

### III. L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN

#### 1. L'ESPACE URBAIN

##### A. Histoire du développement urbain de Taverny

###### Les origines

La première mention écrite connue de Taverny est une charte de 754 signée de Pépin le Bref. Dans ce document, qui confirme Taverny (« *Taberniacus* ») comme fief de l'abbaye de Saint-Denis, l'existence du village est attestée depuis au moins l'an 600.

Le village s'est implanté linéairement, à flanc de coteau, là où surgissaient les sources.

Le coteau était occupé par la vigne qui semble avoir été une des activités de Taverny jusqu'au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, où le phylloxéra et un refroidissement du climat entraînèrent sa disparition.

La forêt était également une des ressources des habitants. La plaine était cultivée et boisée, occupée par de grands domaines, en particulier le domaine de Boissy.

###### L'arrivée du chemin de fer et le développement d'un habitat résidentiel

La ligne Paris-Pontoise fut la première créée, en 1847. Un arrêt est réalisé à la Patte d'Oie d'Herblay, générant ainsi une forte urbanisation, au bénéfice d'une population plus aisée que celle de Taverny.

La ligne Ermont-Valmondois avait été concédée le 4 juin 1873 à la Compagnie des chemins de fer du Nord<sup>11</sup>. Le Conseil Municipal de Taverny avait donné son accord pour la création d'une gare dans le quartier des Mallets le 15 février 1873<sup>12</sup>. L'entrée en service de cette ligne à voie unique eut lieu le 26 août 1876. En 1888, la ligne fut mise à double voie.

L'arrivée du chemin de fer à Taverny, en 1876, stimula de manière déterminante le développement urbain de la commune. Ce nouveau moyen de communication qu'est le train, favorisa la construction de pavillons en périphérie du village. Ce type d'habitat nouveau était en général destiné à une clientèle bourgeoise et servait de résidences secondaires. Ces maisons à étages étaient relativement vastes et très souvent en pierre meulière. On peut toujours observer rue du Maréchal Foch de nombreux exemples de cette typologie d'habitat.

Taverny comptait 2057 habitants en 1886, puis 3619 en 1911.

Les grandes demeures de la Côte datent également de cette époque. Elles servaient de lieu de villégiature à la noblesse et à la bourgeoisie parisiennes. Des châteaux sont également édifiés ou reconstruits : Haut-Terre, Picot, Tuyolle.

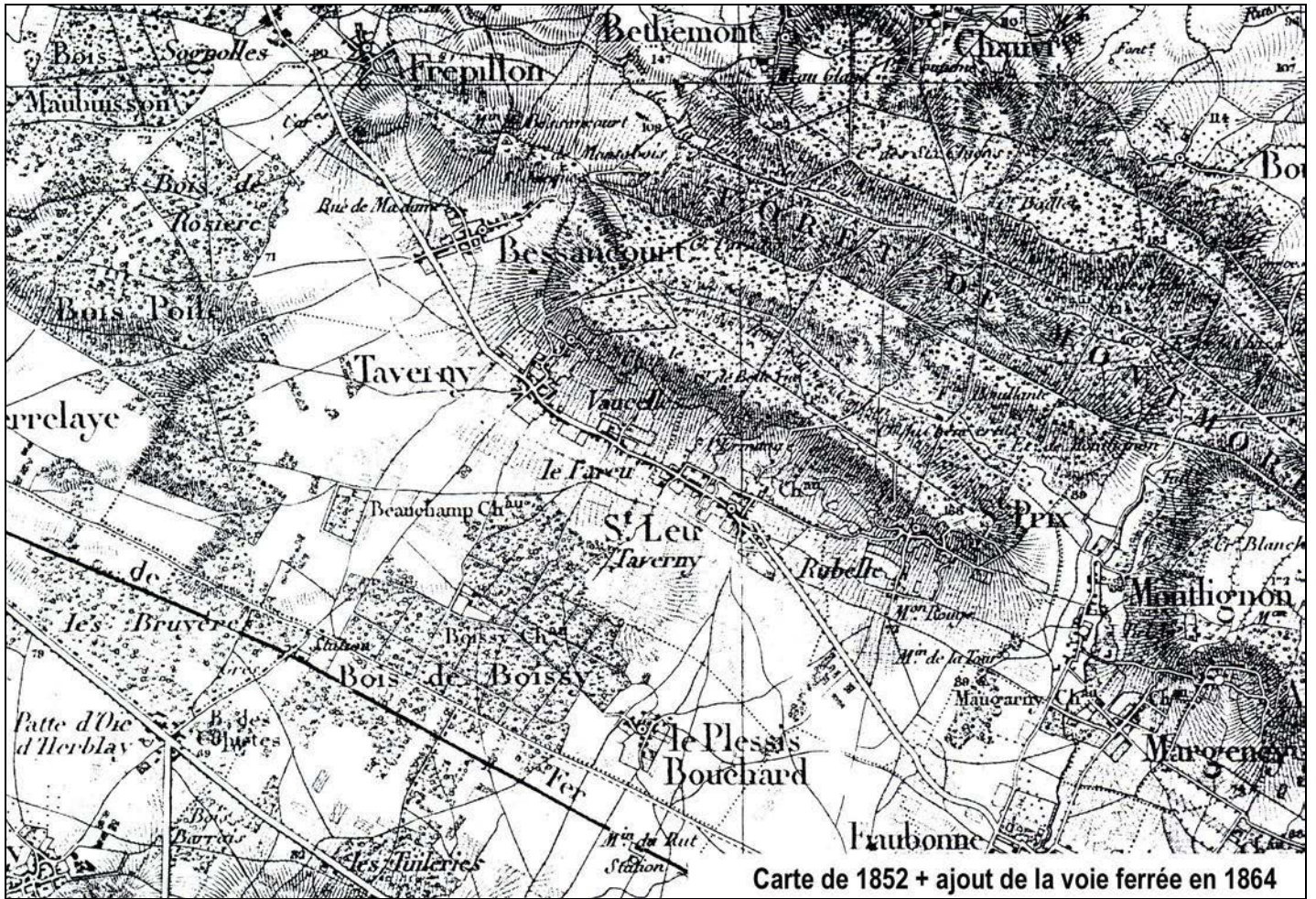
De la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle au début du XX<sup>ème</sup>, la vigne diminue en surface au profit du maraîchage, en raison de la proximité de Paris et de la concurrence du midi de la France. L'artisanat et l'industrie se développèrent (charbonniers et bûcherons dans les bois, exploitation souterraine du gypse à partir de 1863, plâtrières, usine à gaz à partir de 1881).

De nouveaux équipements apparaissent (téléphone, éclairage public, nouveau cimetière en 1861, salle des fêtes en 1886). La rue de la Station, élargie, devient l'avenue de la Gare, axe majeur du centre-bourg en 1905.

0

<sup>11</sup> Le projet de création de la ligne Paris-Valmondois avait été formulé dès les années 1850-60 par le baron Haussmann, préfet de la Seine, qui prévoyait la création d'une grande nécropole sur le plateau de Méry, cette ligne devant permettre sa desserte. Le projet repris par le Conseil municipal de Paris fut par la suite définitivement abandonné, tandis que les travaux de création de la ligne étaient déjà engagés en 1874.

<sup>12</sup> La gare de Taverny sera ultérieurement transformée par l'architecte de la Compagnie du Nord, professeur d'architecture à l'école Polytechnique, Gustave Umbdenstock (1866-1940), dans une optique résolument régionaliste. On lui doit également la réalisation de la gare de Saint-Leu la Forêt.



## **La poussée de la banlieue pavillonnaire des années 1920-1930**

A l'image de la région parisienne, Taverny connaît une poussée démographique dans les années 1920-1930. La Ville redevient chef-lieu de canton en 1931. Elle compte alors 5303 habitants.

L'urbanisation au moyen de lotissements (Loi LOUCHEUR) se fait au détriment des terres agricoles, maraîchères et fruitières, notamment dans la Plaine, où il devint nécessaire de construire une école, puis une chapelle en 1935.

Les deux pôles d'urbanisation (Centre-bourg et la Plaine) se sont ainsi progressivement rejoints.

Quant au hameau de Beauchamp, il finit par devenir une commune autonome en 1922, en prenant 140 ha à Taverny et une partie des territoires des communes de Montigny et de Pierrelaye.

## **1960-1990 : l'urbanisation massive**

La dernière grande phase de croissance urbaine à Taverny débute dans les années 1960. Dans un contexte général d'extension péri-urbaine, l'Etat, via le district de la Région Parisienne et l'IAURP, planifie le développement de la banlieue et élabore des documents qui localisent à Taverny d'importants développements pour accueillir 40.000 à 50.000 habitants à terme.

C'est ainsi que le Plan Directeur Intercommunal d'Urbanisme de la Vallée de Montmorency (PDUI n°33) de 1956, révisé à plusieurs reprises, puis le SDAURIF de 1965 (Plan Delouvrier) prescrivent la création d'ensembles d'habitat et d'une zone industrielle dans la plaine du Chêne Bocquet et sur Beauchamp. Les espaces agricoles de Taverny sont en quasi-totalité mis en ZAD pour éviter la spéculation foncière.

Le schéma directeur de 1965 prévoit également d'intégrer la ligne de Valmondois au réseau RER et de réaliser une coulée verte entre la butte de Montmorency et celle de Corneilles. L'Etat prévoit en outre de créer un centre urbain nouveau dans la plaine de Boissy au Plessis-Bouchard, afin de structurer l'urbanisation de toute la vallée de Montmorency, mais ce projet de ville nouvelle sera abandonné dès 1969, faisant ainsi de cette plaine une importante réserve foncière non urbanisée aujourd'hui.

Les opérations immobilières et d'urbanisme qui découlent de ces plans ou qui les accompagnent ont été :

- Les Gaudins en 1956,
- Les Lignières I (400 logements) en 1967 ;
- L'ensemble Guynemer-Mermoz (400 logements) en 1967 ;
- L'ensemble pavillonnaire des Beauchamps (456 pavillons, « Les Barbus ») dans les années 1960-1970 ;
- La ZUP<sup>13</sup> de la Croix-Rouge, créée en 1964, devenue en 1969 la Z.A.C.<sup>14</sup> « E 600 », prévoyait sur 83 ha la construction de 1745 logements et d'équipements publics. La ville de Taverny confia la concession de cette Z.A.C. à la SEMEASO<sup>15</sup>. L'ensemble Jean Bouin fut terminé en 1975-1977 et les premiers locataires des Sarments arrivèrent en 1980 ;
- La ZAC du Carré Sainte-Honorine, créée en 1971 par la SCIC, filiale de la Caisse des Dépôts et Consignation. Le programme de cette ZAC prévoyait la réalisation de 1500 logements, mais il fut révisé à la baisse en 1980, au profit d'un urbanisme pavillonnaire (rue des Lilas, rue de la Marne...).
- La création de la Z.A.D.<sup>16</sup> des Lignières date de 1966. Initialement plus de 1200 logements y étaient prévus, mais la Z.A.C. correspondante ne fut pas créée. La SEMEASO, titulaire du droit de préemption, ayant fait faillite en 1981, c'est l'AFTRP (Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne) qui prit le relais. Les différentes municipalités de Taverny obtinrent que le programme soit réduit à environ 500 logements et le PAZ<sup>17</sup> ne fut approuvé qu'en 1986 (puis révisé en 1992). Cette ZAC a été supprimée en 2002.

0

<sup>13</sup> Zone à Urbaniser en Priorité

<sup>14</sup> Zone d'Aménagement Concerté

<sup>15</sup> Société d'Economie Mixte d'Aménagement de Seine-et-Oise

<sup>16</sup> Zone d'Aménagement Différé

<sup>17</sup> Plan d'Aménagement de Zone

Dans cette période furent également réalisés plus d'un millier de pavillons en accession à la propriété.

La ville a entrepris alors un important effort d'équipement (écoles, équipements sportifs et sociaux, caserne de sapeurs-pompiers).

L'A115 est prolongée à Taverny en 1976. Les artères majeures que sont le boulevard du Temps des Cerises et la 7<sup>ème</sup> avenue sont tracés.

**Malgré la baisse des objectifs de croissance, puisque le P.O.S. de 1981 prévoit 27.000 habitants en 2000, la Ville est confrontée à d'importantes difficultés :**

- Les tentatives de développement de la zone industrielle entre 1968 et 1980 ne se concrétisent pas, malgré la constitution d'un syndicat intercommunal en 1970 et une déclaration d'utilité publique en 1973. L'Etat privilégie de fait le développement de la zone industrielle de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, au détriment de la Vallée de Montmorency ;
- Le passage à niveau de la rue d'Herblay à la Gare est fermé en 1975. Malgré la compensation du nouveau passage inférieur de l'avenue Allende, le centre-ville se retrouve isolé et ses chances de rayonnement et de réhabilitation disparaissent. La question d'un deuxième centre à Taverny est posée dès 1979<sup>18</sup> ;
- Enfin, la desserte en transports en commun reste notoirement insuffisante. Ce n'est qu'en 1980 qu'est créée la première ligne de bus. L'Etat met en service le RER C à Montigny-Beauchamp huit ans plus tard en 1988 (projet « VMI »).

**Au total, les tavernaciens trouvent peu d'emplois sur place. En 1975, le taux d'emploi est de 0.40 %. Les recensements de 1975 et 1982 montrent que 80 % des tavernaciens travaillent hors de la commune. Ils se déplacent difficilement dans Taverny et vers l'extérieur. L'appareil commercial est concurrencé par les grandes surfaces des alentours, dont le centre de Cergy.**

**Si aucun schéma directeur d'urbanisme ne vient structurer le développement de la Vallée de Montmorency, dont les prévisions de croissance démographique sont réduites à la baisse au SDAURIF de 1976, il faut noter que cette urbanisation s'accompagne d'un effort en faveur de l'environnement forestier.** Le bois de Boissy est classé en 1973 et la forêt de Montmorency devient site inscrit en 1976. Un contrat régional, négocié en 1981, permet également d'aménager pour le public le bois de Boissy et de créer une passerelle piétonnière au-dessus de l'A 115, en vue de structurer cette zone centrale très riche en équipements publics.

### **Depuis 1990, l'infléchissement de la croissance permet à la Ville de mieux assumer son nouveau rôle de pôle urbain**

Les années 1990 sont celles de la réalisation de la dernière grande opération de logements héritée des années 1960 : la ZAC des Lignièrès. Terminée en 2001, cette opération accueille désormais 1500 habitants, dans une composition urbaine traditionnelle, mêlant habitat individuel et habitat collectif, logement social et logements en accession.

La ZAE se développe enfin à partir de 1988, au moyen de plusieurs ZAC aménagées par l'AFTRP (ZAC du Parc, Châtaigniers II et III). Enfin une nouvelle Z.A.D. d'Etat créée en 1990 dans la plaine du "Chêne Bocquet" a permis dès 1999-2000 la réalisation de la zone d'activité économique du Chêne Bocquet de 19 ha, dans un contexte de limitation de la spéculation foncière.

Ces nouvelles ressources fiscales permettent à la ville de poursuivre son équipement (centre technique municipal, médiathèque, nouveau cimetière, nouvelle mairie et nouveau marché...).

Les transports en communs sont développés (ligne 30-18 en 1995, etc.). L'A115, prolongée avec une tranchée couverte, se termine aux Lignièrès par un nouvel échangeur avec la 9<sup>ème</sup> avenue prolongée.

Un centre commercial régional est ouvert en 1990. Il permet à Taverny de mieux rayonner, mais au détriment du petit commerce de proximité et notamment celui du centre ancien.

0

<sup>18</sup> cf. SOREPA.- Ville de TAVERNY, Plan de référence (analyse et diagnostic).- Paris : juin 1979, 35 pages.

L'environnement n'est pas oublié avec l'adoption d'une charte municipale de l'environnement en 1992, puis la création du PENS en 1994 et enfin avec le lancement d'un plan de pistes cyclables. La Ville obtient la couverture de l'A115 prolongée et la création d'une dalle paysagée.

Cependant, au terme des années 1990, la Vallée de Montmorency n'est toujours pas dotée d'un schéma directeur et les développements se font sans réelle coordination intercommunale.

**En conclusion, le développement urbain de Taverny résulte donc de trois grandes impulsions :**

- l'arrivée du chemin de fer en 1876 ;
- le développement des pavillons de banlieue des années 1920-1930 ;
- le mouvement général d'urbanisation des années 1960.

## **B. Les coupures majeures**

Taverny est marquée par de fortes coupures qui fractionnent le territoire communal en lanières Est-Ouest.

- La forêt, sur la butte de Montmorency, est la première d'entre elles. Elle constitue un obstacle aux déplacements depuis longtemps.
- Le relief du coteau, fortement accentué, rend très difficile les cheminements vers le Nord.

Disposés parallèlement à ces deux premières coupures naturelles, le chemin de fer et l'autoroute A 115 sont venus morceler le tissu urbain au fur et à mesure qu'il se constituait :

- la voie ferrée Paris-Valmondois, ouverte en 1876 et qui passait à l'époque en limite d'agglomération. Cinq franchissements ont été aménagés (voies surbaissées ou passages à niveau). Cette coupure a induit l'interruption de certaines voies (rue d'Herblay/RD 106 et rue de Pierrelaye) et un développement en impasse des nouvelles rues.
- l'autoroute A 115 qui passe en dénivelée entre Saint-Leu-la-Forêt et le carrefour de la Croix-Rouge. Dans son prolongement, l'autoroute est couverte et aménagée en espaces verts, ce qui réduit la coupure, évitant d'entailler plus avant le tissu urbain communal.
- la voie ferrée Paris-Pontoise qui passe au Sud de la commune, en dehors du territoire communal. Cette seconde ligne de chemin de fer contribue également au fractionnement du tissu urbain en limitant les liaisons avec les territoires situés plus au Sud. Cette ligne clôture, en quelque sorte, le territoire communal.

Dans une moindre mesure, le boulevard du Temps des Cerises et l'avenue de la Division Leclerc divisent le territoire communal. En effet, leur grande emprise (25 mètres), et l'aspect de leurs abords ne correspondent pas à ceux de voies urbaines. Le tracé de ces deux infrastructures départementales a eu pour conséquence le développement de voies en impasses.

Le bois de Boissy et la plaine de Boissy jouent également un rôle de coupure, vis-à-vis de l'urbanisation du Plessis-Bouchard. Cette coupure n'a pas, pour autant d'effets négatifs. Elle délimite le territoire communal au Sud-Est et permet donc une lisibilité des entrées de ville.

## **C. Les entrées de ville**

### ***Entrée Est depuis St-Leu-la-Forêt par la rue de Paris***

Le tissu urbain est relativement continu de Saint-Leu-la-Forêt à Taverny.

La rue de Paris (RD 928) a un aspect de rue-village, avec son bâti bas et continu, et sa chaussée étroite et sinueuse.

A l'exception de quelques points de vue ponctuels (constructions en retrait, non mitoyennes et clôtures ajourées), on ne voit pas la Forêt de Montmorency depuis la rue de Paris.

Le bâti se compose principalement de maisons de ville de type R+1, alignées sur la rue avec, pour certaines d'entre elles, de grands porches, témoignage du passé rural du hameau de Vaucelles. Les façades, très sobres, sont enduites et ne présentent pas de modénatures, mais simplement parfois des corniches moulurées, quelquefois soulignées par un bandeau de céramique.

A l'entrée de Taverny, le front bâti est continu sur le côté Sud, mais il est interrompu sur le côté Nord par la présence de pavillons en recul par rapport à l'alignement. Bien que l'alignement soit maintenu par la présence de clôtures, ces retraits dégagent des pignons aveugles à l'aspect quelquefois dégradé.

Une attention particulière devrait être portée à l'entretien de ces pignons, qui joue un rôle important dans l'image du centre ville, depuis cette entrée de ville.

Sur Saint-Leu-la-Forêt, le tissu ne présente pas la même homogénéité. Ainsi, juste avant la limite communale, se trouve un collectif R+3 côté Nord et une petite surface commerciale côté Sud (bâtiment en retrait avec stationnement sur le devant). Une enseigne très visible, installée sur un pignon aveugle, signale le magasin.



Les réseaux électriques sont apparents. L'éclairage se fait par des appliques ordinaires (contrairement à la partie centrale de la rue de Paris qui bénéficie de luminaires type lanternes qui valorisent la voie).

La rue de Paris est constituée d'une chaussée étroite de  $\cong 5,5$  m, de large comprenant une voie de circulation en sens unique de St-Leu vers Taverny et d'une voie de stationnement, côté nord, non matérialisée. Les trottoirs sont étroits et aucun passage piéton n'est matérialisé.

### ***Entrée Est par le boulevard du Temps des Cerises (RD 502)***

L'arrivée par le boulevard du Temps des Cerises, en provenant de Saint-Leu-la-Forêt, est marquée par la discontinuité du tissu.

Côté Saint-Leu-la-Forêt, les terrains en bord de voie, sont occupés par des lotissements pavillonnaires récents, alors qu'à Taverny, le bois des Aulnays a été préservé.

Toutefois, le bois subit de fortes pressions de la part des espaces urbanisés environnants, engendrant une diminution progressive de sa superficie.

Sur Taverny, le bois des Aulnays se continue, côté sud, jusqu'au carrefour avec l'avenue de la Division Leclerc.

Côté Nord, il s'interrompt rapidement et laisse la place à un lotissement pavillonnaire. Les maisons, de hauteur R+C, sont partiellement cachées de la voie par un talus.

L'éclairage n'est pas de type urbain et relève plutôt du vocabulaire routier.

Le boulevard du Temps des Cerises est une voie de grande emprise, qu'il était prévu d'agrandir à 2x2 voies.

La chaussée est constituée actuellement de 2x1 voie, longée par un trottoir étroit côté Nord et une piste cyclable bidirectionnelle, séparée de la chaussée par un talus et un fossé végétalisé, côté Sud.



La circulation est très rapide, malgré la limitation de vitesse et les piétons se sentent plus en sécurité en empruntant la piste cyclable.

Cette voie n'a pas un caractère urbain et ce n'est qu'à partir du rond-point de l'Aiguille, que les automobilistes perçoivent qu'ils sont en ville.

### **Accès à Taverny par l'A 115**

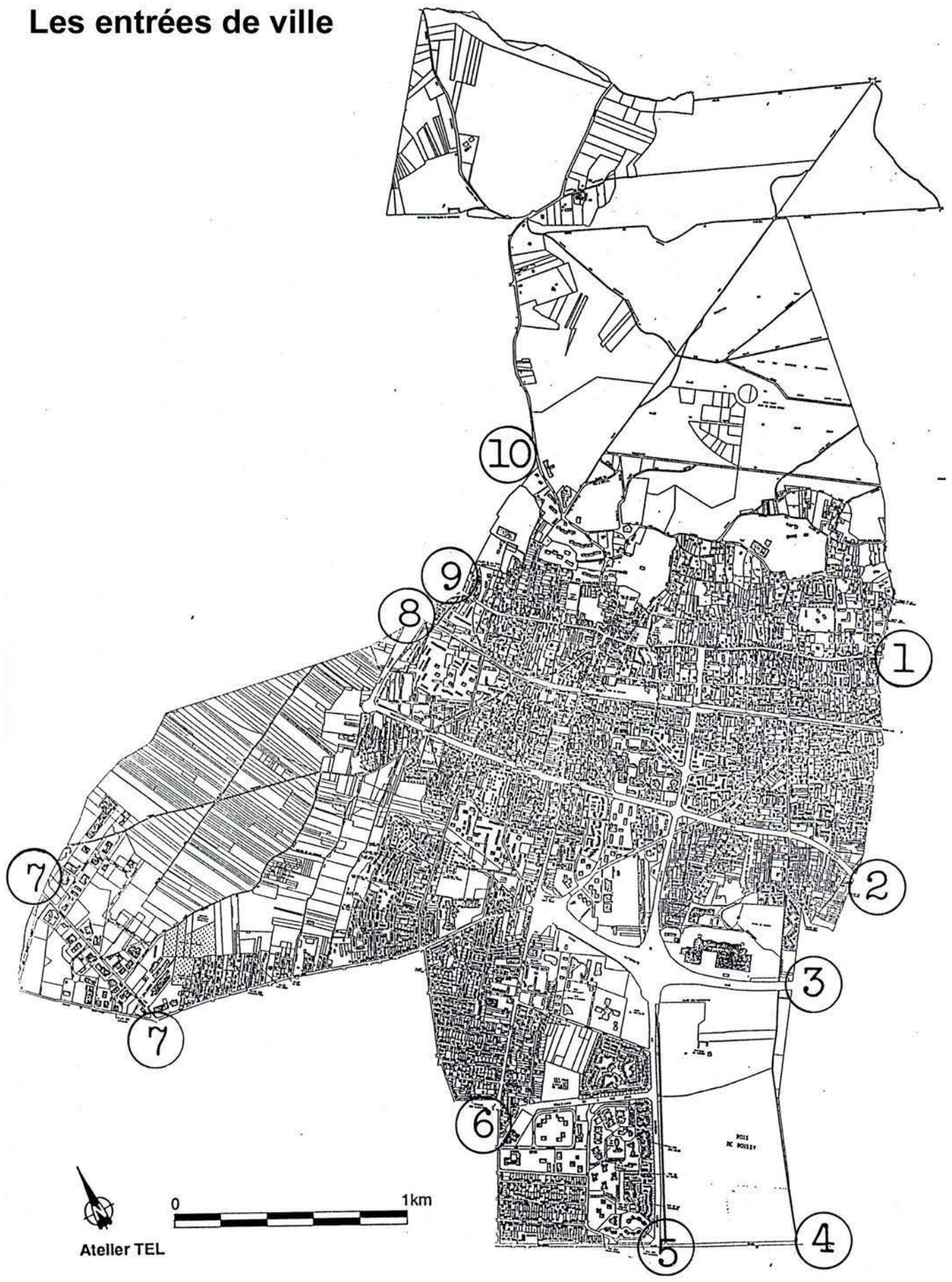
On accède à Taverny en provenance de l'A 15, par l'A 115 qui, en attente de son prolongement jusqu'à la RN 184 à Méry-sur-Oise, a principalement le rôle de bretelle d'accès vers les villes de la vallée de Montmorency.

Cette entrée est ainsi clairement identifiée par une perspective sur le Bois et le château de Boissy à gauche, et sur le centre commercial "les Portes de Taverny" à droite (sans toutefois être trop visible par la présence d'un talus entre l'autoroute et les bâtiments commerciaux).

Il s'agit d'une voirie autoroutière en tranchée, conçue pour assurer la fluidité du trafic.



# Les entrées de ville





### **Entrée Est par la chaussée Jules César**

Cette voie historique est la limite communale entre 4 villes : Taverny et Plessis-Bouchard au Nord, Franconville et Beauchamp au Sud.

L'entrée sur le territoire de Taverny est marquée par la présence du Bois de Boissy, puis le carrefour avec l'avenue de la Division Leclerc qui permet de rejoindre les différents quartiers de Taverny.

La chaussée a 2x1 voie. Elle ne comprend pas de trottoir côté Taverny, mais un bas-côté en terre, utilisé pour le stationnement des véhicules et pour la circulation des cyclistes.

Le long de cette voie, se succèdent des séquences très différentes, constituées :

- sur le côté Nord : d'une grande plaine cultivée permettant des vues dégagées sur la butte de Montmorency (depuis la commune de Plessis-Bouchard), puis du Bois de Boissy (commune de Taverny) ;
- sur le côté Sud : de grandes emprises sportives ouvertes, de secteurs pavillonnaires et de zones d'activités (communes de Franconville et Beauchamp).

Sur la plaine cultivée de Plessis-Bouchard, 3 panneaux publicitaires de 4x4 (16m<sup>2</sup>) précèdent l'entrée dans Taverny.



Le panneau signalant l'entrée sur le territoire tabernacien n'est localisé qu'à l'entrée de la zone urbanisée, c'est-à-dire au carrefour de la chaussée Jules César et de l'avenue de la Division Leclerc.

Etant donné le caractère routier de la voie dans cette zone, la circulation est rapide.

### **. Entrée Sud depuis l'avenue de la Division Leclerc**

La RD 407 (avenue de la Division Leclerc) permet d'accéder à Taverny, depuis la RN 14 et l'A 15.

L'entrée dans Taverny se fait au niveau du carrefour de l'avenue de la Division Leclerc avec la chaussée Jules César.

En fond de perspective, on aperçoit la butte de Montmorency et l'église Notre-Dame de Taverny.



Le carrefour est matérialisé par un rond-point. Au sud de ce dernier, sur la gauche, se trouve un concessionnaire automobile, et sur la droite des locaux d'activités.

Au Nord du rond-point, sur la gauche de la voie, se trouvent les ensembles d'habitat collectif du Carré Sainte Honorine, et sur la droite un espace vert (réserve foncière qui devait originellement servir à l'élargissement de la voie), qui sert d'espace intermédiaire entre le bois de Boissy et la chaussée.

La chaussée est de 2x1 voies séparées par un petit terre-plein engazonné. Un seul trottoir existe sur le côté gauche de la voie.

L'aspect général de la voie (large avenue, éclairage type routier) engendre une circulation rapide.

### ***Entrée Sud depuis la rue d'Herblay et la rue Sainte-Honorine***

Quand on arrive à Taverny par la RD 106 (rue d'Herblay), en provenance de l'A 15 ou de la RN 14 (carrefour de la patte d'oie d'Herblay), on n'observe pas de discontinuité dans le tissu urbain.

A l'entrée de ville, le bâti est très hétérogène de part et d'autre de la limite communale entre Beauchamp et Taverny.

En fond de perspective, on voit la butte de Montmorency.

Le carrefour des rues Sainte-Honorine et d'Herblay est constitué de petits collectifs, RdC ou R+2 à l'alignement, avec commerces en rez-de-chaussée. On trouve plus au Nord, quelques pavillons en retrait par rapport à l'alignement.



Les commerces répartis de part et d'autre de la voie, de façon discontinue, fonctionnent comme un prolongement du tissu commercial de Beauchamp.

L'éclairage est constitué d'appliques de type routier, installées sur les poteaux en béton, supports du réseau électrique.

De petites enseignes en drapeau s'ajoutent à l'ensemble pour donner à la voie un aspect désorganisé.

La chaussée est constituée de 2x1 voie et le stationnement se fait en empiètement sur le trottoir des deux côtés de la voie. Il n'existe pas d'aménagement particulier pour les cyclistes.

En venant de la chaussée Jules César, on peut également rejoindre Taverny, en empruntant la rue de Sainte-Honorine.

Cette rue est constituée d'un tissu pavillonnaire. Les constructions sont implantées en retrait de l'alignement.

On a, depuis la rue de Sainte-Honorine, une perspective sur la forêt de Montmorency.

L'éclairage est de même type que sur la rue d'Herblay. Les réseaux électriques sont apparents.

Cette rue est en sens unique de la chaussée Jules César vers la rue d'Herblay. Le stationnement se fait en bordure de chaussée, côté droit.

### ***Entrée par la zone d'activité de Taverny***

L'accès à Taverny peut faire par l'avenue des Châtaigniers, côté Nord-Est, depuis la RD 411 ou la RD 191 qui longent la limite communale.

Cette voie sert principalement à desservir la zone d'activités. La limitation de tonnage réduit, par ailleurs, l'accès aux autres quartiers de Taverny (limitation à 7,5 tonnes sur la rue de Saint-Prix).

L'entrée Nord-Ouest de la rue des Châtaigniers, est marquée côté Ouest de la RD 411 (sur Bessancourt) par la présence de la déchetterie intercommunale (la hauteur d'un dépôt de ferraille dépasse largement celle du mur qui clôture le terrain en question). Cet élément, dans l'environnement immédiat de la zone d'activités, est dévalorisant.

L'avenue des châtaigniers est longée par des locaux d'activités type hangar de hauteur RdC à R+1, disposés en retrait de l'alignement. Les clôtures sont ajourées et doublées ou non de haies végétales.

Le carrefour des rues des Châtaigniers et de Saint-Prix est caractérisé par la présence d'un rond-point au milieu duquel se trouve un chêne.



L'avenue des Châtaigniers est en double sens de circulation (2x1 voie) et connaît un trafic très important, inadapté à la structure de la chaussée.

### ***Entrée Ouest par le boulevard du Temps des Cerises (RD 502), RD 409 et A115***

On accède à Taverny via le giratoire situé sur la RD 409 (croisement avec la RD 502), en provenance de Bessancourt au Nord (RD 409) ou de l'A 115, au Sud. L'entrée dans l'agglomération tabernacienne se fait par la traversée du nouveau quartier des Lignières.

Le bâti, le long de l'avenue, se compose de maisons de ville regroupées par trois, de hauteur R+1 ou de collectif de hauteur R+2/+3. Ces constructions sont situées en recul par rapport à l'alignement. L'espace vert, situé au devant des habitations, est clôturé par des murets bas ou laissé totalement ouvert.

La conception générale de ce quartier (bâti systématiquement en retrait, contre-allées, espace verts privés ouverts) est très différente de celle des quartiers alentours.

Des arbres ont été plantés, de part et d'autre de la chaussée, mais ces jeunes plantations n'ont pas encore un rôle important dans le paysage urbain.

L'éclairage se fait par des lampadaires bas et les réseaux électriques sont enterrés.



L'entrée dans Taverny est précédée sur la commune de Bessancourt par la présence de quelques panneaux publicitaires et pré-enseignes.

L'emprise de la voirie est très importante. Elle se compose :

- d'une chaussée centrale en double sens de 2x1 voie ;
- de trottoirs, adjacents à la chaussée, en partie engazonnés,
- de contre-allées latérales, constituées d'une voie de circulation et d'une voie de stationnement ;
- de trottoirs étroits, en limite de l'espace privé.

**L'entrée à TAVERNY se fait aussi par la RD 409 et l'A 115, récemment ouverte** : le paysage est peu urbanisé et les vues sont lointaines, malgré les buttes anti-bruit (zone agricole de BESSANCOURT, plaine de Pierrelaye). On a également de belles vues sur le coteau de la forêt de Montmorency et sur l'église.

### ***Entrée Ouest par la rue de Paris depuis Bessancourt***

La rue de Paris est en double sens de circulation sur Bessancourt et sur une petite portion de Taverny, jusqu'à la rue de Bessancourt.

Le passage d'une commune à l'autre est principalement marqué par l'arrêt des alignements d'arbres qui existent sur le territoire de Bessancourt.

Le bâti est relativement hétérogène. Il est constitué principalement de pavillons de R+1 à R+1+C disposés en retrait par rapport à l'alignement. La continuité est assurée par les clôtures qui se composent de murs bahuts en meulière, surmontés de grille type parisien.



L'éclairage est de type routier et les réseaux électriques sont apparents.

La chaussée est constituée de 2x1 voie. Le stationnement se fait en empiètement sur le trottoir des deux côtés de la voirie.

### ***Entrée par le Nord-Ouest par la forêt de Montmorency (route de Béthemont)***

La route de Béthemont est une voie étroite, au tracé sinueux, en double sens de circulation, qui permet d'atteindre Taverny depuis les communes de Chauvry et de Béthemont-la-Forêt, en longeant la forêt de Montmorency.

La voie passe devant le hameau du Montubois, puis traverse la base militaire n°921 visible uniquement par la présence, dans sa partie Sud, de bâtiments en bordure de la route (mess des officiers, parking, logements).

La voie descend ensuite vers le centre ancien, en étant bordée par de petits collectifs et la grande propriété du Haut Tertre, l'ensemble étant largement planté.



## D. La morphologie urbaine

### Habitat du Centre Ville

#### **Analyse du tissu urbain et des types architecturaux dans le Centre Ville**

En raison du site (présence des sources et raison défensive), le village de Taverny et le hameau de Vaucelles se sont développés à la même altitude, linéairement, le long du coteau Sud de la butte de Montmorency.

Le bâti du centre-ville peut se classer en cinq catégories :

- 1) Les maisons rurales (bâti villageois traditionnel),
- 2) Les maisons de ville,
- 3) Les demeures bourgeoises,
- 4) Les bâtiments publics ou d'intérêt collectif,
- 5) Les bâtiments d'habitation collectifs récents.

Le centre-ville fut urbanisée au fil des siècles, le bâti traditionnel s'y est implanté à l'alignement de la voie et d'une limite séparative à l'autre, constituant ainsi une continuité urbaine forte. Les hauteurs de bâtiments sont homogènes et ne dépassent pas R+3+C. Des constructions pavillonnaires se sont au cours du temps insérées dans ce tissu traditionnel, en maintenant la continuité urbaine grâce aux clôtures en général doublées de plantations. Dans ce tissu, l'important n'est pas la continuité des toitures, mais la continuité des façades lisses à l'alignement, comme l'énonce avec clarté le cahier de recommandations architecturales de 1993 :

*« Taverny étant à l'origine un village-rue, il en résulte, en ce qui concerne les façades, un alignement très strict : les maisons y sont construites en double mitoyenneté, le passage en fond de parcelle étant lui-même assuré par un porche, véritable thème architectural tabernacien, qui à lui seul évite toute discontinuité de façade. Le principe en est tellement évident qu'il semble falloir le sauvegarder à tout prix : les façades se doivent d'être continues, « lisses », sans ressauts ni retraits. Pour ce qui est des décrochements de toiture, l'image en est tout à fait différente : il n'y a pas à Taverny de toitures en continuité, chaque maison disposant au contraire de sa couverture propre et spécifique : la première sera en tuile mécanique avec une pente de 25°, et sa voisine sera couverte à la Mansart. Cette dualité délibérée façades / couvertures est justement la particularité la plus forte de Taverny. Aussi, les faîtages ni les chéneaux n'étant alignés, les pentes n'étant pas imposées, faut-il prendre garde aux « sauts » de volumes trop importants, de l'ordre de plus d'un étage complet, risquant de rompre l'échelle urbaine, introduire une discontinuité de façade, et de se retrouver en contradiction avec l'esprit du lieu. Les volumes proéminents, ainsi que les « dents creuses », seraient donc à éviter : toute nouvelle construction met en jeu l'équilibre de la rue dans laquelle elle s'insère ».*

#### Les maisons rurales et les maisons de ville

*« Les maisons rurales et les maisons de ville construites à l'alignement de la rue constituent l'ossature principale du centre ancien de Taverny. Les maisons de vigneron du début du siècle se sont transformées en unités d'habitations, avec parfois des commerces à rez-de-chaussée. Certaines cours abritent de petites industries ou activités, d'autres des habitations. Les maisons de ville, sur un parcellaire plus étroit, sans porche d'accès vers le jardin, ont subi peu de modifications »* (extraits du cahier de recommandations architecturales de 1993).

Le parcellaire est orthogonal à la rue de Paris. Les parcelles sont assez étroites sur rue (7 à 10 m en moyenne), mais sont profondes (25 à 60 m), soit des surfaces comprises entre 175 m<sup>2</sup> et 600 m<sup>2</sup>. Il y a évidemment de plus grandes parcelles.

La profondeur des constructions est souvent égale à 8 ou 9 m, et les maisons sont implantés sur les limites latérales. A l'intérieur de l'îlot, des appentis ou des extensions ont été souvent édifiés sur une limite latérale, dans une bande de 25 m à compter de l'alignement, ce qui donne un bâti en « L », ou un bâti de second rang, et donc une cour entre les deux rangs. La longueur des façades ne dépasse pas 5 travées de baies et la moyenne d'établit à 2 ou 3 travées. Les modénatures sont fréquentes. La hauteur est en général R+1+C, parfois à R+2+C.

### Les demeures bourgeoises du XIX<sup>ème</sup> siècle

« Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, Taverny connaît un grand engouement de la part de bourgeois ou de gens aisés. Des architectes proposent des maisons adaptées à leur mode de vie et à leur fortune. Ceux qui n'y séjournent qu'occasionnellement se font construire des maisons de campagne, d'autres résident dans des « villas » ou de petites maisons « bourgeoises », les plus riches choisiront un hôtel. Pour les moins chères des habitations, c'est la pierre meulière qui est utilisée comme matériau de construction, ainsi que la brique » (extraits du cahier de recommandations architecturales de 1993). Ces demeures sont construites en retrait, au milieu de la parcelle. La hauteur est en général R+1+C, parfois à R+2+C. Elles comportent une grille ouvragée sur rue.

### Les bâtiments publics ou d'intérêt collectif

Il s'agit des hôtels de Ville successifs, de la gare, de la clinique du Champ Notre-Dame, de la Sécurité Sociale, du Commissariat, etc. Ces bâtiments ne sont pas forcément implantés à l'alignement, et leur hauteur ne dépasse pas 13 m, sauf pour l'actuel hôtel de Ville, construit en 1966-1968, dans un style moderne.

### Les bâtiments d'habitation collectifs récents

On les trouve tout au long de la rue de Paris et dans l'avenue de la Gare, mais aussi autour du Parc Ancelot et dans la rue Phanie Leleu. Les toitures sont à deux pentes et l'alignement sur voie est souvent la règle. Dans certains cas, d'importants pignons sur rue ont été édifiés, ce qui dénature le paysage du village-rue. La profondeur des bâtiments est souvent égale à 12 ou 15 m, et ils sont implantés sur les limites latérales. A l'intérieur de l'îlot, les marges d'isolement sont respectées. On aboutit souvent à des bâtiments en « T », de l'ordre de R+2+C à R+3+C.

### Les châteaux et les grandes demeures bourgeoises

A la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle furent construites (ou reconstruites) de grandes demeures localisées principalement sur le coteau. Ces vastes constructions sont implantées dans de grands parcs paysagers qui comportent des arbres rares. Ces domaines sont entourés de hauts murs qui laissent entrevoir une végétation soignée.

### Tissus pavillonnaires

Dès la réalisation de la voie de chemin de fer, en 1876, l'urbanisation sous forme pavillonnaire se développa à Taverny. La rue du Maréchal Foch fut ainsi créée. Cette forme urbaine se développa ensuite sur l'ensemble du territoire communal. Les îlots sont communément de forme régulière, leur profondeur est généralement inférieure à 100 m. Les voies nouvelles ainsi créées ont été intégrées à la trame viaire préexistante, selon un tracé orthogonal qui rationalise les lots. Les constructions sont implantées en recul de la voie dégageant ainsi un petit jardin au-devant et ménageant un jardin privatif plus vaste en coeur d'îlot. Les maisons peuvent être séparées par rapport aux limites séparatives ou groupées par deux ou trois.

### Tissus pavillonnaires en impasse

Construits sous forme de lotissements, ces tissus pavillonnaires sont en général plus récents. Leur réseau viaire est sinueux et ne s'intègrent pas au maillage viaire environnant. Ces lotissements fonctionnent de façon autarcique en tournant le dos à l'urbanisation alentour. Certains disposent de placettes ou d'espaces communs.

### Habitat collectif

Cette urbanisation qu'elle soit de type HLM ou de standing présente les mêmes caractéristiques. Les constructions d'assez grandes hauteurs, implantées sur de grandes parcelles sont desservies par des voiries privées, souvent en impasse et mal reliées au réseau viaire communal. De ce fait, ces quartiers fonctionnent en autarcie, d'autant plus que les habitants disposent sur place des équipements de base (écoles, commerces). L'implantation des bâtiments est indépendante des limites parcellaires : leur orientation se fait en fonction de l'ensoleillement. Il n'y a donc pas de continuité urbaine possible, car pratiquement aucun bâtiment n'est parallèle aux voies (hormis les voies de dessertes internes au quartier). Cette organisation urbaine est une négation de l'îlot et de la rue traditionnelle.

# DECOUPAGE DES QUARTIERS DE TAVERNY (IRIS – INSEE)



0 500 mètres

Source : Plan d'assemblage Iris - INSEE 2000

— Voies routières  
- - - - Voies ferrées

### Habitat rural diffus et hameaux

Ce type d'habitat concerne quelques rares hameaux et fermes répartis sur la commune comme La Vacherie, Montubois (ou la Chicaille), au Nord-Ouest. Cet habitat situé dans la plaine agricole n'est pas relié à l'unité urbaine du centre-ville et à ses extensions.

## **E. Le patrimoine bâti**

### Le patrimoine religieux

- l'église Notre-Dame (monument historique classé) ;
- la chapelle Ecco Homo ;
- la chapelle Notre Dame des Champs ;
- la chapelle Rohan Chabot ;
- le temple de la rue Carnot.

### Les grandes demeures

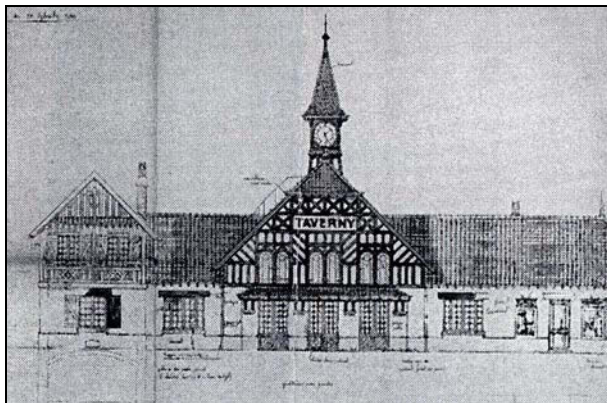
- Château Picot ;
- Château du Haut Tertre ;
- Château de la Tuyolle ;
- Château de Vaucelles ;
- Château de Boissy ;
- demeure située au 48 de la rue de Paris.

Le bâti villageois, principalement dans les rues de Paris, de l'Eglise, de Vaucelles et Carnot.

L'habitat pavillonnaire ancien, dans les rues de Paris, de Vaucelles, du Maréchal Foch et Carnot.

### Le cimetière de la forêt

### La Gare de Taverny<sup>19</sup>



### Le groupe scolaire Verdun

Les clôtures, sur les rues Carnot et de Vaucelles. Ces clôtures situées au-devant de l'habitat pavillonnaire, sont constituées d'un mur bahut (en meulière le plus souvent) surmonté de grille type parisien. Elles sont également souvent doublées de plantations (haies ou arbres en alignement dans les jardins privés).

0

<sup>19</sup> La gare de Taverny a été agrandie en 1924 par les architectes Urbain CASSAN et Gustave UMBDENSTOCK. Selon un parti pris déjà adopté à Senlis et à Saint-Leu-la-Forêt, les architectes reconstruisent cette gare, sur la ligne Paris-Nord – Valmondois, dans un style alliant colombages et soubassements de briques, voulant évoquer le cottage à l'anglaise.

Architecte de la compagnie du Nord et professeur d'architecture à l'Ecole polytechnique, Gustave UMBDENSTOCK (1866-1940) fut l'un des plus farouches partisans du régionalisme. Il réalisa pour la compagnie du Nord un certain nombre de gares comme celles de Senlis, Saint-Leu-la-Forêt, Taverny, Guise, Chauny, Albert, etc... dont l'expression formelle n'est pas totalement conforme à l'orthodoxie prônée et la filiation régionaliste, au sens strict, parfois difficile à établir.



## **F. Les vestiges archéologiques**

Comme cela a été mentionné dans le porter à connaissance du 12 mai 1998 et 9 novembre 2000, la commune de Taverny compte de nombreux secteurs archéologiques :

- Sites archéologiques dont la préservation en place est impérative :
  - Carré Sainte-Honorine et voie romaine Jules César (Habitat gallo-romain et voie romaine Paris/Rouen, fouillés en 1972) ;
  - Camp de César (Camp retranché protohistorique) ;
  - Manoir de Montmorency (ruine du château médiéval) ;
  - Base aérienne/Mess des officiers (nécropole médiévale) ;
  - Château de Boissy (Château médiéval à l'origine) ;
  - Eglise Notre Dame et ses abords (Eglises médiévales).
  
- Sites archéologiques pour lesquelles la D.R.A.C. (service régional de l'archéologie) demande à être consultée pour avis sur tous les projets de travaux susceptibles de porter atteinte au sous-sol :
  - Bois des Aulnays - Habitat gallo-romain ;
  - « Les Beauchamps/le chemin des Ecouardes » (site antique), entre le bois des Ecouardes et l'A115 ;
  - « les 4 arpents » (site antique), face au cimetière et au CTM dans la zone de maraichage.
  
- Sites non encore localisés exactement, mais où existent des indices archéologiques :
  - Rue du Muguet/rue du Lilas (sépulture) (à environ 100 m de la chaussée Jules César) ;
  - Ouest du Bois de Boissy (sépulture) (à environ 100 m de la chaussée Jules César) ;