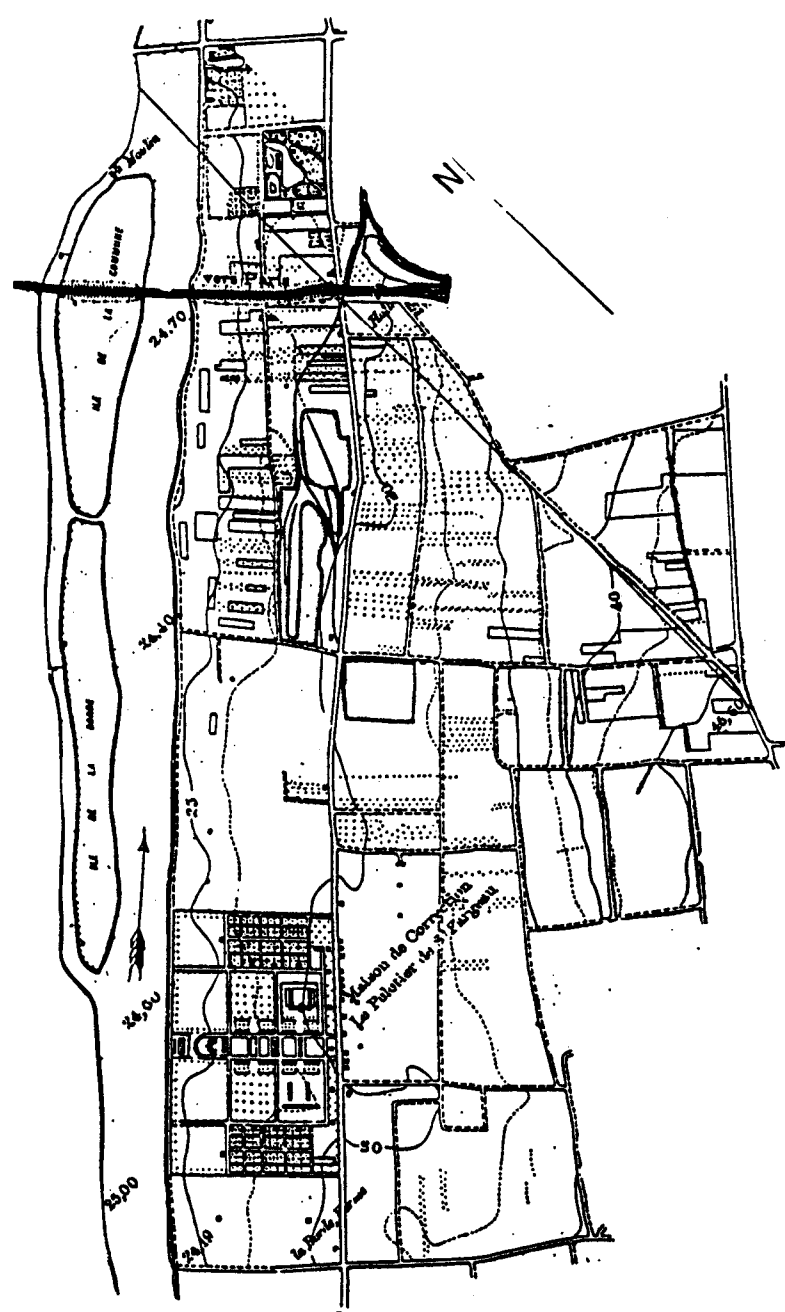
Plan Directeur de Paris du Service des Armées, 1903.

Où l'on voit :

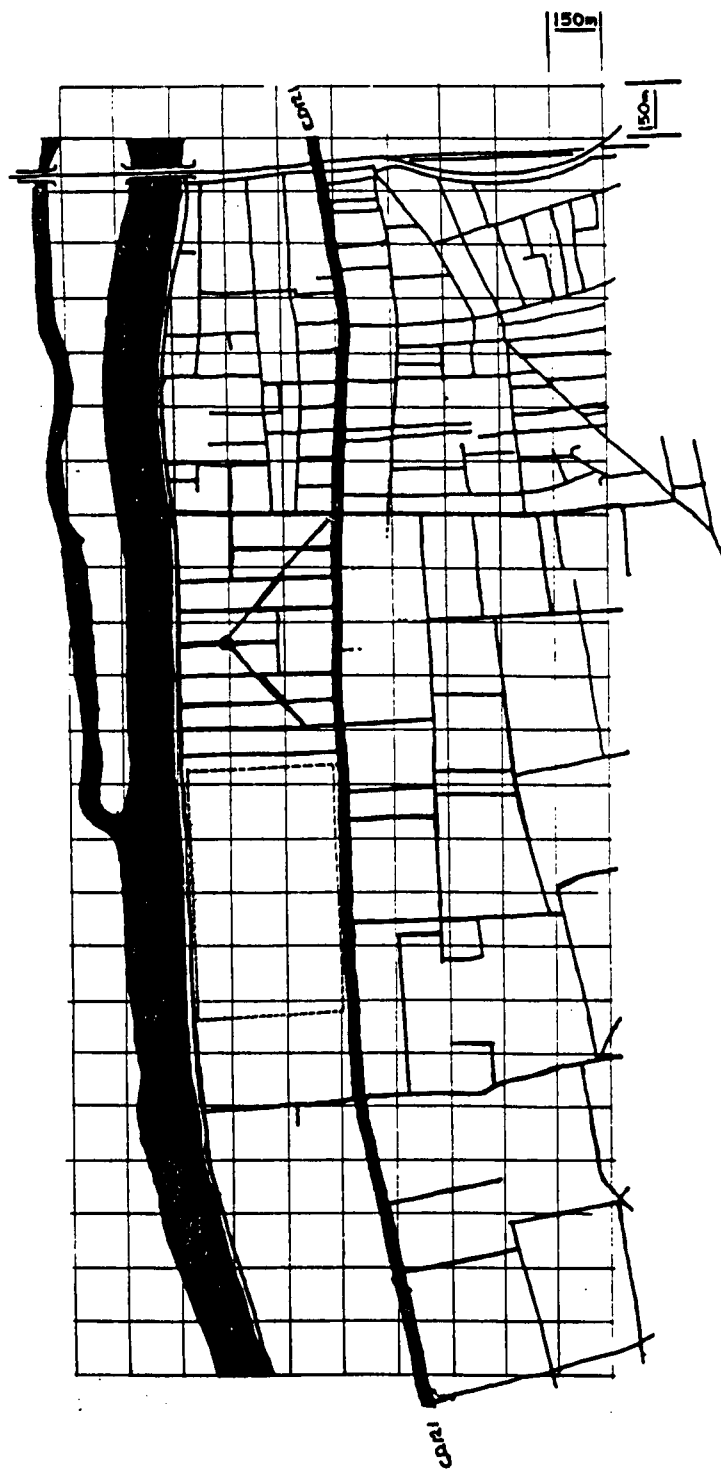
- Le grand clos de la maison de correction Le Peletier de Saint-Fargeau sur des terres ayant appartenues au château de La Borde.
- Les premières exploitations des ballastières reliées aux voies du chemin de fer Maisons-Lafitte/Saint-Lazare par un réseau ferré. Elles occupent des pans entiers du parcellaire.
- Le long de la route reliant Saint-Germain à Sartrouville, des bâtiments s'égrènent à la hauteur de la maison de correction et de la station du chemin de fer.

On remarquera que ces nouvelles implantations se localisent préférentiellement sur la bande de terre comprise entre la route de liaison et la Seine. Terres résiduelles du XIXe siècle des anciennes fermes seigneuriales.





## II TRACES ORTHOGONAUX : mesures et système



### Planche IV :

Relevé du réseau viaire d'après le Plan Banlieue Nord-Ouest de l'I.G.N., 1984, 1er edt. 1/15000e.

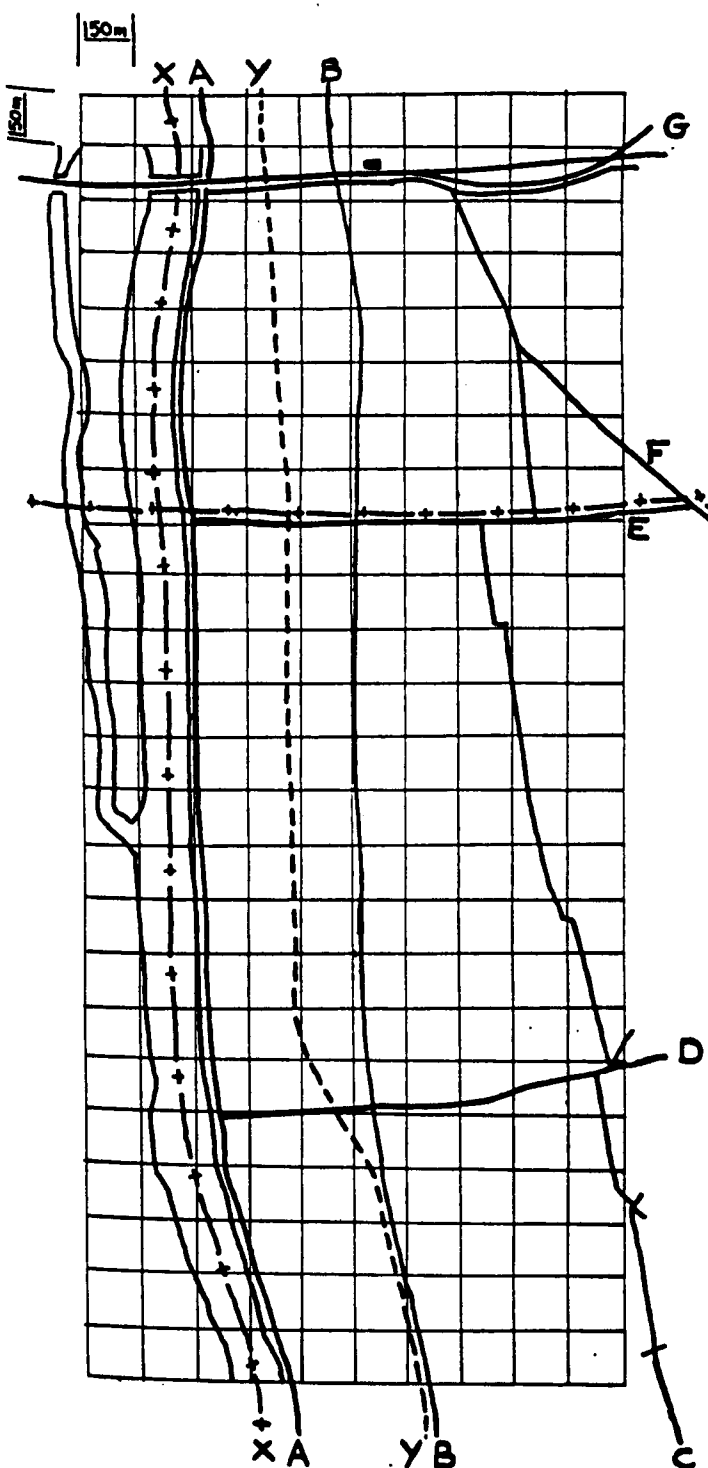
On a associé à ce relevé une trame orthogonale à l'échelle du plan, 1 cm = 150 m.

Le réseau viaire pris dans son ensemble présente des particularités dans son tracé. Elles se répartissent selon de grandes mailles.

Nous remarquons :

- Des trames relativement denses correspondant à un tissu pavillonnaire où le sens du lanierage des champs apparaît.
- Une trame orthogonale plus espacée, inchangée, correspondant au terroir maraîcher actuel.
- Des mailles "vides" de voies entre la Seine et le CD.121.





**PLANCHE V :**

Elément fondateurs de la trame orthogonale du réseau viaire d'après le relevé de la planche précédente.

a) Limites naturelles :

- . entre les alluvions récentes et les alluvions anciennes correspondant aux limites entre pâturages et labours (cf. Planche I).
- . le cours de la Seine.

b) Limite administrative :

Communale entre Sartrouville et Montesson, correspondant aux limites des fiefs des fermes de La Borde et de La Vaudoire.

c) Réseau viaire :

. Dont le tracé est parallèle aux limites naturelles

- A. Quai de Seine, chemin de basses eaux.
- B. CD. 121 (vieux chemin de Saint-Germain à Sartrouville). Chemin de hautes eaux.
- C. Chemin du terroir (dit de Cormeilles et au Mont Royal).

. Dont le tracé est perpendiculaire par rapport aux limites naturelles

- D. Chemin de la Ferme de La Borde.
- E. Rue Montgolfier et Léon Blum s'identifiant à "X".
- F. Voies du chemin de fer Maisons-Laffitte/Saint-Lazare.

. Dont le tracé est diagonal par rapport aux limites naturelles

- Chemin de Montesson à Sartrouville.

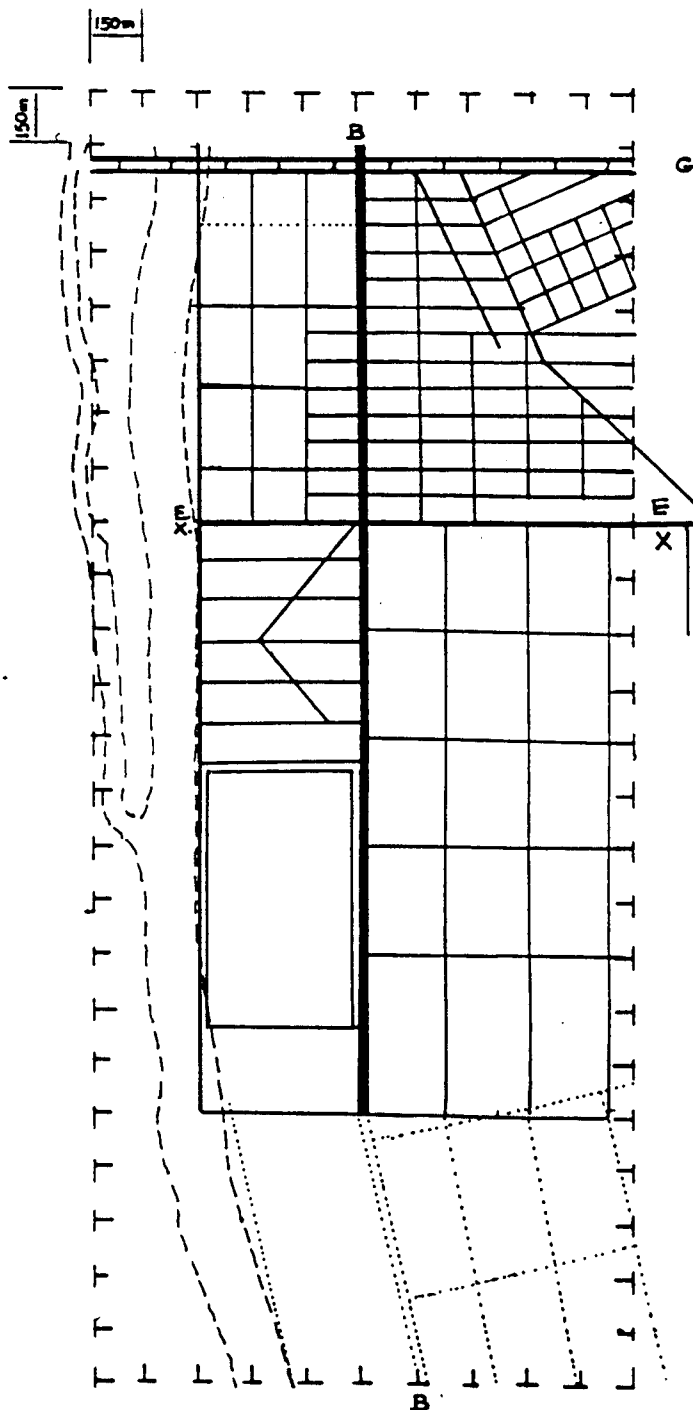


Planche VI :

Essais de schématisation de la trame viaire incluse dans le maillage défini dans la planche précédente.

Dans chacune des mailles une trame viaire, également orthogonale mais qui présente des figures particulières, des proportions différentes dont nous donnons la mesure ci-dessous. Ces mesures sont moyennes, relatives à la schématisation.

Entre la Seine et le CD.121, trois figures :

- 1a) Une trame plutôt allongée, parallèlement à la Seine (150 m x 225 m). Cette maille correspond au quartier de La Vaudoire à Sartrouville.
- 1b) Une trame régulière reprenant le sens du laniérage, perpendiculaire à la Seine (450 m x 150 m). Nous y observons la composition symétrique des diagonales. Cette maille correspond au lotissement de La Borde à Montesson.
- 1c) Une maille sans aucune voie apparente, ici (700 m x 450 m). Elle correspond à l'Institut Théophile Roussel (ancienne maison de correction).

De l'autre côté du CD.121, deux figures :

- 2a) Une trame viaire dense (150 m x 75 m). Figure plus complexe où le sens du laniérage apparaît nettement comme en 1b). Elle intègre un changement d'orientation à partir de la route de Montesson à Sartrouville. Cette maille correspond au grand quartier pavillonnaire situé derrière la gare de Sartrouville.
- 2b) Une trame plus ample selon une proportion schématique de 300 m x 225 m correspondant au réseau viaire inchangé du terroir maraîcher de la plaine.

### III ETUDE DE 4 MAILLES :

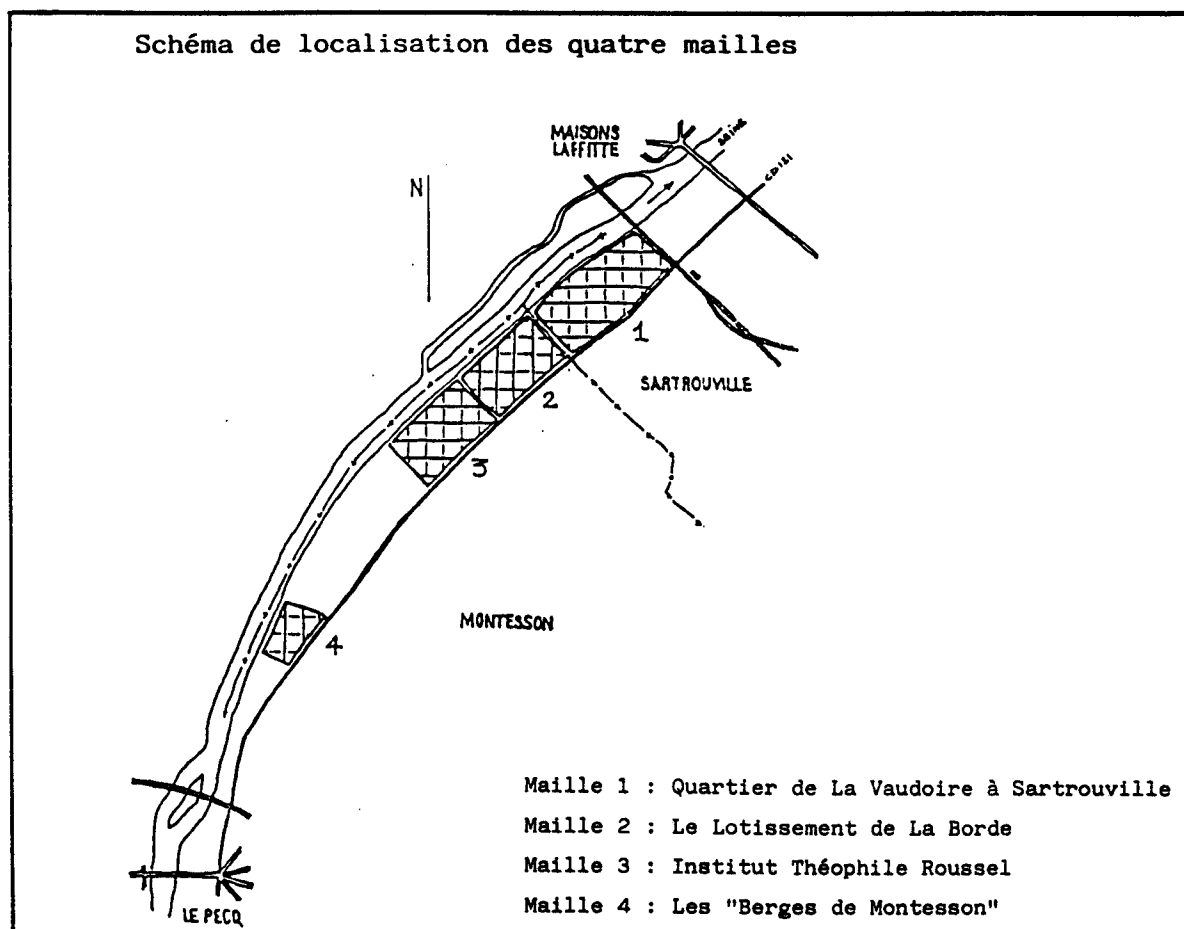
Dans cette partie du méandre d'Argenteuil située à la périphérie de la plaine maraîchère, nous avons vu comment la trame orthogonale s'associait à des faits d'histoire et de géographie.

La trame viaire ou la trame parcellaire en tant que tracés résultant marquent le sol des usages que font les sociétés humaines qui s'y installent.

La trame orthogonale par le systématisme des figures simples qu'elle ordonne se prête particulièrement à l'observation de ce phénomène. Par sa régularité géométrique, elle paraît moins complexe à "déchiffrer".

Ici, ces transformations par la trame viaire et la trame parcellaire, se réalisent selon les différentes échelles territoriales qu'elles coordonnent effectivement : la parcelle, le quartier de parcelles, l'ensemble de quartiers parcellaires.

Nous nous proposons d'observer plus en détail quelques mailles comprises entre la Seine et le CD 121. Trois, ont été définies précédemment : le quartier de La Vaudoire à Sartrouville ; le lotissement de "La Borde", l'Institut Théophile Roussel à Montesson. Nous en rajouterons une quatrième, celle du lotissement des "Berges de Montesson" sur cette même commune.



## Maille 1 : Quartier de La Vaudoire à Sartrouville

Tissu pavillonnaire à Sartrouville dans le quartier compris entre le Quai du Pecq (berge de la Seine) et l'avenue de la République (CD 121), la rue Berthelot (ligne SNCF St Lazare/Maisons Laffitte) et la rue Léon Blum (limite communale Montesson-Sartrouville).

Approximativement de la forme d'un quadrilatère allongé sur le bord de la Seine (930 m de long, 500 m de large, environ 46 ha).

### Commentaires :

A deux terroirs différents, labours et prés, correspond un parcellaire distinct. L'ancienne affectation des sols est clairement visible sur le cadastre napoléonien :

- . Au bord de la Seine (tracé cadastral cf. fig. 2), les anciennes pâtures. Ici peu de parcelles, ou sinon en général postérieures au premier état du cadastre.
- . entre cette zone de prés et l'actuel CD 121, les traces d'un parcellaire laniéré apparaissent au gré des regroupements de la trame foncière.

D'autre part, l'emplacement de la "remise de Bouleaux" persiste sous la forme d'une grande parcelle.

Ce terroir, indiqué comme labour sur la Carte des Chasses, est au XIXe siècle occupé essentiellement par la vigne, qui avant, était cantonnée sur des terroirs plus hauts, de l'autre côté du chemin de Saint-Germain à Sartrouville (CD 121).

Les longs tracés cadastraux (fig. 2), parallèles à la Seine, reprennent l'orientation du paysage géographique du cours du fleuve. Dans le parcellaire actuel, à l'emplacement des prés et de la remise de l'ancienne campagne, aucune parcelle laniérée n'apparaît. Remarquer également le rôle que joue le tracé de l'Allée du Milieu du fief de la Vaudoire dans la persistance de cette forme parcellaire.

### PLANCHE 1 : PERMANENCE DES REMISES ET DES ANCIENNES LIMITES DES TERROIRS.

Fig. 1 : Cadastre napoléonien (environ 1810) : Quartier de la Vaudoire, Section F, feuille unique.

c) Limite de terroirs entre les labours et les prés au bord de la Seine, telle qu'on les voit sur la carte des Chasses.

Fig. 2 : Grands tracés cadastraux (d'après le cadastre napoléonien).

d) En haut, à droite, un groupe de parcelles hachurées et la création d'un chemin de desserte. Postérieur au premier état de la feuille cadastrale.

a) Parcelle 103 correspondant à l'ancienne "remise de Bouleaux" (Carte des Chasses) (14 ha environ).

b) Allée du Milieu, perpendiculaire à la ferme de la Vaudoire, actuellement Mairie de Sartrouville ; elle passe au pied de la façade du château, côté Seine.

Fig. 3 : Parcellaire laniéré persistant (d'après le plan topographique 1966). Relevé du parcellaire de forme laniérée dans le tissu pavillonnaire actuel. En pointillé, l'emplacement de l'ancienne remise.

PLANCHE 1 : PERMANENCE DES REMISES ET DES ANCIENNES LIMITES DES TERROIRS.

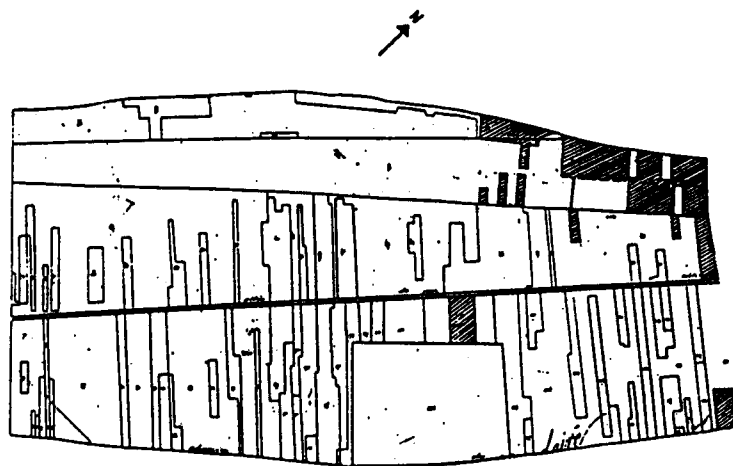


Fig. 1 : Cadastre napoléonien

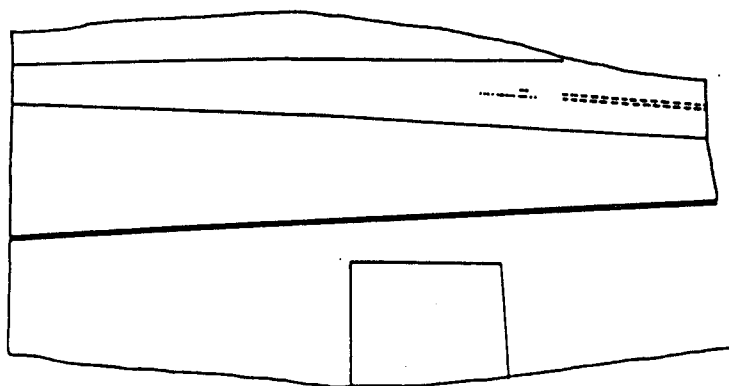


Fig. 2 : Grands tracés cadastraux

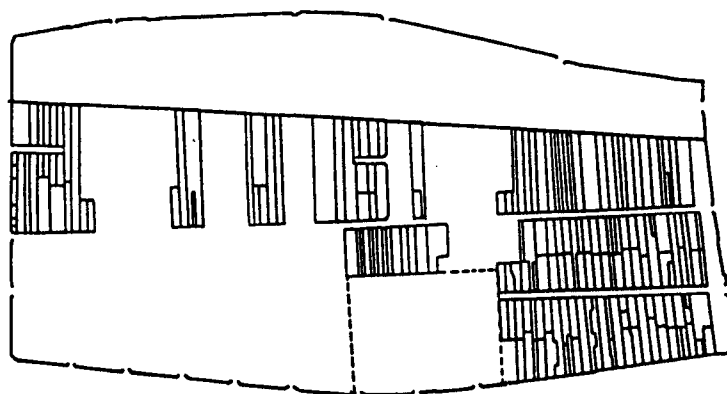


Fig. 3 : Parcelleire laniéré persistant

1/10000ème.

PLANCHE N°II : DU TERROIR AU TISSU PAVILLONNAIRE.

Fig. 4 : Plan directeur du Paris, Service de l'Armée, 1903.  
Feuille XXIII 14 4b (1/20000ème).

Les excavations correspondent à l'exploitation des ballastières. Elles occupent la parcelle 103 (remise de Bouleaux) et les terrains situés à sa gauche entre l'Allée du milieu et l'actuel CD 121. Quelques parcelles habitées apparaissent sur l'Allée de Milieu et la route. Elles s'alignent sur ces voies. Leurs parcelles ont la forme laniérée. Au Nord-Est, en limite de la maille, le passage de la ligne de chemin de fer St-Lazare/Maisons-Laffitte, séparant les anciennes terres basses du fief de la Vaudoire.

Fig. 5 : Plan topographique, Service du Cadastre, 1966, (1/2000°)

L'ensemble de la maille est lotie de pavillons. Ils se concentrent vers le passage de la CD 121. Les ballastières ont complètement disparues.

Fig. 6 : Parcellaire d'après le plan topographique.

Les formes parcellaires et leur répartition restituent la délimitation entre les anciens terroirs, pâtures et vignes. Le début de lotissement que l'on observait sur les anciennes pâtures (cf. d/fig. 1) s'est poursuivi.

On distingue très nettement deux formes parcellaires : une forme laniérée et une forme lotie.

La maille contient 722 parcelles privées, d'une superficie moyenne de 560 m<sup>2</sup> (parmi les plus grandes : 2000 m<sup>2</sup> (50 x 40), parmi les plus petites : 150 m<sup>2</sup> (10 x 15).)

PLANCHE 2. : DU TERROIR AU TISSU PAVILLONNAIRE.

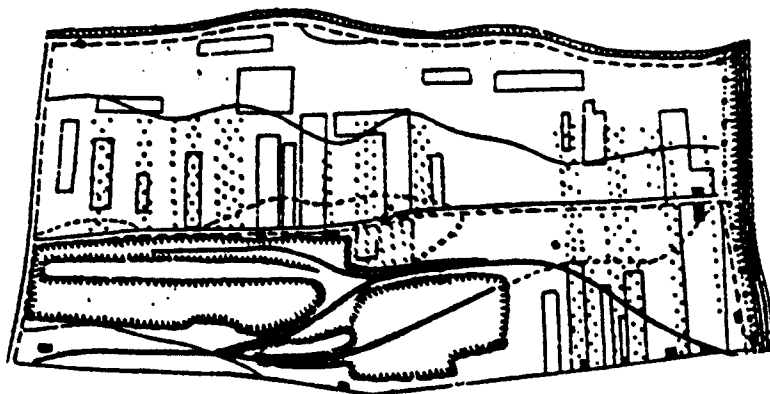


Fig. 4 : Plan directeur du Paris, Service de l'Armée, 1903.  
Feuille XXIII 14 4b (1/20000ème).

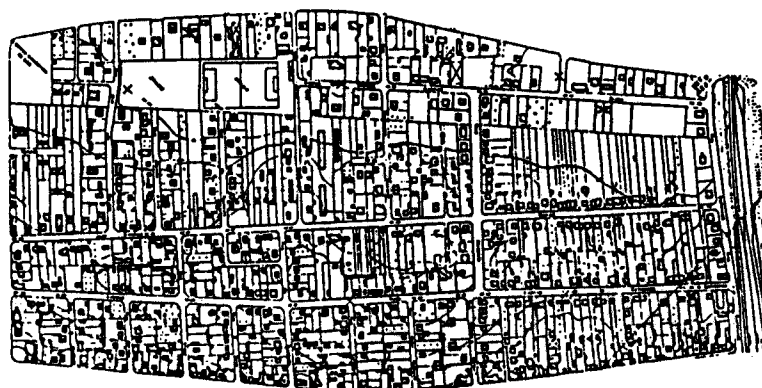


Fig. 5 : Plan topographique, Service du Cadastre, 1966, (1/2000°)

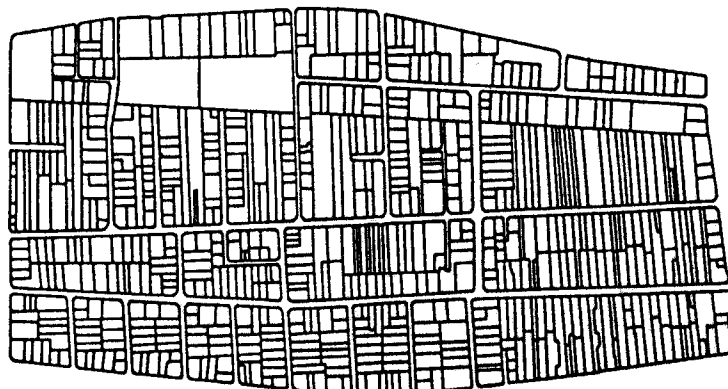


Fig. 6 : Parcellaire d'après le plan topographique.

1/10000ème.

PLANCHE N°III: SYSTEME VIAIRE ET FORME PARCELLAIRE.

Les figures 7, 8 et 9 sont établies d'après le Plan topographique. 1966.

Fig. 7 : Trame viaire;

L'intérieur de la maille est desservi par 27 voies qui se répartissent ainsi :

. 3 avenues parallèles au cours de la Seine dont deux sont traversantes (l'avenue Ronce, anciennement du Milieu et l'avenue Rude et de la Concorde).

. 16 rues perpendiculaires à la Seine. Aucune de celles-ci ne traverse véritablement la maille, seules les rues de Nungesser et de Dixmude débouchent assez près l'une de l'autre sur l'avenue Ronce.

. 8 impasses dont 6 se trouvent dans la partie de la maille comprise entre l'avenue Ronce et la Seine.

Nous remarquons 8 petits îlots (80m x 100m environ) alignés le long du CD 121 entre les rues Villebois-Mareuil et Léon Blum. Ils sont sur les anciennes ballastières (repérables fig. 4).

Fig. 8 : Voies perpendiculaires à la Seine et parcellaires.  
Ce relevé tient compte des parcelles d'angle .

Les voies perpendiculaires à la Seine desservent 330 parcelles. Ces parcelles sont principalement de forme lotie. Elles sont desservies par 60% du linéaire de la voirie.

La plupart de ces voies et le parcellaire loti attenant se concentrent dans la partie droite de la maille correspondant à la longueur sur le CD 121 de l'exploitation des ballastières (cf. Fig. 7).

Fig. 9 : Voies parallèles à la Seine et parcellaires.  
Ce relevé ne tient pas compte des parcelles d'angle .

Les voies parallèles à la Seine desservent 392 parcelles. Ces parcelles ont principalement une forme lanierée. Elles sont desservies par environ 40% du linéaire de voirie.

Un grand groupement très homogène, visible à gauche de l'ancienne remise de Bouleaux, sur des terres qui n'ont pas fait l'objet d'une exploitation des sables.



PLANCHE 3. : SYSTEME VIAIRE ET FORME PARCELLAIRE.

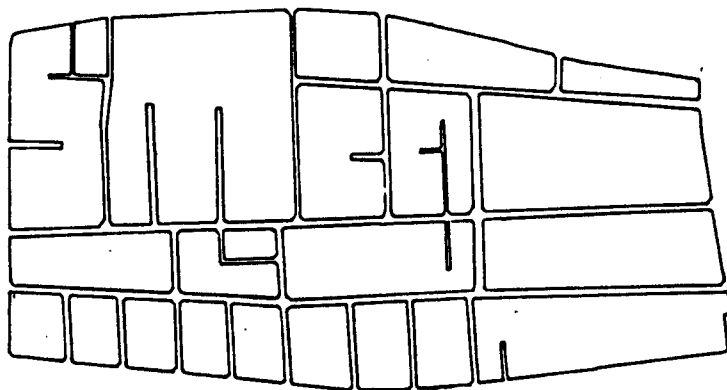


Fig. 7 : Trame viaire;

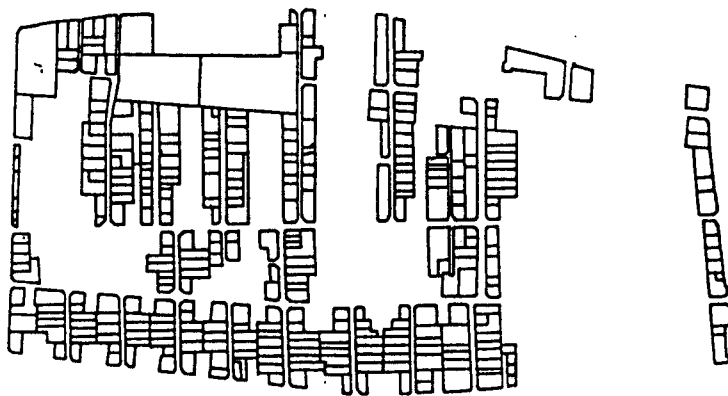


Fig. 8 : Voies perpendiculaires à la Seine et parcellaires.  
Ce relevé tient compte des parcelles d'angle .

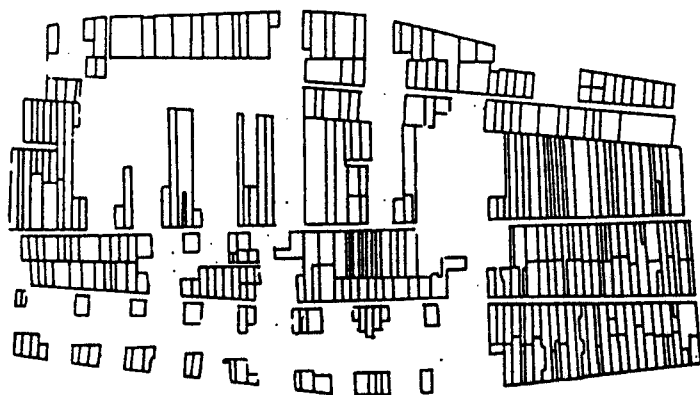


Fig. 9 : Voies parallèles à la Seine et parcellaires.  
Ce relevé ne tient pas compte des parcelles d'angle .

1/10000ème.

Maille 2 : Le Lotissement de La Borde

PLANCHE 1

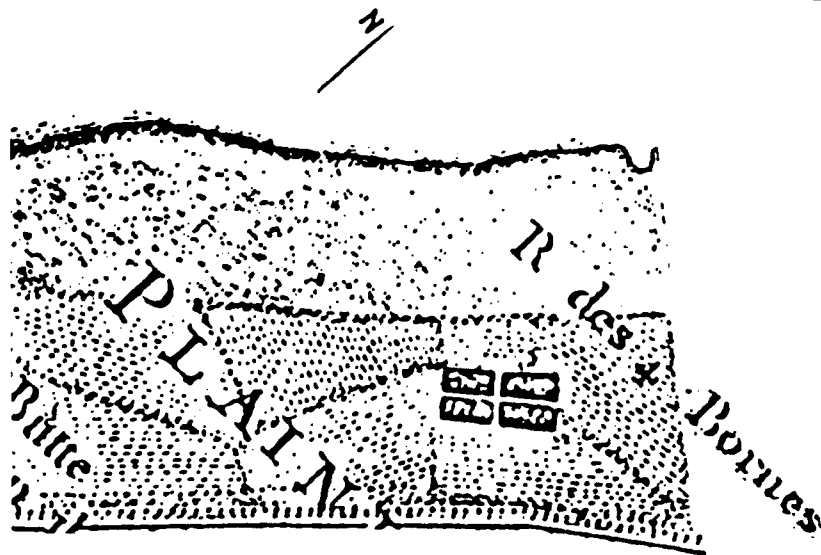


Fig. 1 Extraits de la Carte des Chasses

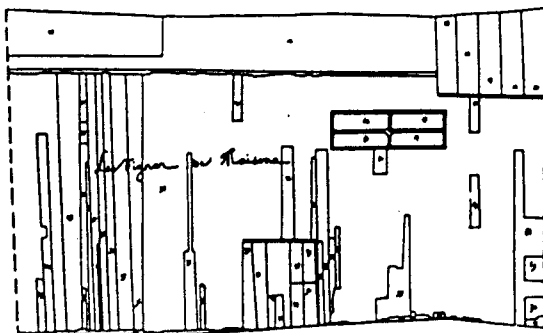


Fig. 2 Cadastre napoléonien

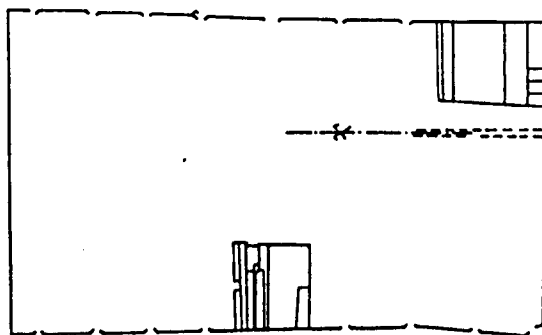


Fig. 3 Éléments persistants dans le parcellaire actuel dont une voie tracée dans l'axe d'une ancienne remise.

1/10000ème

## PLANCHE 2.

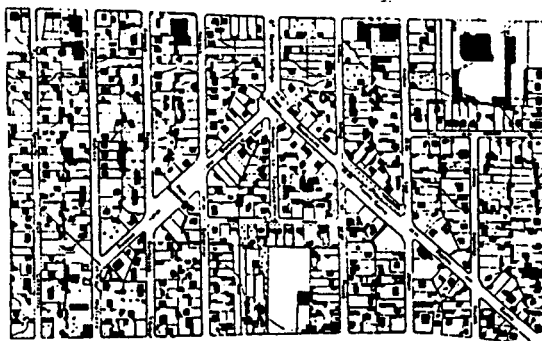


Fig. 4 Extrait du plan topographique 1966.  
L'ensemble de la maille avec son lotissement  
pavillonnaire. Parcelles et bâti.

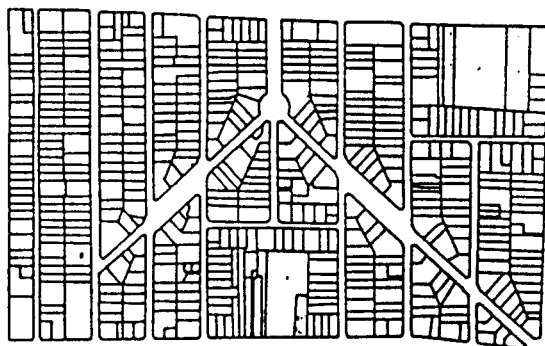


Fig. 5 Extrait du même plan.  
Le parcellaire du lotissement où l'on voit la  
composition de deux rues diagonales convergeant  
vers la Seine, articulées sur un rond-point central.

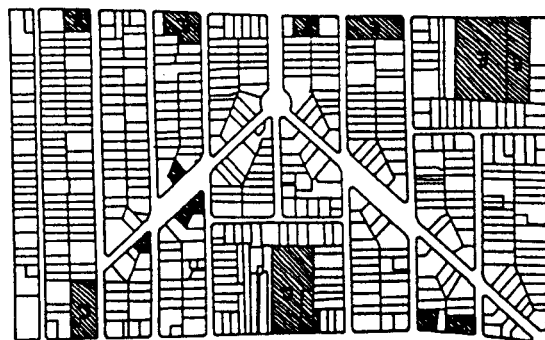


Fig. 6 Parcelles et activités.

C : Commerces et services sur le CD 121, à la  
hauteur des hypermarchés.

E : Entreprises et artisanat sur le quai de Seine,  
dépendant de l'industrie du bâtiment et de la  
mécanique.

On notera que ces entreprises sont pour la  
moitié d'entre elles localisées dans les gran-  
des parcelles visibles dans la fig. 2.

1/10000ème

Maille 3 : Institut Théophile Roussel

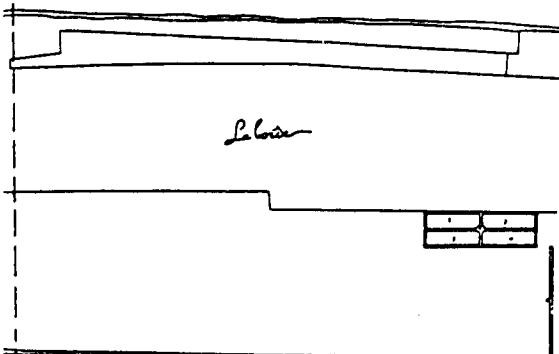


Fig. 1

1 Cadastre napoléonien. Extrait correspondant à des terres appartenant à la ferme de La Borde.

Fig. 2 Plan Directeur du Service géographique de l'Armée (1903) : la maison de correction Le Peletier à Saint-Fargeau.

Fig. 3 Plan topographique IGN (1966) : Ecole départementale Théophile Roussel. Centre Départemental de neuro-psychiatrie infantile. Dans la partie hachurée, en Juin 1986, construction de 171 logements H.L.M.

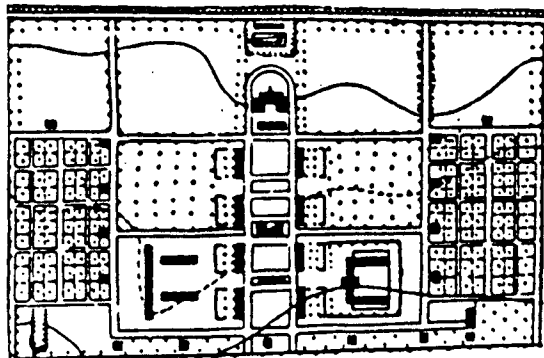


Fig. 2

1/10000ème

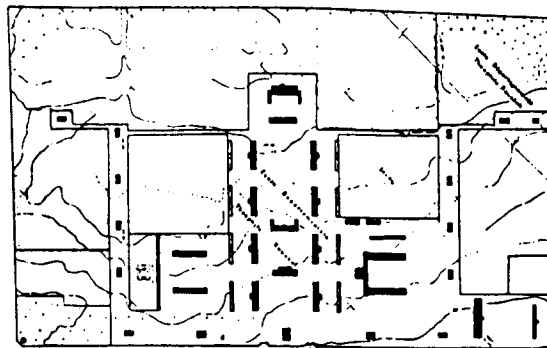
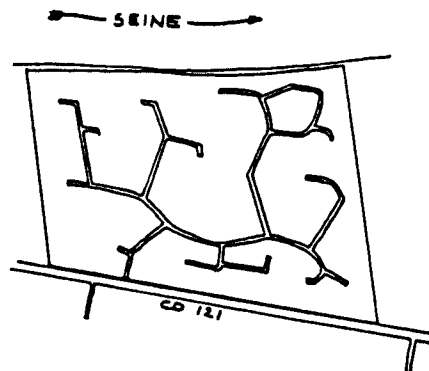
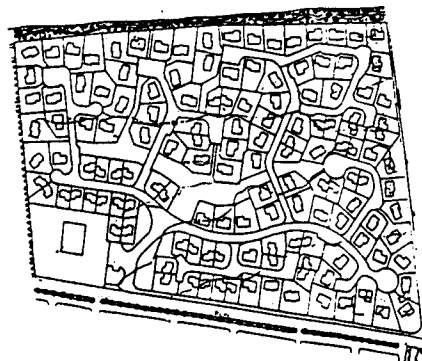


Fig. 3

Maille 4 : Les "Berges de Montesson"



1/10000ème



#### IV COMPARAISON DES MAILLES 1, 2 et 4.

Ces trois mailles reçoivent un habitat pavillonnaire. Cependant cet habitat est distinct pour chacune d'entre elles. A partir du début du siècle s'est constitué dans la maille 1 un quartier pavillonnaire directement inscrit dans la trame parcellaire ancienne, par redivision foncière. La maille 2 correspond à un lotissement datant des années 30. Les voies et les lots ont été tracés en un ensemble composé. Pour la maille 4 il s'agit d'une opération immobilière des années 80 "Les berges de Montesson". Voiries, lots et maisons particulières sont le fait d'un seul promoteur.

A ces histoires particulières correspondent des tracés viaires particuliers. Le tableau ci-contre permettra de les détailler selon trois critères : les voies traversant et délimitant les mailles, les voies de desserte internes aux mailles, les impasses.

- Les voies délimitant et traversant les mailles 1, 2 et 4.

Ces voies sont prépondérantes. Elles nous permettent de juger de la manière dont ces trois ensembles sont articulés au territoire dans lequel ils s'inscrivent. Ici en situation de rive du fleuve, la relation principale s'établit entre la Seine et le CD 121. Les mailles 1 et 2 sont bien pourvues, entièrement délimitées et traversées ; la maille 4 se distinguant par l'absence de ces deux fonctions dans son tracé viaire. Les mailles 1 et 2 sont pourtant différentes, leurs voies traversantes sont orientées pour la première parallèlement au fleuve, conservant la logique de découpage et de viabilisation de l'ancien terroir ; perpendiculairement pour la seconde où l'organisation du tracé a privilégié la fonction résidentielle par des voies/avenues allant de la route d'accès, le CD 121, à la rive de Seine et son ancien chemin de halage devenu promenade sur le fleuve. Ces voies sont dans le sens du parcellaire lanière effacé. A la logique agraire a été substituée une logique résidentielle sans pour cela que soit occulté le système de la trame orthogonale des tracés antérieurs.

- Les voies assurant la desserte interne des mailles 1, 2 et 4.

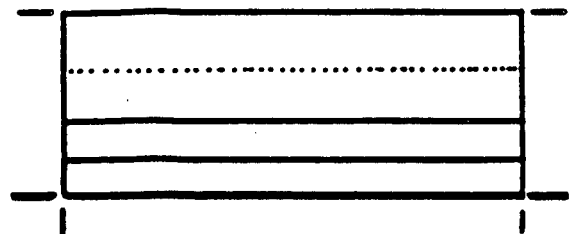
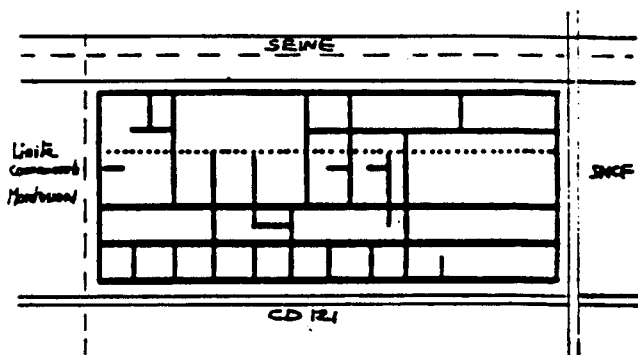
Ces voies sont complémentaires au réseau traversant. Leur tracé diffère pour chacune des trois mailles.

COMPARAISON DES SYSTEMES VIAIRES DES MAILLES 1, 2 et 4.

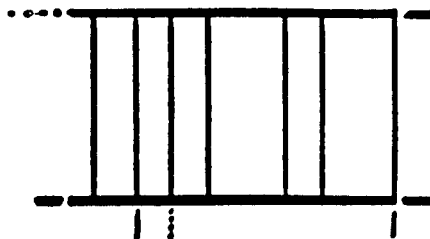
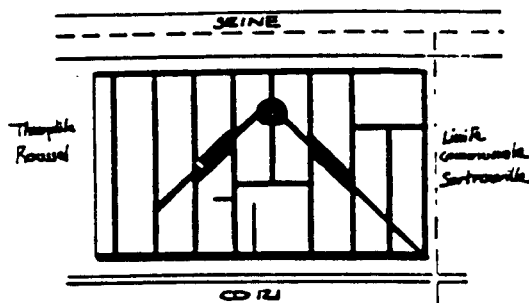
PLANCHE 1

- L'ensemble du réseau viaire de la maille

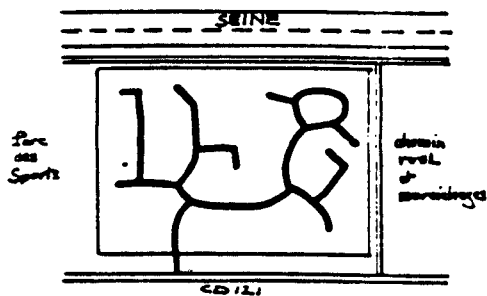
- Éléments du réseau viaire traversant la maille



Maille 1 : Quartier de la Vaudoire



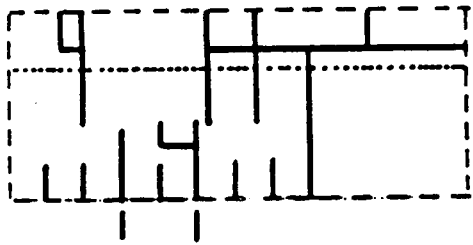
Maille 2 : Lotissement de La Borde



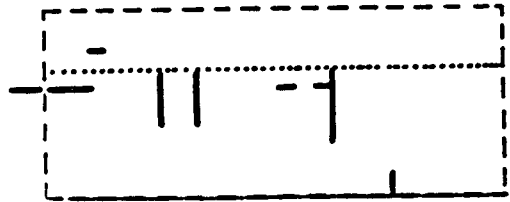
Maille 4 : Lotissement des Berges de Montesson

PLANCHE 2

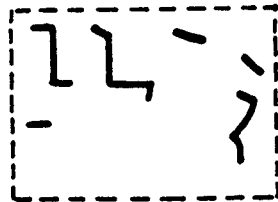
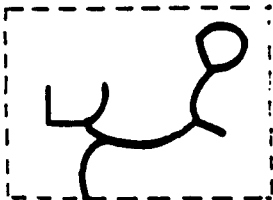
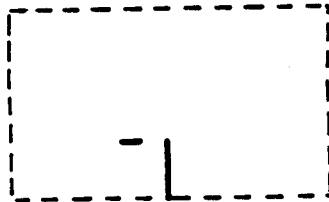
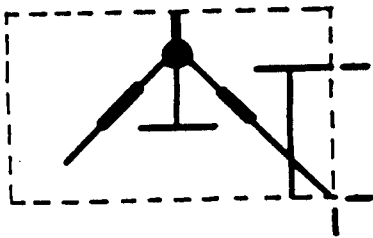
- Eléments du réseau viaire internes à la maille



- Autres voies : les impasses



..... Anciennes limites de terroir



Maille 1 : Sur 15 voies de desserte interne recensées, 14 sont orientées perpendiculairement à la Seine et au CD 121, complétant ainsi le système orthogonal régissant cette maille. Nous avons rappelé plus haut la persistance des tracés agraires. Ces 14 voies sont connectées soit à la rive de Seine, soit au CD 121. A l'intérieur de la maille aucune voie interne ne permet d'aller en tracé direct de la route au fleuve. Cette disposition fait apparaître la permanence des anciens usages des sols. Nous avons deux ensembles de desserte interne ; l'un près de la Seine attaché aux anciens prés communaux la bordant ; l'autre, sur les anciens labours, près de la route (1). Ainsi l'espace agraire, la topographie, l'effet des hautes eaux du régime fluvial antérieur restent inscrits dans le tissu pavillonnaire et impriment encore dans le mode de distribution du quartier l'ancienne organisation du paysage agraire.

Maille 2 : Pour cette maille nous retiendrons surtout les trois avenues internes réunies par un rond-point placé près du fleuve. Ce tracé par sa symétrie et la figure d'un trident n'est pas sans rappeler les compositions classiques. Par ces deux voies diagonales portant chacune un mail ce tracé reprend d'une façon spectaculaire l'économie générale de ce lotissement multipliant les accès directs à la Seine, le rond-point recentrant l'ensemble de la maille (2). Recentrement qui nous le voyons, reste à la fois proche de la Seine et distinct de celle-ci.

Maille 4 : Nous le savons cette maille est atypique. Distinguer dans son réseau interne ce qui sera desserte ou impasse est peu évident. Le tableau d'ailleurs rend compte de cette hésitation. Mais peu importe ici sinon de retenir deux choses : l'irrégularité et l'assymétrie du tracé viaire en regard de la symétrie approchée et commandante de la précédente maille ou l'héritage régulateur de la maille 1 ; et d'autre part l'unique connection du tracé viaire au CD 121 à laquelle correspond la clôture de l'ensemble du lotissement. Sur le terrain on pourra découvrir, fortuitement, deux passages piétons menant à la rive de Seine. Ici la cohérence interne de l'espace s'accorde à un retranchement de l'ensemble de la maille par rapport au territoire dans lequel elle est inscrite. La voirie est automobile. L'économie de la distance à parcourir ne prime plus. La capacité du tracé sinueux a présenté de multiples angles de vue de l'espace proche est prépondérante.

(1) La disposition des impasses renforce ici cette disposition viaire.

(2) Ainsi qu'elle permet de composer avec une emprise foncière échangeant du lotissement, correspondant à une ancienne remise le long du CD 121, desservant aujourd'hui quelques activités et quelques maisons en impasse.



## Nature du nouveau lotissement

L'étude comparative des réseaux viaires de ces trois mailles bordant le CD 121 introduit quelques remarques d'ordre général.

Plus particulièrement les tracés de maille 4 occupée par un lotissement résidentiel contemporain retiendra notre attention. La morphologie de ces tracés est en rupture complète par rapport à l'ensemble de ceux observés tant dans les autres mailles étudiées bordant la voie départementale que dans l'ensemble des terrains qu'elle traverse entre Le Pecq/Montesson et Sartrouville. Ce secteur de la rive droite de la Seine dans le méandre d'Argenteuil, comme nous l'avons montré (Cf. p. ), présente des tracés viaires et parcellaires organisés orthogonalement. Les "Berges de Montesson", échappant à cette régulation, derrière des murs, présente une organisation viaire et parcellaire que l'on trouve ordinairement dans les nouveaux lotissements paysagés en région parisienne : découpage réticulé des lots desservis par une voirie en impasse aux tracés onduoyants.

Mais outre la morphologie de ces tracés, c'est la dissociation des fonctions de transit territorial et de desserte des bâtiments qu'ils entérinent qui nous apparaît ici première. Cette dichotomie dans le régime de circulation mécanique permet de soustraire la voirie de desserte du lotissement des contingences territoriales auxquelles celles des autres lotissements étudiés répondent : permettre la liaison viaire entre la rive de la Seine et la route départementale.

Mais cette mutation dans l'organisation interne des nouveaux quartiers pavillonnaires nous la connaissons, elle est de notre temps. Par contre ne pouvons-nous pas nous interroger sur son bien-fondé lorsque territorialement elle est insérée dans un espace autrement organisé en ne tenant pas compte des règles de celui-ci sinon pour s'en distinguer.

Processus ambigu puisque si nous reconnaissons ce secteur comme faisant partie intégrante du paysage géographique de cette partie de la vallée de la Seine, cette opération qui se nomme "Berges" se détourne des tracés fondateurs qui structurent localement ce paysage. Ambiguïté d'autant plus forte que derrière ses murs le nouveau lotissement a paysagé son espace. C'est-à-dire, en l'occurrence, organisé l'espace clos selon la règle de l'irrégularité dans l'agencement de ses composantes.

En fait ce qui reste ici d'héritage des anciennes organisations sera le périmètre de l'actuelle emprise foncière du lotissement : un trapèze rectangle dont les bases correspondent aux limites de mitoyenneté et les deux autres côtés au cours du fleuve et au tracé de la route départementale. Ainsi nous voyons l'échelle d'inscription territoriale ordonnée par les tracés viaires et parcellaires récurrents perdre un degré de valeur dans la définition géographique et historique du sol qui reçoit le lotissement.

## Nouveau lotissement et voie départementale

Mais que retenir de ces remarques inspirées par le lotissement des "Berges de Montesson" qui soit utile à la compréhension des phénomènes observables sur le CD 121.

Ce lotissement par sa clôture n'utilise pas la voie départementale comme voie urbaine à l'égale des quartiers pavillonnaires de "La Vaudoire" et de "La Borde". Une simple comptabilisation des voies de dessertes reliant ces deux derniers au CD 121 permet d'évaluer cette différence.

| M A I L L E S             | Nbre de DESSERTES<br>sur CD 121 | FACADE | VOIE/ML  |
|---------------------------|---------------------------------|--------|----------|
| "La Vaudoire"             | 11                              | 930 m  | 1/85 ML  |
| "La Borde"                | 10                              | 700 m  | 1/70 ML  |
| "Les Berges de Montesson" | 1                               | 440 m  | 1/138 ML |

ML = Longueur du linéaire entre deux voies sur le CD 12. Ex. : La Vaudoire 85 m

La viabilisation de desserte de la façade des trois mailles est dans un rapport de 1 à 10 entre le lotissement contemporain et les lotissements anciens (maille 1 et 2). Et si nous pondérons ce résultat par la longueur respective des façades de ces mailles nous sommes encore dans un rapport de 1 pour 5.

Si ces mailles se distinguent, elles ne sont pas moins chacune pourvues pour l'essentiel de parcelles recevant des habitations. Et même si nous savons que leur densité parcellaire varie (la superficie moyenne d'une parcelle de maille 1 peut être évaluée à 560 m<sup>2</sup> pour 880 m<sup>2</sup> pour la maille 4) nous pouvons établir le nombre moyen de parcelles que chacune des voies débouchant sur le CD 121 dessert.

| M A I L L E S             | Nbre TOTAL<br>de PARCELLES | NOMBRE DE VOIES | Nbre de PARCELLES<br>par VOIE |
|---------------------------|----------------------------|-----------------|-------------------------------|
| "La Vaudoire"             | 722                        | 11              | 65                            |
| "La Borde"                | 445                        | 10              | 44                            |
| "Les Berges de Montesson" | 138                        | 1               | 138                           |

Nous sommes ici dans un rapport de un à trois. Ainsi l'unique débouché des "Berges de Montesson" dessert 138 parcelles alors que pour la maille de "la Vaudoire" une voie dessert en moyenne deux fois moins, la maille de "La Borde" trois fois moins.

A la vue de ces résultats nous pourrions dire que le lotissement des "Berges de Montesson" en ne présentant qu'une unique sortie sur la route départementale décharge celle-ci d'autant de débouchés et de croisements susceptibles de perturber son trafic. Alors que dans les cas des deux quartiers pavillonnaires la multiplication des sorties sur la voirie départementale sont autant de dangers sur son parcours. Soit. Mais doit-on penser qu'en banlieue en ce qui concerne les voies intercommunales celles-ci se doivent de conserver en premier lieu leurs statuts routiers au détriment d'un statut urbain. Et nous croyons que cette question est primordiale quant à la morphologie et la phénoménologie des parcours routiers que la voirie en banlieue pose.

Ainsi il nous paraît important de regarder la nature de la chaussée du CD 121 à la hauteur de la maille 4 et des mailles 1 et 2. L'unique sortie les "Berges de Montesson" sur le CD 121 oblige à un traitement sécuritaire de ses chaussées et des abords. Après sa création, au fil des ans, on a pu observé que la voirie départementale a dû intégrer ce débouché, d'autant plus que pionnier sur les anciennes terres agricoles, la voie est routière, encore en plein champs (maraîchage) propice à l'accélération des véhicules. On a vu donc apparaître sur 200 m de voirie un dédoublement de la chaussée, une séparation des bandes de circulation par des terres-pleins, un tourne-à-gauche, une aire, un arrêt de bus accompagné d'un passage piéton, des bandes de ralentissements et la signalisation routière d'accompagnement tant pour annoncer la sortie des véhicules venant du lotissement que pour avertir de ces divers aménagements. La façade du lotissement restant "muette" sur la voie puisque caché derrière son mur et ses bosquets, c'est le traitement routier de l'espace qui a dû prendre le relais. C'est-à-dire qu'en absence de signe concret sur la nature de l'espace longé par la voie c'est le signal du danger qui lui est substitué.

### Quartier pavillonnaire et voie urbaine

La connexion du réseau viaire, l'accroche historique, le fait qu'il reçoive des activités de détail dans son tissu nous permet de reconnaître au lotissement de la Borde la qualité de quartier. Caractère que nous ne pouvons pas reconnaître aux "Berges de Montesson" dans sa monofonctionnalité.

La voie départementale dans sa section longeant le quartier de la Borde est d'un tout autre aspect que celui que nous venons d'évoquer. Le tracé de lotissement a reconnu au CD 121 une fonction urbaine en multipliant les voies adjacentes, et en offrant à l'une des rives de la voie qu'il borde un parcellaire directement desservi par celle-ci. Dix voies débouchent ici, nous l'avons vu, et trente six parcelles privatives, soit autant d'accès compris dans la façade bâtie et les clôtures s'alignent sur le trottoir. Prendre le CD 121 ici c'est voir immédiatement le lotissement de la Borde dans sa complexité. C'est savoir que nous sommes au contact d'un tissu urbain affiné. C'est comprendre que nous ne sommes plus sur la route.

Comme le lotissement des "Berges de Montesson" le lotissement de "La Borde" occupe un seul côté de la voie. Mais ce ne sont plus des terres maraîchères qui lui font face mais de grands terrains recevant deux hypermarchés. Par rapport à la voie le système de répartition de l'occupation des sols reste asymétrique. La route est toujours dans cette situation particulière de longer des "choses" différentes et non pas de traverser soit des terres agricoles, soit des tissus urbains.

Le réseau viaire adjacent exprime cette asymétrie. Au niveau du lotissement de "La Borde" nous avons encore peu de croisements. Deux voies le traversent à chaque extrémité de cette section. La confrontation entre la façade sédimentée du lotissement et les aires de parking de Mammouth est accentuée par une non concordance de ces accès et ses débouchés. Mais cette asymétrie est pondérée par la nature ambiguë de l'espace de stationnement qui sert aussi d'espace public, et de nouvelle place de marché.

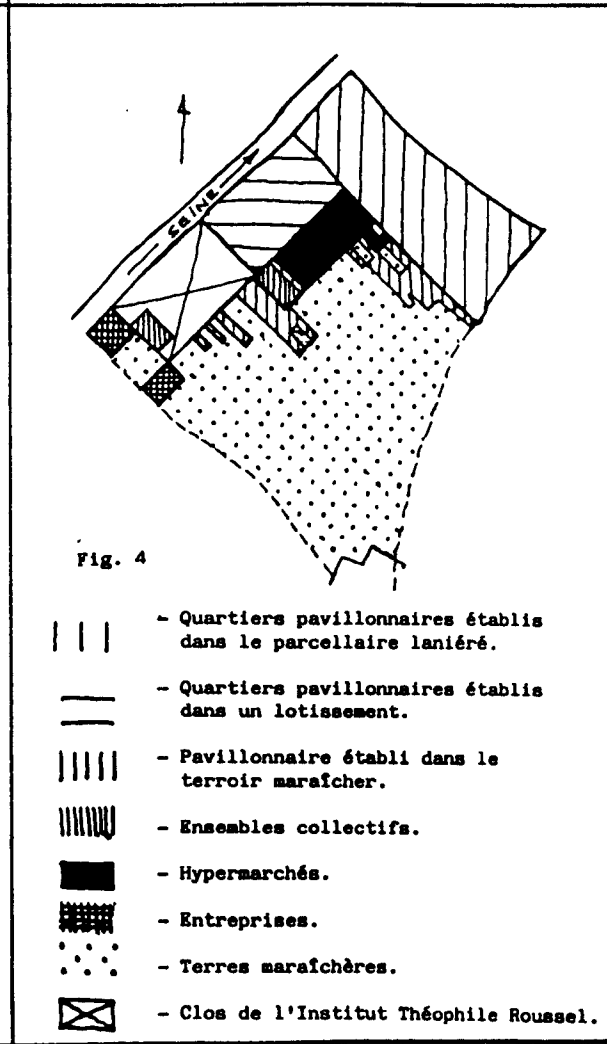
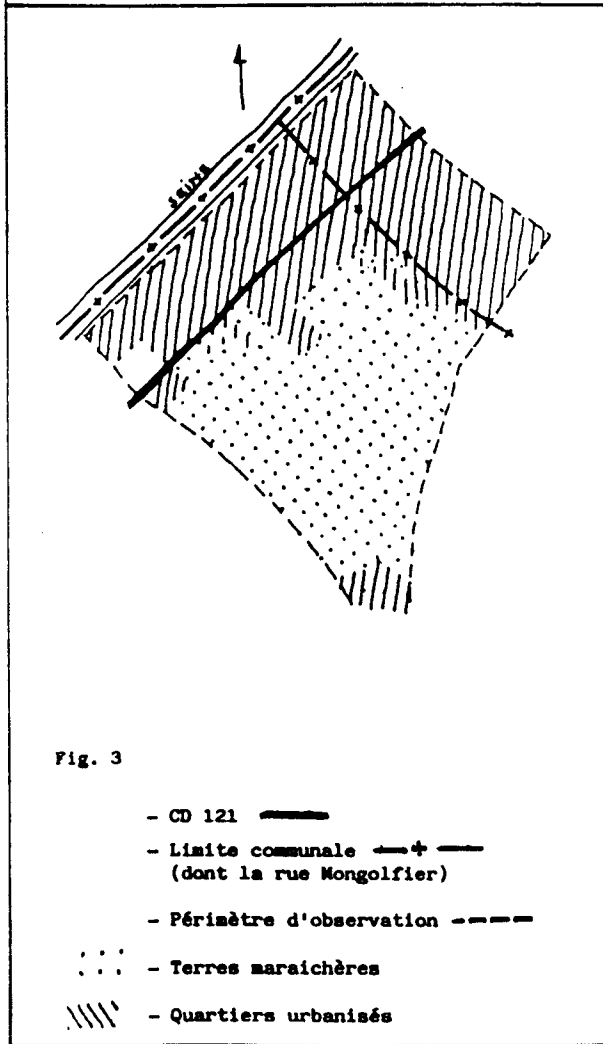
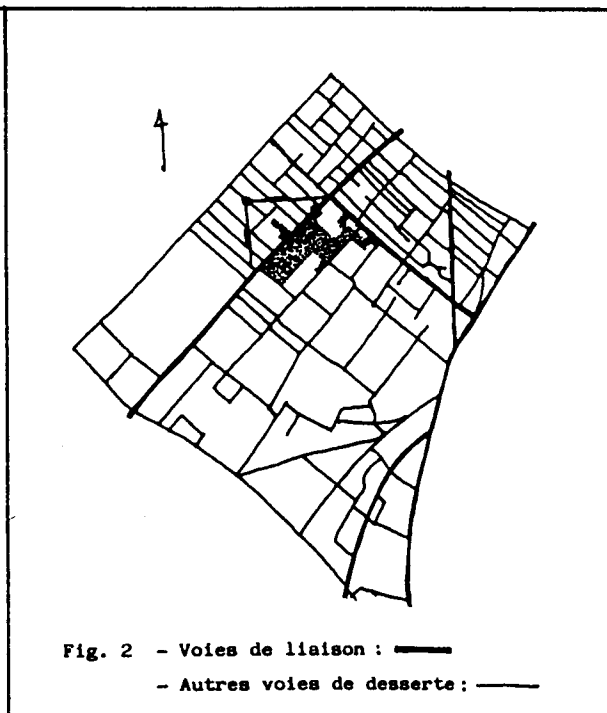
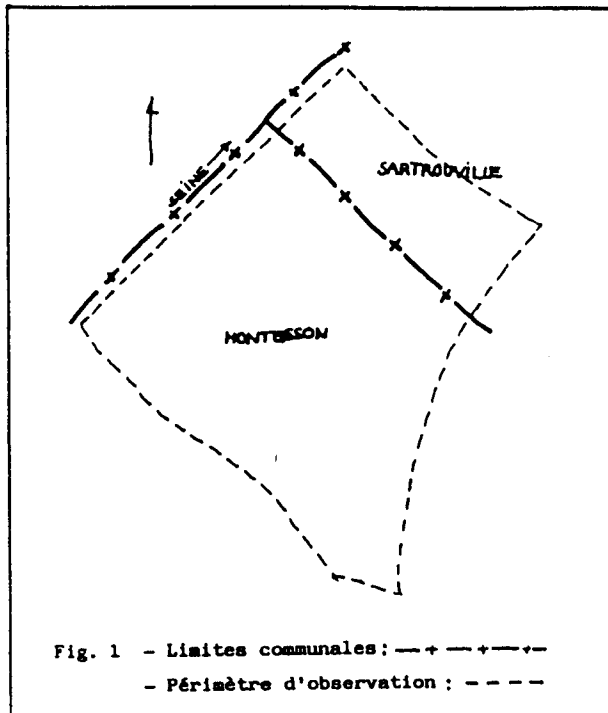
La circulation sur cette section n'est pas traversante elle reste liée principalement aux rives de la chaussée et les espaces qu'elle dessert. La circulation de transit doit négocier les nombreux débouchés viaires et accès principaux des deux hypermarchés. Six feux tricolores freinent le flux automobile. La chaussée, soumise à l'important trafic lié en partie aux deux hypermarchés, s'est dédoublée. Elle passe de 2 à 4 voies soit une emprise de 32 m de largeur au lieu de 14 m dans sa section routière.

Et si l'aspect de la voie conserve dans son espace un caractère de précarité d'une voie de grande circulation en banlieue, par les multiples réaménagements ponctuels dont elle a fait l'objet (bande de roulement et de ralentissement, signalisation, éclairage, trottoirs et plantation), son nouveau gabarit, l'alignement bâti ou aménagé des deux rives tant par le lotissement que les aires de parking des hypermarchés, confèrent à la voie un caractère pré-urbain. Dans la mesure où nous avons là un jeu entre la pression exercée sur ses rives par la densité des fonctions qui s'y sont sédimentées et l'élargissement régulé de la chaussée.

---

**GRANDE SURFACE**

LE QUARTIER DES HYPERMARCHÉS



## I QUARTIER DES HYPERMARCHES

A la croissée d'une limite communale et d'une voie de liaison

Ce quartier comprend deux limites. Une limite communale entre Sartrouville et Montesson correspondant aux rues Léon Blum et Mongolfier. Une limite géographique correspondant à la Seine (également limite communale entre Le Mesnil-le-Roi, Montesson, Sartrouville et Maisons-Laffitte).

Parallèlement à la Seine ce quartier est desservi par le CD 121. Son trafic routier est conséquent. Partant du Rond-Point dit du Pecq. Ancienne voie, le C.D. dessert la gare de Sartrouville, croise l'Avenue Maurice Berteaux (N. 308, Pont de Maisons-Laffitte), le carrefour de l'église de Sartrouville, puis Cormeilles-en-Parisis (du carrefour de l'église, la ZAC et ZI du Plateau à Sartrouville, la ZI d'Argenteuil et la ZAC du Coudray sur cette même commune).

Le CD 121 croise à angle droit les rues Léon Blum et Mongolfier. Ce carrefour divise cette zone limitrophe en quatre parts. Trois sont occupées par un tissu pavillonnaire dense et constitué. La quatrième au Sud-Est, par deux hypermarchés, le terroir maraîcher de la Plaine de Montesson et un tissu pavillonnaire en train de progresser sur ce terroir.

Le CD 121, comme les rues Léon Blum et Mongolfier sont représentés sur la Carte des Chasses du Roi. L'actuel chemin départemental est l'ancien chemin de Saint-Germain à Sartrouville, parallèle à la Seine. Les deux rues reprennent l'ancien chemin des Moutons, limite entre le fief de la Borde et le fief de la Vaudoire ; actuellement limite communale entre Montesson et Sartrouville.

Sur ce terroir de Montesson, à partir de la rue Léon Blum et compris entre les berges de la Seine et de CD 121, on observe :

- Le lotissement de "La Borde" (entre les deux guerres) occupant une large bande de terre comprise entre la Seine et la route - 31 ha - (cf. : Maille 2 : planches 1 et 2, pages 92/93).
- L'Institution Théophile Roussel (31,5 ha) dans un parc boisé, clos d'un haut mur en pierres de taille. Sur une surface du quadrilatère (côté Ferme de La Borde) la construction de 171 logements HLM est en cours de réalisation (Juin 1987) (Cf. : Maille 3 : page 94).
- Une ancienne usine de préfabrication d'éléments béton appartenant à la S.A.E. Désaffectée de sa fonction première, elle est partiellement occupée par quatre filiales de la S.A.E. (entreposage et bureau) - 4,5 ha (détruite durant l'été 89).

Sur le territoire communal de Montesson, à partir de la rue Mongolfier, de l'autre côté du CD 121, on observe :

- A la hauteur du lotissement de "La Borde" les hypermarchés Mammouth et Carrefour sur un terrain de 14 hectares environ. Ils occupent approximativement les terrains de l'ancienne sablière de la remise au Loup.
- Un petit quartier pavillonnaire comprenant : le groupe scolaire Ferdinand Buisson, un lotissement de petits collectifs (1975 environ), le quartier pavillonnaire proprement dit, dont une bonne partie est construite entre les deux guerres (dans l'esprit "cité-jardin").
- Puis, s'égrenant jusqu'au carrefour du chemin de La Borde, trois parcelles occupées par des maisons maraîchères, une société (M.I.B.).

En retour, le long de la limite communale de Sartrouville, rue Mongolfier, récemment gagné sur les terres maraîchères de Montesson, on observe :

- Un quartier pavillonnaire en formation,
- Une extension de Mammouth (matériaux de construction) à l'emplacement d'une ancienne sablière.

Lorsqu'on compare la trame viaire actuelle et la trame viaire ancienne relevée sur la Carte des chasses du Roi, on observe :

- La permanence d'un maillage orthogonal des sols,
- le réseau viaire du tissu pavillonnaire, côté Sartrouville, donne l'image d'une capillarisation intense, respectant majoritairement une orientation Est-Ouest (du terroir à la Seine) correspondant au parcellaire laniéré.
- On retrouve le même respect de la trame laniérée et une orientation dans le lotissement de "La Borde", bien qu'ici c'est le tracé des voies perpendiculaires à la Seine qui rend compte de l'orientation de l'ancien parcellaire effacé aujourd'hui.

### Dans les territoires du méandre

Nous comprendrons le placement de ces deux hypermarchés en retenant deux faits :

1. Un fait de géographie en terme de réseau viaire et de limite territoriale. En effet les deux grandes surfaces sont situées dans les confins de la commune de Montesson, c'est-à-dire au plus près de la commune de Sartrouville, contre sa limite (rue Léon Blum). Et le long du CD 121 qui est l'unique voie intercommunale de cette rive de



la Seine entre le pont du Pecq et le pont de Maisons-Laffitte (1). Le CD 121 irrigue le territoire de Sartrouville, porte la gare, et l'essentiel de son centre ville. Cette situation limitrophe est d'autant plus accusée que le type d'occupation des sols des deux communes qui se jouxent ici est opposé : des quartiers essentiellement pavillonnaires et résidentiels pour Sartrouville, les vastes maraîchages pour Montesson (2).

2. Un fait d'histoire puisque si le maraîchage prédisposait à fournir les terrains nécessaires à ces grands équipements commerciaux, ce n'est pas en réalité sur la terre arable et son foncier que ceux-ci se sont implantés. L'observation des cartes anciennes nous permet de voir qu'au début du XXe siècle il y avait là des balastières, elles-mêmes établies sur une ancienne remise de la Capitainerie des Chasses de Saint-Germain-en-Laye sous l'Ancien Régime. Ainsi nous voyons à l'emprise féodale se substituer successivement l'emprise d'une entreprise d'exploitation des sous-sols, puis, aujourd'hui, l'activité commerciale. Ce n'est pas sur n'importe quel foncier que les hypermarchés se sont implantés. La longue histoire des sols le montre, comme préparant en quelque sorte l'échelle de son emprise.

Et puisque nous avons là un fait d'histoire comme un fait de géographie nous sommes portés à penser que cette localisation participe d'une structuration de ce secteur de la banlieue.

## II LES DEUX HYPER-MARCHES : multi-rayons, services associés et surenchères

Les deux hypermarchés sont organisés selon un modèle courant : une halle ouverte recevant une surface de vente à multi-rayons, adossée à des hangars de stockage et s'ouvrant en façade par une longue batterie de caisses semi-automatiques. Le long de cette façade, intégrée au bâtiment, une rue couverte répondant au critère d'un petit centre commercial. Dans chacun des deux hypermarchés nous retrouvons là les commerces de détail, les services et les artisans à usage courant : bar-tabac-journaux, pharmacie, banque, boulanger-pâtisseries, coiffeur, tissus, moquettes, papiers peints, équipement-autos, habillement et chaussures, agence immobilière et de voyages. Les services de restauration sont assurés à Mammouth sous la forme d'un self-service installé sur son toit-terrasse. Pour Carrefour en concession à une chaîne de self "BRAPA".

(1) Croisé par l'axe parisien : la RN 308 Maisons-Laffitte - Bezons - Le Défense

(2) La rue Léon Blum superposée à la limite communale, conserve en l'état la limite entre le fief de la Vaudoire (sur Sartrouville) et le fief de la Borde (sur Montesson).

Les aires de parkings reçoivent une Station-Service proposant des carburants à prix démarqués. A Carrefour nous trouvons deux guichets bancaires automatiques. Près des portes d'accès des bâtiments, des marchands à l'étalage s'installent temporairement. Qu'ils soient détaillants itinérants ou soldeurs. Mammouth, sur un terrain annexe, de l'autre côté de la voie arrière, propose un service de détail des matériaux de construction : grand hangar où le client vient en voiture pour acheter tout ce qui peut être nécessaire au gros oeuvre et au second oeuvre dans la construction d'un pavillon (bâtiment, jardin et clôture).

L'affichage de réclames vient ajouter sa périodicité aux grands mats-enseigne des deux hypermarchés. Il se place plutôt en périphérie des terrains, exposés au trafic. Par contre en limite de mitoyenneté les deux chaînes se livrent par période à une surenchère publicitaire. Mais cette compétitivité joue également dans la nature des services qu'ils proposent. Outre les prix ce peut être la qualité des espaces commerciaux associés. Après une longue période où la rue couverte de Mammouth proposait les meilleurs services, Carrefour a rénové entièrement la sienne. L'élargissant, créant une longue verrière pour faire pénétrer la lumière du jour, réactualisant son architecture de façade (post-moderne) et les types de services (ouverture d'un restaurant au "look" verdoyant démodait les décors 70 de Mammouth : vynil blanc/oranger cernés d'aluminium).

### III LES HYPER-MARCHES SUR LEUR TERRAIN RESPECTIF

Les terrains occupés par les deux hypermarchés couvrent une surface approximative de 14 hectares dont 72 % correspondent aux aires d'accès et de stationnement des véhicules. Mammouth, premier installé, au plus près de Sartrouville a un terrain prenant le tiers de ces 14 ha, Carrefour en prenant les deux autres tiers. Les deux terrains sont mitoyens. Leurs accès se répartissent sur trois côtés de la grande maille qu'ils occupent. Les accès principaux se faisant sur le CD 121 bien que par la suite ceux de la rue Léon Blum et la rue de la Remise au Loup se soient développés, surtout depuis l'élargissement de l'ancien chemin de l'Espérance raccordant les deux hypermarchés à l'axe routier Montesson/Sartrouville dans la plaine maraîchère (route de Sartrouville). Sur cette nouvelle voie à travers champs déjà se sont implantés des soldeurs (halle aux vêtements, halle aux chaussures) et un baraquement propose en vente direct des légumes de la Plaine.

Mammouth et Carrefour sont placés différemment sur leur terrain. Sur la maille de 520 m de long sur 270 m de profondeur qu'ils occupent, ils ont placé leurs bâtiments de façon à ce qu'ils soient le plus éloigné l'un de l'autre, selon une diagonale dont un des angles d'amorce correspond au carrefour de la rue Léon Blum et du CD 121 où s'accroche les hangars de stockage de Mammouth. Cette attitude ne doit pas se comprendre comme une répulsion mutuelle, entre deux concurrents, mais plutôt par la nécessité pour chacun d'eux d'être le plus identifiable possible par la clientèle.

Ce comportement est lié à la nature des espaces que produit ce type de commercialisation. Fondée sur l'usage automobile : de montrer leur large capacité d'accueil à la clientèle. Ici cette capacité se mesure à l'oeil par la surface bitumée. L'absence de volume en hauteur des bâtiments est compensée par la distance accrue de la façade commerciale à la voie d'accès. Cet agencement horizontal de l'espace oblige à isoler le bâtiment, support d'écriture géante.

Cette observation tient plus pour Carrefour que pour Mammouth dont le terrain reste modeste. Mais ici aussi le bâtiment commercial s'est recentré sur son terrain entouré par trois voies. Pour Carrefour dont le principal accès et espace de présentation est le CD 121 il s'est agi de prendre par rapport à cette route le recul maximum. D'autant que ce recul est servi par la topographie des sols donnant au bâtiment en retrait une situation légèrement surélevée par rapport à la voie.

#### IV AIRE DE STATIONNEMENT : Espace commercial ?

Privatif ?

Une place ?

Ces vastes aires de stationnement (9,5 ha environ) recevant des activités de vente associées à ces hypermarchés, de par leur fonction possèdent un espace vacant, ouvert sur de larges panoramas. Panorama sur les bâtiments qu'elles reçoivent et qu'elles ont charge de présenter. Panorama sur les quartiers et terrains voisins dont les façades quand elles reçoivent une activité utilisent à leur tour cette distance dégagée pour se présenter. Alentour, sur l'autre rive du CD 121, un brocanteur, des soldeurs, un magasin de décoration, un détaillant en vins (du producteur au consommateur), une agence immobilière alignent leurs enseignes et leurs calicots.

Sur la nouvelle chaussée élargie du vieux Chemin de l'Espérance rejoignant à travers champs la route directe de Montesson à Sartrouville par la plaine maraîchère quelques hangars de soldeurs apparaissent et un stand de vente directe des maraîchers. Déjà un nouvel embryon d'axe commercial sur cette toute nouvelle voie d'accès qui vient renforcer l'armature commerciale plus ancienne du CD 121.

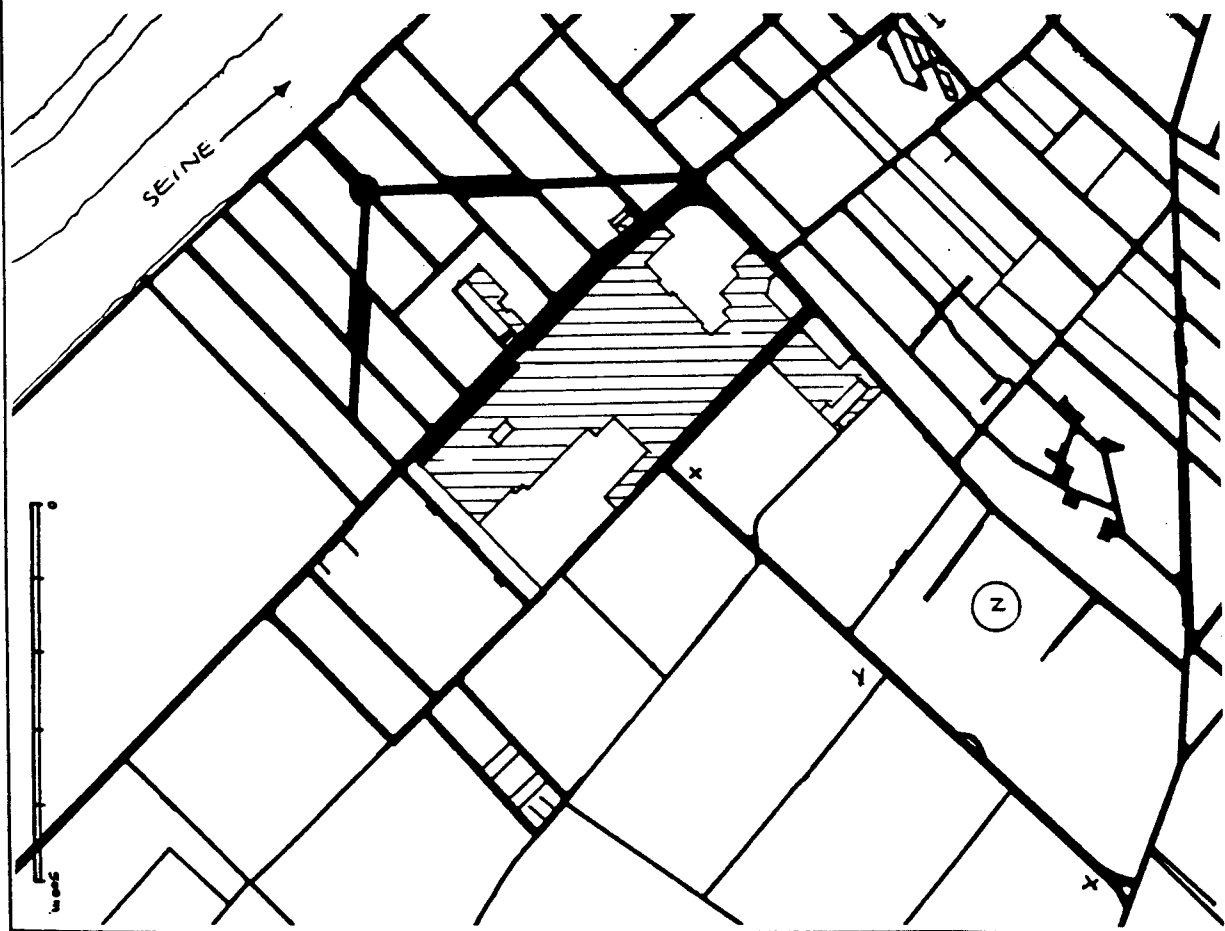
Au rythme des journées et des semaines l'aire de stationnement se remplit ou se vide, les conversations se nouent, les achats en plein vent se font. Les groupes de jeunes se donnent rendez-vous le soir avant d'aller prendre un pot à la cafétéria ou au "Flunch"(le moins cher de tout le coin). Le dimanche, libéré des voitures en stationnement, l'immense parking de Carrefour accueille les évolutions des membres d'un club de véliplanchistes. On peut y voir les voiles "fluo" se détacher sur les terres maraîchères qui montent à l'horizon, et par temps clair, la partie haute de la silhouette de la Défense.

Ainsi l'aire de stationnement, mono-fonctionnelle à sa création, devient un espace relationnel, tant spatial - il dégage un large panorama sur les alentours - que social.

Comme souvent la place du marché en ville est devenue parking, espace vert, ou bien reçoit la maison de la culture, ici en banlieue que ces parkings là deviennent un jour à part entière des sortes de nouvelles grandes places. Place dans l'espace par la distance qu'ils instaurent, le recul qu'ils permettent. Place dans le temps, dans la mesure où véritablement libres ils permettent à des activités sociales de les visiter périodiquement, au moment et à l'heure.

Extension des aires de stationnement des hypermarchés, Mammouth et Carrefour, à la croisée du CD 121 et de la limite communale de Sartrouville.

- x. Nouveau tracé de l'ancien chemin de l'Espérance, devenu rue à deux voies, reliant les hypermarchés à la route de Sartrouville traversant le maraîchage.
- y. Baraque de vente en direct des produits maraîchers.
- z. Entre cette nouvelle voie et la rue Mongolfier, une nouvelle maille est en train de s'urbaniser par petits lotissements dans le lanierage et l'implantation du halle de soldeur.



## V CENTRE VILLE ET CENTRE COMMERCIAL

La structure commerciale de Sartrouville s'étire sur deux axes principaux : le CD 121 et l'Avenue Maurice Berteaux (1). Si nous avons à en identifier l'épicentre nous choisirions la gare de Sartrouville. Sur le CD 121 les hypermarchés en sont distants de 1 km.

La structure commerciale de Montesson se superpose à l'ancien village. Elle est de moindre importance par rapport à sa voisine. Nous sommes à 3 km des Hypermarchés.

Mammouth et Carrefour par leur taille, par les services associés sur leurs terrains et les activités commerciales qui sont venues profiter de la concentration de clientèle qu'ils représentent, constituent un nouveau centre dans l'équipement commercial de cette région. D'une autre nature, soit, puisqu'essentiellement fondés sur l'usage automobile leur création ne s'est pas associée aux autres fonctions habituelles des centres-villes anciens (culturelle, administrative) mais comme eux fondée sur le réseau viaire. Quel est le centre ancien qui n'est pas ancré sur le réseau de communication, un croisement ?

Nouveau par contre dans le maillage territorial de la région puisqu'il n'est pas situé dans les parties centrées du territoire communal, mais dans sa périphérie, à sa limite. La structuration commerciale de ce secteur de la banlieue est en train de changer d'échelle. L'armature commerciale qui dans un premier stade s'est confondue à l'histoire et l'extension des anciens bourgs, augmentée de la proximité des grandes infrastructures de communication (2), atteint désormais le stade de l'intercommunalité. Peut-être un échelon de structuration urbaine dans le phénomène d'agglomération, de fédération des territoires communaux.

Les hypermarchés, dans leur positionnement territorial, par la nature du service à la clientèle le pouvoir attractif envers d'autres activités commerciales venant s'associer à eux, font office de nouveaux centres dans ce secteur de la banlieue.

Nouveaux dans l'armature commerciale, ils le sont également dans le type d'espace qu'ils instaurent : par leur relations au réseau viaire, la nécessité pour eux de s'entourer de vastes aires de stationnement, par le type et le positionnement de leurs bâtiments.

### Les hyper-marchés et leur rôle dans l'armature et l'espace commercial

L'apparition des grandes surfaces commerciales en France à la fin des années 60 a apporté une profonde mutation dans l'armature commerciale et les espaces tant urbains qu'inter-urbains. La phase d'inquiétude et de dépression que leur généralisation a fait subir aux petits et moyens commerces de détail dans les centres-villes et les quartiers a été forte.

(1) Maisons Laffitte/Bezons/La Défense

(2) Ici SNCF

Mais les grandes surfaces ont, en retour, provoqué une profonde mutation du commerce traditionnel. Il suffira d'avoir à l'esprit la rénovation des centres-villes et leur renforcement commercial autour des voies piétonnes, la rénovation des espaces bâtis (secteurs sauvegardés, centres anciens réhabilités).

Ne portons donc pas à priori de jugement négatif sur ces géants, même si les libertés qui leur ont été octroyées par les Pouvoirs Publics demanderaient aujourd'hui quelques amendements.

Une question serait peut-être de savoir comment utiliser ces nouveaux éléments de la structure commerciale de la grande agglomération dans la mesure où ils nous permettent, in facto, de saisir dans les territoires soumis à la croissance de nouveaux points de centralité véritablement localisés.

---

**ANNEXES**





ANNEXE 1

Liste des auteurs des citations de "PARCOURS : Description"

François BEGUIN            RN 6  
Jean-René HISSARD        RN 2

et les étudiants du CEAA "Architectures, Territoires, Paysages"  
Cursus 85/86 : atelier "Routes".

|                   |              |                  |
|-------------------|--------------|------------------|
| Charles MAGUIN    | RN 20        | Parcours 2       |
| Michel LLOBERAS   | RN 306       | Parcours 3       |
| Daniel VOLPATTI   | RN 15 et 190 | Parcours 1       |
| Vivian BACCARREZA | RN 306       | Parcours 3 (bis) |
| Lénira MARCONDES  | RN 3         | Parcours 4 (bis) |
| Guillermo GUARIN  | RN 306       | Parcours 3 (ter) |
| Danielle SEBAN    | RN 3         | Parcours 4       |

## ANNEXE 2

### PARCOURS 1

#### NATIONALE 190 MEULAN - NANTERRE

(Saint-Germain - Nanterre RN 13)

Auteur : cf. Annexe 1

"A la sortie de Meulan, petites maisons d'habitation, rez-de-chaussée plus étage, plus combles.

A Thun, alignement d'arbres de chaque côté de la route. Usine désaffectée sur la gauche. On ne sait de quoi.

Vaux-sur-Seine, village-rue. D'abord habitations isolées le long de la route. Toujours la voie de chemin de fer sur la gauche au dessus de la route. Une grande école sur la droite, avec un parc en contrebas de la route et de grands arbres. A la sortie du village, encore des maisons d'habitation, espacées. Toujours la voie de chemin de fer sur la gauche et on arrive à ...

Triel par une route bordée d'arbres de chaque côté, une longue allée d'arbres qui doit mesurer un kilomètre de long. Triel, comme Vaux-sur-Seine commence par un secteur diffus de maisons individuelles et de petits immeubles avant d'aborder le village-rue.

A la sortie de Triel, un casseur sur la droite. Une énorme décharge publique habitée par une nuée de mouettes qui s'y nourrissent. A droite et à gauche des plans d'eau dans d'anciennes sablières. On passe sous un ancien transbordeur de sable et l'on arrive aux grands feux, avant la Seine et Poissy. A gauche des immeubles d'une dizaine de niveaux, à droite des petites maisons. Traversée du pont sur la Seine avec, à gauche, les usines Talbot. On va passer sur le pont de chemin de fer et continuer tout droit.

Traversée de Poissy. Rien de remarquable sinon des immeubles très hauts et qui tranchent sur les petites maisons rez-de-chaussée plus étage, plus combles. A cet endroit la traversée de Poissy est assez rapide et peu longue. Et l'on monte vers le bois de Saint-Germain rapidement.

Bois de Saint-Germain, avec une contre-allée de chaque côté de la route, et, sur la gauche, une voie pour les cyclistes et les motocyclistes. Intersection avec la route qui va à Versailles et à Conflans-Sainte-Honorine. Ensuite on approche de Saint-Germain avec une triple allée d'arbres de chaque côté de la route. Deux anciennes contre-allées et une voie pour motocyclistes.

A droite une caserne. Très long bâtiment sur la gauche, à l'entrée de Saint-Germain, qui contraste avec les constructions de hauteur moyenne. Premier embouteillage à Saint-Germain, à côté de l'église. Arrivée sur le château, on tourne à droite devant l'église.

Rond-point. On prend la descente vers la Seine. Descente qui longe les remparts, les terrasses du château. Le paysage se dégage, on passe deux bras de la Seine.

Chatou, pont sur la Seine. Sur la gauche pont du chemin de fer. Direction Paris par le souterrain. Traversée de Chatou, avec, de chaque côté, des maisons d'habitation basses de styles divers. Des arbres. Un autre pont de Seine. A droite pont métallique du chemin de fer. On arrive à

Rueil Malmaison. On va passer sous un autre pont de chemin de fer. C'est la même ligne que précédemment d'ailleurs mais le style du pont est tout à fait différent, le premier était sur la Seine et en arc, celui-ci est au-dessus de la route et avec des poutres métalliques. De grands immeubles sur la droite, après le pont de chemin de fer. Le paysage urbain devient plus construit. Avec plus d'immeubles, d'une dizaine de niveaux, à droite et à gauche, qui forment comme un encadrement de la route. On arrive à Nanterre".

### ANNEXE 3 : Analyse de texte Parcours 1.

Nous avons tenté de décortiquer ce texte à partir de catégories de termes que nous définissons succinctement comme suit :

- Termes tenant à la localiation
- Termes tenant aux impressions du narrateur
- Substantifs qualifiés
- Termes de mise en relation de l'espace.

| LOCALISATION                      | NARRATEUR<br>(impressions)  | SUBSTANTIFS QUALIFIES  | INDICES DE MISE EN RELATION DANS L'ESPACE  |
|-----------------------------------|---|--|--|
| A la sortie de Meulan             | .....   | . Petites maisons d'habitat,<br>R. de Ch. + 1 + C  |  |
| A Thun .....                      | .....   | . alignement d'arbres -----<br>. usine désaffectée -----   | . de chaque côté<br>. sur la gauche  |
| Vaux-sur-Seine .....              | . On ne sait quoi<br>.....<br>. D'abord -----<br>. Toujours -----                 | . village .rue<br>. habitations isolées -----<br>. la voie de chemin de fer -----<br>. Une grande école -----                      | . le long de la route<br>. sur la gauche . au dessus de la route<br>. sur la droite . en contrebas de la route et<br>de grands arbres. |
|                                   | . Encore -----<br>. Toujours -----<br>. et on arrive à                            | . des maisons d'habitation<br>espacées<br>. la voie de chemin de fer -----   | . sur la gauche  |
| Triel-sur-Seine .....             | .....<br>. comme Vaux-sur-Seine   | .....<br>. une longue allée d'arbres -----<br>. un secteur diffus de maisons<br>individuelles et de petits<br>immeubles -----      | . par une route bordée d'arbres . de chaque côté<br>qui .doit mesurer un kilomètre de long<br><br>. avant d'aborder le village-rue.    |
| A la sortie de<br>Triel s/Seine   | .....   | . un casseur -----<br>. une énorme décharge publique<br>habitée par des mouettes qui<br>s'y nourrissent<br>. des plans d'eau ----- | . sur la droite<br><br>. A droite et à gauche . dans d'anciennes<br>sablières  |
|                                   | . On passe sous -----<br>. et on arrive aux ---                                   | . un ancien, transbordeur<br>. grands feux -----   | . avant la Seine et Poissy   |
| Avant la Seine et<br>Poissy       | .....   | . des immeubles d'une dizaine de<br>niveaux -----<br>. des petites maisons -----   | . à gauche<br>. à droite   |
| Traversée du Pont<br>sur la Seine | .....<br>. On va passer sous --<br>et continuer -----                             | . les usines Talbot -----<br>. le pont de chemin de fer<br>-----   | . à gauche<br><br>. tout droit   |
| Traversée de Poissy               | . Rien de remarquable<br>. sinon -----<br><br>. est rapide et peu<br>longue ----- | . des immeubles très hauts -----<br>. les petites maisons R de C +1+C<br>-----   | . qui tranchent sur<br><br>A cet endroit.  |

| LOCALISATION  | NARRATEUR<br>(impressions)                                    | SUBTANTIFS QUALIFIES   | INDICE DE MISE EN RELATION DANS L'ESPACE   |
|---|---|--|--|
| Bois de St-Germain  | . rapidement -----<br>.....                                   | . le bois de St-Germain -----<br>. une contre-allée -----<br>. une voie pour les cyclistes<br>et les motocyclistes -----<br>. Intersection avec la route | Et l'on monte vers<br>. de chaque côté de la route<br><br>. sur la gauche<br>qui va .à Versailles et à Conflans-Ste Honorine |
|   | . Ensuite on approche<br>de St-Germain-en-Laye                | . Une triple allée d'arbres ----<br>. deux anciennes contre-allées<br>. une voie pour motocyclistes<br>. une caserne -----                               | . de chaque côté de la route<br><br>. à droite   |
| à l'entrée de<br>Saint-Germain                                | .....   | . Très long bâtiment -----<br>. les constructions de hauteur<br>moyenne.<br>. Un embouteillage -----   | . sur la gauche, qui contraste avec<br><br>. à côté de l'église<br>. à droite devant l'église<br>. vers la Seine .qui longe  |
| à Saint-Germain<br>Arrivée sur le château<br>Rond-point ..... | . on tourne -----<br>. on prend -----                         | . la descente -----<br>. les remparts (?)<br>. les terrasses du château.<br>. Pont -----<br>. pont de chemin de fer -----<br>. direction Paris -----     | . sur la Seine<br>. sur la gauche<br>. par le souterrain   |
| Chatou .....  | .....   | . des maisons d'habitation<br>basses de styles divers<br>. des arbres<br>. un autre pont -----   | . sur la Seine   |
| Traversée de Chatou   | . Le paysage se dégage<br>. on passe -----                    | . deux bras de Seine<br>. Pont métallique du chemin<br>de fer -----  | . sur la Seine<br><br>. A droite .sur la Seine et en arc   |
| Rueil-Malmaison .....   | . on arrive à<br>. on va passer sous --                       | . un autre pont de chemin de fer<br><br>. de grands immeubles -----  | . au dessus de la route et avec des poutres<br>métalliques<br>. sur la droite, après le pont de chemin de fer                |
|   | . Le paysage urbain<br>devient plus cons-<br>truit avec ..... | . des immeubles - d'une dizaine<br>niveaux -----   | . à droite et à gauche - qui forment comme un<br>encadrement de la route   |
|   | . On arrive au -----<br>. On redescend -----                  | . toboggan, à -----<br>. une voie et une autre voie ----<br>-----  | . Paris par RN 13, à<br>. qui arrive sur la droite<br>. direction La Défense.  |

ANNEXE 4 : Analyse du texte : Parcours 1 (cf. Annexe 2)

Expressions relatives à une indication de positionnement ou de direction par rapport à la route

NB : le chiffre entre parenthèse indique le nombre de fois où il apparaît dans le texte.

|                                  |                          |  |
|----------------------------------|--------------------------|--|
|                                  | AU DESSUS DE (2)         |  |
|                                  | DE CHAQUE COTE (4)       |  |
|                                  | A DROITE ET A GAUCHE     |  |
| SUR LA GAUCHE<br>A GAUCHE<br>(6) |                          | SUR LA DROITE (5)<br>A DROITE (2)<br>A DROITE DEVANT (1) |
|                                  | DIRECTION LA DEFENSE (1) |  |
|                                  | PARIS RN 13 (1)          |  |
|                                  | SUR (5)                  |  |
|                                  | PAR (2)                  |  |
|                                  | AVANT (2)                |  |
|                                  | DANS (1)                 |  |
|                                  | APRES (1)                | A COTE (1)   |
|                                  | VERS (1)                 | EN CONTREBAS (1)   |
|                                  | QUI VA A... (1)          | LE LONG DE (1)   |
|                                  | MONTER VERS (1)          | LONGER (1)   |
|                                  | A CET ENDROIT (1)        |  |
|                                  | TOUT DROIT (1)           |  |

Expressions désignant un positionnement : au nombre de 17 elles reviennent par 29 fois dans le texte :

- . De chaque côté, au dessus de, à droite et à gauche, sur la gauche, à gauche, sur la droite, à droite, à droite devant, sur, avant, dans, après, à cet endroit, à côté, en contrebas, le long de, longer.

Expressions désignant une direction : au nombre de 7, elles reviennent par 8 fois dans le texte :

- . Direction La Défense, Paris RN 13, par, vers, qui va à, monter vers, tout droit.

## ANNEXE 5

### PARCOURS 2

#### NATIONALE 20

(Porte d'Orléans - Montlhéry)

Auteur : cf. Annexe 2

Notes sur le Parcours 2 en tenant compte des sections définies par l'auteur.

#### Porte de Paris

- . "2 grandes publicités - 2 immeubles" - Enumération
- . La lisibilité des symboles comprise comme facteur positif. Passer entre les 2 publicités et les 2 grands immeubles "fait" comme une porte. - le nombre pair et la symétrie
- . La liaison entre les choses "l'espace se raccorde - la coupure par le périphérique" - lisibilité = positif
- liaison

#### Entrée de Montrouge

- . "L'espace est vaste" - Espace
- . "Le flux automobiles est confus" - Point de repère
- . "Le monument au Général Leclerc est un point de repère"

#### Sur le pont du périphérique

- . "Un piéton perçoit du trottoir... la dernière image de Paris..." - Pont
- . Le franchissement (là où finit... là où commence... ) - Franchissement d'une limite

#### Avenue Aristide Briand

- . "La voie est bien marquée" - Lisibilité = positif
- . Les éléments de la lisibilité : les alignements d'arbres, le marquage au sol "voyant"

#### La traversée de Montrouge

- . La lecture de la signalisation routière "annonce des difficultés d'orientation" - Lisibilité/signalisation/difficultés
- . "L'entrée de Paris n'est pas aussi nette que celle de Montrouge" (lorsqu'on va dans l'autre sens) - Sens d'observation de la voie et perception différente

|   |   |
|---|---|
| <p>Le carrefour</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Le danger du trafic et ce qu'il faudrait faire (la solution)</li> <li>. "Le piéton... réfugié... entre 2 files de voitures"</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafic automobile</li> <li>- Danger</li> </ul>                     |
| <p>La zone de bifurcation (La Vache Noire) Image 6</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. "Le décor"... "engendrant un amalgame hétéroclite" dû au mélange" bâti ancien/bâti contemporain - l'affichage - la signalisation</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'amalgame hétéroclite = négatif</li> </ul>                        |
| <p>Plus loin</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. "Bonne signalisation routière" (marquage du ruban routier)</li> <li>. "Tous les bâtiments sont tournés face à la rue"</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lisibilité = positif</li> <li>- Ordonnancement régulier</li> </ul> |
| <p>La D.127 (cliché 8)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. "Le parcours est très lisible et sans difficulté"</li> <li>. "Trafic rapide"</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bonne lisibilité</li> </ul>  |
| <p>La Croix de Berny</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. "La présence de conifères améliore le cadre de la RN 20"</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arbre = cadre = bonne lisibilité</li> </ul>                        |
| <p>Plus loin</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. "Le relief est plat"</li> <li>. La présence alternée d'arbres, de bosquets et d'alignements créent "des ambiances différentes"</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alternance des éléments</li> </ul>                                 |
| <p>La traversée d'Antony (cliché 11)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. "Le mobilier urbain" est "placé au fur et à mesure de la demande" - "sans vue d'ensemble"</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'absence de vue d'ensemble dans un aménagement</li> </ul>         |



Plus loin

- . "L'horizon est dégagé"
- . "La présence des pylônes électriques est difficile à insérer dans l'environnement"

- Paysage et objet étrange

Plus loin (cliché 14)

- . "Présence du pont"

- Pont

Aux "4 fourchettes" (cliché 15)

- . "Je panique puisque j'ai perdu mon chemin"
- . "Cet entrecroisement (de voies) est trop vaste"

- Se perdre : la question de la "bonne échelle".

Plus loin (cliché 17)

- . "Auparavant tout était bien canalisé comme sur des rails"
- . "La RN 20 fait penser à un paysage de raze campagne"

- L'absence de repères et la raze campagne

A la bretelle (cliché 18)

- . "La voie est uniquement routière"
- . "A droite la Z.I., à gauche des champs" - et - "le paysage est hétérogène"

- Dissymétrie des rives de la voie = paysage hétérogène

Plus loin

- . "Sur la route de rase campagne ... l'éclairage autoroutier (sic) balise la route"

- Rase campagne et balisage

Montléry (clichés 23, 24, 25)

- . "C'est une sorte de no man's land"
- . "Le foisonnement des panneaux publicitaires va à l'encontre de leur utilité" - "sans compter l'aspect disgracieux du paysage"
- . "L'aménagement... a été bien étudié, avec sa symétrie"
- . "Un rideau d'arbres... faisant ressortir les panneaux publicitaires"

- no man's land

- Ce qui est bien à propos de symétrie

- L'arbre et son rôle

## ANNEXE 6

### PARCOURS 3

#### NATIONALE 306

(Porte de Chatillon - Le Petit Clamart)

Auteur : cf. Annexe 1

Notes sur le Parcours 3 en tenant compte des sections définies par l'auteur.

"Où commence la RN 306" dans Paris ? Hors de Paris ? Après le périphérique ? Peut-être au carrefour d'Alésia.

#### 1/ Avenue Jean Moulin

- . Vu du carrefour d'Alésia.
- . "L'espace public s'élargit" (1er plan R + 4 R + 5, 2ème plan les trottoirs plantés).

#### 2/ Place de la Porte de Chatillon

- Orientation "vers l'Ouest", "vers l'Est", "vers le Sud"... les boulevards "se prolongent", l'avenue "se poursuit".
- "Regard en arrière", "au centre"... "à droite"...
  - "A droite"... "à gauche"...

#### 3/ Avenue de la Porte de Chatillon

- "Cimetière... bâtiment industriel... on quitte Paris"
- "L'espace s'éclaircit"
- La station-service indice de la route nationale.
- la rupture sonore : quitter le pavé parisien.
- Le boulevard périphérique qui passe sous la route.
- Au-delà un "bâti restant relativement dense"... "derrière, ce sont des tours de type HLM".
- "Au coeur de cet espace automobile le piéton reste très protégé".

#### 4/ Avenue Pierre Brossolette

- "Publicités liées à l'automobile"
- "Le carrefour reste un emplacement publicitaire très privilégié"
- "Un passage souterrain pour piétons"
- "Encore un garage"
  
- "Les petits immeubles en bordure de la voie font peu à peu place à... des bâtiments d'usage industriel"
- "Toujours des platanes"
- "Les hauts immeubles... de plus en plus visibles".
  
- "Au-delà du pont on pénètre complètement dans Chatillon" (pont ferroviaire)
- "Mais la voie conserve le même aspect"
- "le tissu urbain est transformé"... "pavillons en bordure de la voie. L'espace est très ouvert"... "nombreux entrepôts, tours et barres".

#### 5/ Dans Chatillon

- "Resserrement du tissu urbain"
- "La jonction entre Montrouge et Chatillon ne semble pas parfaite"  
... "avancées, replis et enclaves"
- A partir de Chatillon "la voie s'élargit de façon notable".

#### 6/ Chatillon

- "Les immeubles ne sont pas aussi travaillés qu'à Paris"
- "Les façades ressemblent à celles de Montrouge"
- "On voit au second plan des différences"
- "Les ruptures dans la continuité du bâti de façade se multiplient"
- "Entre les deux villes, une sorte de no man's land où subsistent quelques vestiges enclavés de la campagne".
  
- "Autre sensation... une progression de la banlieue en ondes successives"
- "Phénomène de sédimentation plus épais lorsqu'on s'approche de Paris"
- "Une finition qui viendrait achever une extension précipitée"
- "La banlieue plus qu'inorganisée semble en fait inachevée et en voie d'extension"
- "L'espace est saturé mais semble inachevé"
- "L'agglomération gagne du terrain"
- "On a déplacé la route et créé des îlots naturels, espaces verts résiduels, enclavés et souvent inaccessibles (Carrefour du Petit Clamart)."

#### 7/ Carrefour du Petit Clamart

- "Cette fois net changement, bâtiments isolés, individualisés, de hauteurs très diverses"... "Hétérogénéité"... "une certaine laideur"
- "Les arbres ne dissimulent-ils pas plutôt les constructions au regard des passants"
- "Les bas-côtés sont plus larges... le piéton est éloigné... de la chaussée"
- "Ce n'est pas encore l'image d'une nationale de campagne mais ce n'est plus une rue".

#### 8/ Au-delà du carrefour du Petit Clamart

- "Cette fois le passage d'un milieu à un autre est très net. Du côté de la voie qui surplombe la nationale, l'agglomération... de l'autre la campagne"
- "Au-delà de cette porte"... "sur quelques centaines de mètres... de des magasins... des entrepôts mais plus de logements... "
- "Au loin ce n'est plus que la campagne"
- "Je reconnais l'image que je me faisais d'une nationale".



## OUVRAGES CONSULTÉS.

Jean BASTIE.

La Croissance de la Banlieue Parisienne  
Presses Universitaires de France, Paris, 1964.

Jacqueline BEAUJEU-GARNIER.

Atlas de Paris et de la Région Parisienne  
(en collaboration avec J. BASTIE)  
Berger-Levrault, 1967.

Marc BLOCH.

Les caractères originaux de l'histoire rurale  
française.  
Armand Colin, Paris, Réed. 1968.

CARTES ET FIGURES DE LA TERRE (catalogue)

Centre Georges Pompidou, 1980.

J. CASTEX, P. CELESTE, F. DELORME, J.C. DEPAULE, M. DEMORGON,  
P. PANERAI, R. SABATIER.

Architecture Contemporaine à Versailles  
Critiques et Alternatives : Parcours, écritures, dessin  
ADROS-UP3, 1980.

en particulier. Chap. III.  
Histoire de voir, Histoire de comprendre  
par M. DEMORGON et R. SABATIER.

J. CASTEX, P. CELESTE, M. DEMORGON, J.C. DEPAULE, M. VEYRENCHÉ,  
P. PANERAI.

Eléments d'Analyse Urbaine.  
A.A.A.M. Editions, Bruxelles, 1980.

François de DAINVILLE, S.J.

Le Langage des Géographes.  
A. et J. Picard et Cie. Paris, 1964.

Albert DAUZAT et Fernand BOURNON.

Paris et ses Environs.  
Librairie Larousse, Paris, 1925.

M. DEMORGON, P. PANERAI, R. SABATIER, E. VOLPE.

La Banlieue comme territoire structuré.  
Etude d'une route. La N 192 et la N 308 de  
La Défense au pont de Maisons-Laffitte.  
ADROS-UP3, 1984.

Roger DION.

Essai sur la formation du paysage rural français.  
Guy Durier, édit. Neuilly-sur-Seine, 1981.

Nicole GREZEL.

Trame agraire et maîtrise de l'eau  
in Métropolis n° 26

S. HENIN.

La "Révolution Agricole"  
in Encyclopédia Universalis. Tome I, 1974.

Anne FORTIER-KRIEDEL.

La Découverte du Paysage... In "OUVRAGES D'ART"  
Revue MONUMENTS HISTORIQUES. N° 150-151. Mai/Juin 87.  
Edt. C.N.M.H.S., Paris.

Philippe PANERAI.

Projets urbains et Banlieues  
in CONSTRUIRE LA VILLE. Projet en Banlieue.  
Ecole d'Architecture et d'Urbanisme de Versailles, 1983.

PARIS ET L'ILE DE FRANCE.

Centre de recherches et d'études sur Paris et  
l'Ile de France (Hôtel de Ville de Paris).  
numéro spécial Août 1984.

Pierre PEDELABORDE

L'agriculture dans les plaines alluviales dans la  
presqu'île de Saint-Germain-en-Laye.  
Ed. Armand Colin, Paris, 1961.

Bernard ROULEAU.

Le tracé des rues de Paris. Formation, Typologie,  
Fonctions.  
Editions du C.N.R.S., Paris, 1967.

Léandre VAILLAT.

Métamorphose de la Banlieue.  
Revue l'Illustration, n° 4381, 5 Octobre 1935.

## CARTES ET PLANS CONSULTES

Joseph DUCY.

Plan début XVIIIème de la capitainerie royale  
de Saint-Germain-en-Laye.

Abbé de la GRIVE.

Carte des Environs de Paris (feuille 7)  
1/17280ème.

CARTE DES CHASSES DU ROY.

1764-1773, feuilles Poissy et Paris  
1/28800ème.

CARTE DE CASSINI.

1750-1818, Paris et ses Environs  
1/86400ème.

CARTE TOPOGRAPHIQUE. 1/25000ème

1981, Paris I.G.N.,  
Feuilles 2214-Est, 2314-Ouest et Est.

CARTE TOPOGRAPHIQUE. 1/100000ème. Paris-Rouen.

1982. Paris. I.G.N.

CARTES DIVERSES DU DEPOT DE LA GUERRE ET DU SERVICE  
GEOGRAPHIQUE DE L'ARMEE.

de 1832 à 1879 et leur révision de 1932 à 1936.  
Echelles 1/80000ème, 1/10000ème, 1/20000ème.

CADASTRE NAPOLEONIEN.

Communes de Sartrouville, Houilles et Bezons.  
Echelles 1/1250 à 1/2500ème.

PLAN TOPOGRAPHIQUE DU SERVICE DU CADASTRE. 1/2000ème.

1966. Révisé 1972.