



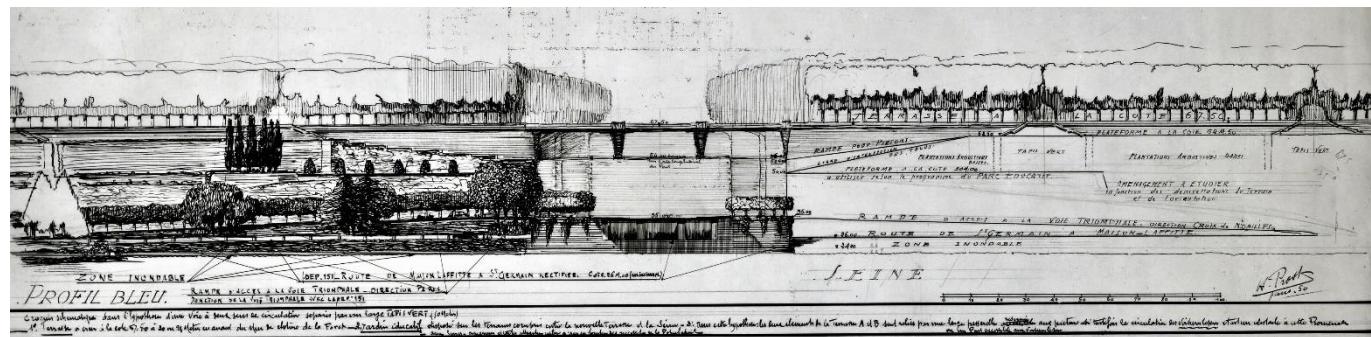
page n° 63 du 8 juin 2022



L'aboutissement de l'Axe triomphal dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye : le projet d'Henri Prost (1950)

Les archives de l'architecte-urbaniste Henri Prost conservent la photo d'un dessin, daté de 1950, qui représente un projet pour l'aboutissement de l'Axe triomphal au pied de la forêt de Saint-Germain en Laye. Celui-ci tente de résoudre la différence de niveau entre la berge du fleuve et la forêt sur le plateau, ce que l'architecte appelle « la montée de l'axe triomphal » jusqu'à la Croix de Noailles. Tantôt qualifié de voie rapide, tantôt d'autoroute, le tracé de cet axe depuis La Défense est esquissé dès 1928 dans le cadre des premières études pour le plan d'aménagement de la Région parisienne (PARP) qui avait été confié à Henri Prost et à son équipe d'urbanistes. L'axe, partant du carrefour de la Défense devait franchir par deux fois la Seine et traverser la plaine de Montesson. C'est dans le cadre de la révision du PARP, à la fin des années quarante – et qui sera entérinée en 1956 – qu'Henri Prost est rappelé comme conseiller au ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme.

Il semble que ce soit à ce moment seulement que Prost développe l'idée de prolonger la Grande Terrasse construite par Le Nôtre en intégrant à l'orthogonale la voie rapide projetée. Le document d'archive présente en coupe-élévation longitudinale à la Seine, à l'échelle du 1 : 100e, le profil de l'axe routier qui devait passer sous la nouvelle terrasse pour remonter sur le plateau de Saint Germain.

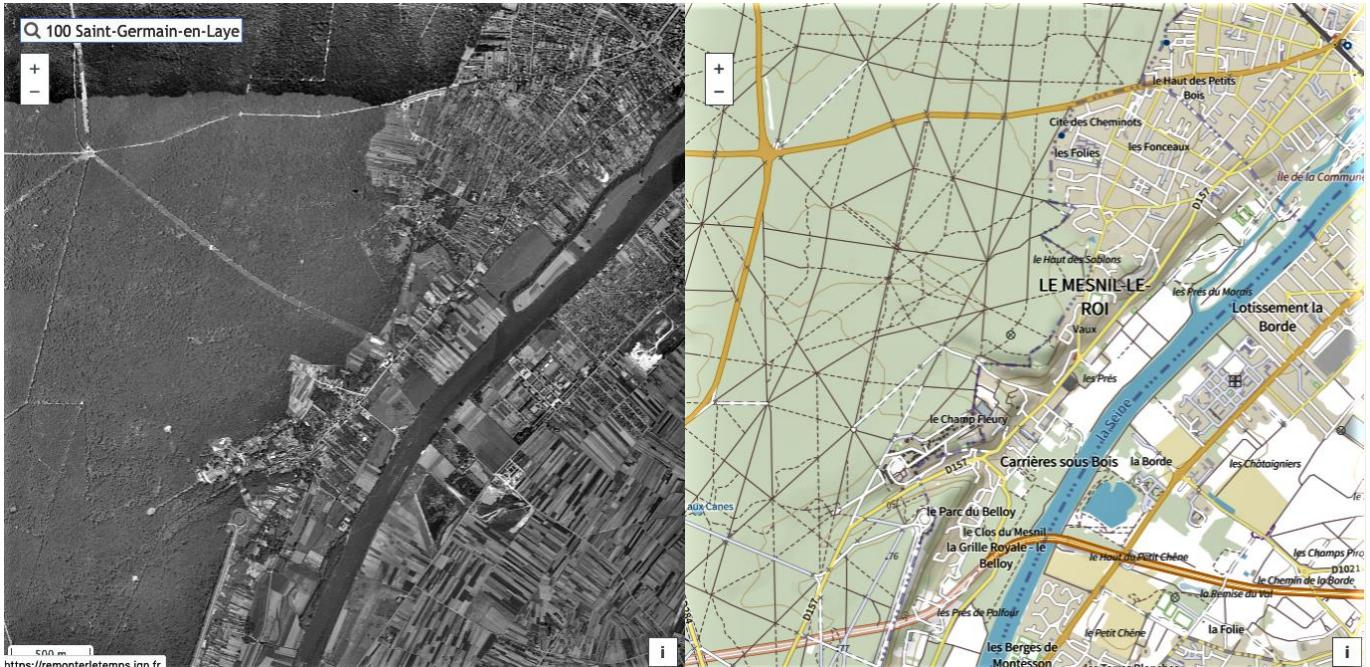


Dessin d'Henri Prost, Fonds Prost, HP-PHO-002-03-03, Centre d'Archives d'Architecture Contemporaine

Une lecture attentive des cotes de niveaux indiquées sur les dessins de l'architecte permet de déduire l'inscription topographique de la voie à son passage sur la Seine : la terrasse est ainsi prolongée vers le nord, en direction de Maisons-Laffitte, par un mur de soutènement ancré dans la falaise et traité en passerelle au-dessus de la voie nouvelle.

Contrairement à l'ancienne terrasse à la quasi verticale dans le coteau, la nouvelle promenade en hauteur (à la cote 67,50) est flanquée de deux plateformes en gradins et en symétrique de l'autoroute. La plus haute de ces plateformes est dédiée à une bande jardinée (cote 62,50 m), et la plus basse à des équipements sportifs et récréatifs (cote 50 m). Les gradins sont reliés entre eux et avec la terrasse nouvelle par des escaliers et des rampes piétons. La promenade haute en terrasse est séparée de la forêt par un mail d'arbres taillés dans la tradition du paysagisme classique pour traiter des lisières entre végétation composée et sauvage.

Un repérage-arpentage *in situ* a permis de situer, avec peu de doute, l'aboutissement du pont en viaduc en limite actuelle des communes du Mesnil-le-Roi et de Carrières-sous-Bois. Venant de la plaine de Montesson, le viaduc autoroutier aurait franchi sur pilotis la Seine et la berge agricole inondable, puis gravi le vallon aplani dit du « Buisson Richard » – aujourd'hui occupé par de charmantes villas – pour aboutir en forêt de Saint-Germain-en-Laye.



Géoportal IGN : photographie aérienne des années 50 et plan actuel

Une photographie aérienne des années cinquante confirme l'hypothèse de cette implantation : on y distingue une claire-voie défrichée depuis le vallon avec un tracé légèrement en courbe vers le carrefour de la Croix de Noailles. Ce défrichement a été réalisé dans le cadre d'un chantier de jeunesse sous Vichy, selon le témoignage de Gilles Hugot au cours du colloque sur le patrimoine urbain à Saint-Germain. La claire-voie a disparu depuis lors, envahie par la végétation et bouleversée par les mouvements de terrain et les reboisements.

Si elle avait été réalisée, cette double infrastructure – voie rapide combinée à la nouvelle terrasse – aurait doté l'Île-de-France d'un second balcon monumental en panorama sur Paris selon une esthétique répondant autant à la tradition qu'à la modernité. Le programme recouvrail des enjeux métropolitains d'importance pour le Grand Paris : un enjeu circulatoire, l'axe est-ouest prolongé depuis La Défense aurait rejoint les nouvelles autoroutes de Normandie et de Bretagne par les routes nationales se croisant à la Croix de Noailles ; un enjeu de loisirs pour les masses qui auraient eu accès à la forêt de Saint-Germain que l'on imaginait équipée pour les sports et le tourisme citadin.

Durant l'Entre-deux-Guerres, la dialectique entre préservation des paysages de l'Île-de-France et modernisation routière fait l'objet de débats où s'impliquent la puissante SPPF (Société de protection des paysages de France) et le Touring Club de France. Y participent des esthètes et critiques d'art, comme André Véra qui tient salon avec son frère le peintre Paul Véra dans leur villa de la Thébaïde à Saint-Germain-en-Laye ou le journaliste Léandre Vaillat dans *Le Temps*.

Henri Prost a concentré dans ce projet tout son savoir-faire pour intégrer dans la topographie une infrastructure de mobilité autant à l'échelle de l'automobile que du piéton, comme un observateur méticuleux à la fois de la vie locale et de l'évolution métropolitaine. Le projet de l'axe disparaît dans les nouveaux projets de 1965 qui détermine un centre d'affaire à la Défense et un tracé plus au sud pour l'autoroute A14. Dans les années qui suivent les infrastructures de transports qui impacteront la Terrasse de Le Nôtre seront camouflées (arrivée en tranchée puis couverture du RER A, creusement du tunnel de la A14) sans pour autant renouveler le paysage culturel en le magnifiant à la manière d'un Henri Prost.

Corinne Jaquand et Juliette Bourgeois
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville

Pour en savoir plus :

« Qu'est-ce que le patrimoine urbain, 1960-2000 », *Bulletin des Amis du Vieux Saint-Germain*, n° 53, 2016 en particulier, Pierre Jomier, Gilles Hugot, « Entre valeur patrimoniale et environnement, la forêt de Saint-Germain », p. 87-95.

Florence Bourillon, « Une fenêtre sur le plus grand Paris. La terrasse de Saint-Germain », Emmanuel Bellanger et alii., dir., *Genres urbains, Autour d'Annie Fourcaut*, 2019, p. 291-303.