

INVENTER LE GRAND PARIS

INVENTER LE GRAND

REGARDS
CROISES
SUR PARIS
ET LES
METROPOLES
1919-1944

Les jeudi 4
et vendredi 5
décembre

Les jeudi 4
et vendredi 5
décembre

1976 2016
1965 2015
1934 2014
1913 2013

COLLOQUE
AUDITORIUM
Av. Winston
Churchill
75008 Paris

**Petit-
Palais**



ORGANISATION

Emmanuel Bellanger
(CNRS/CHS)

Frédéric Bertrand (ENSA
Paris Belleville/Ipraus)

Florence Bourillon
(u-pec/CRHEC)

Corinne Jaquand (ENSA
Paris Belleville/Ipraus)

**Comité d'Histoire de la
Ville de Paris**

COMITÉ SCIENTIFIQUE

Karen Bowie (ENSA Paris
la Villette/AHTTEP)

Pierre Chabard (ENSA
Paris la Villette/AHTTEP)

Viviane Claude
(IUP/Lab'Urba)

Laurent Coudroy de Lille
(IUP/Lab'Urba)

Annie Fourcaut
(Université de Paris I/
CHS)

Isabelle Grudet (ENSA
Paris la Villette/LET)

André Lortie (ENSA Paris
Belleville/ACS)

Clément Orillard
(IUP/Lab'Urba)

Frédéric Pousin
(ENS du Paysage de
Versailles/UMR Ausser)

Nathalie Roseau
(ENPC/LATTS)

Simon Texier
(Université de Picardie
Jules Verne/CRAE)

C'est en 1934 que l'architecte Henri Prost et les services de la direction de l'extension de Paris achèvent le Plan d'aménagement de la région parisienne (PARP) pour le compte du Comité supérieur d'aménagement de la Région parisienne (CSARP) institué en 1928. Ce plan, approuvé en 1939, est le premier document d'urbanisme officiel à afficher l'ambition de maîtriser la croissance de la région capitale.

Quatre-vingts ans après sa publication, nombre de questionnements soulevés à l'époque semblent encore à l'ordre du jour. Comment organiser le Grand Paris et non l'étendre davantage ? Comment organiser de façon rationnelle cette agglomération et, en particulier, sa grande banlieue qui est alors sous-équipée, sous-administrée et enclavée ? Comment se renouvellent les cadres politiques, les formes urbaines et paysagères, les configurations d'acteurs et les modes de financement qui agissent sur la transformation de l'agglomération ?

Ce colloque, le second d'une série consacrée à l'histoire du Grand Paris, entend réévaluer le contexte de la planification du Grand Paris dans l'entre-deux guerres en croisant les regards et les études sur les métropoles. Interdisciplinaire et transnational dans sa conception, il vise à éclairer une période couvrant deux décennies de l'histoire de la pensée urbaine qui furent marquées, à leurs deux extrémités, par l'expérience des guerres. Malgré la force des conflits et des nationalismes, la circulation des modèles de projection et d'organisation des territoires métropolitains connaît alors un véritable élan, portée par des congrès internationaux d'architecture et d'urbanisme, des concours et des expositions, par des groupements professionnels et des personnalités emblématiques, politiques et académiques de la réforme urbaine et du « municipalisme ».

SESSION 1 CHANGEMENTS D'ÉCHELLES

Rationaliser le Grand Paris : le concours pour le plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de 1919

**Beatriz FERNÁNDEZ
ÁGUE DA**

Escuela de
arquitectura
de Madrid-
Universidad
Politécnica
de Madrid/EHESS

Le 25 juillet 1919 la Préfecture de la Seine et la Ville de Paris ouvrent « un concours en vue de l'élaboration du plan d'aménagement et d'extension de Paris ». Pour la première fois, la question de la rationalisation de la « Grande ville » est posée en France d'une manière globale, non sectorielle. Le travail de préparation du concours, défini dans sa conception comme un « concours d'idées », avait commencé cependant trois mois auparavant, avec la création d'une Direction de l'extension de Paris chargée de l'application de la loi du 14 mars 1919 sur les plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension des villes. Ce service avait été chargé d'établir les modalités du concours, le montant des primes et de rassembler les éléments du programme. Considérant que « l'aménagement de la Ville et son extension (...) sont, pour Paris, deux choses distinctes », le programme invite les participants à considérer quatre échelles et territoires de projets dans l'agglomération parisienne, à savoir la conception d'un plan d'ensemble, l'aménagement et l'embellissement de Paris intra-muros, l'aménagement de l'enceinte fortifiée et de la zone, et des propositions pour des projets sectoriels. Le premier prix de la Section I, celle concernant le plan d'ensemble de l'agglomération parisienne, est remporté par l'architecte Léon Jaussely.

Cette communication vise, premièrement, à reconstruire le processus du concours depuis sa conception jusqu'aux délibérations du jury et l'attribution des primes au travers de l'analyse des documents officiels, notamment du Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris, des rapports du jury et des procès-verbaux de la Commission d'examen et de rapport (conservés aux Archives de Paris, Tri Briand). Ensuite, à examiner les différents projets de la Section I dans la limite des sources existantes. Bien que la plupart des projets n'aient pas été conservés, l'analyse croisée des sources disponibles, notamment les rapports minutieux du jury sur chaque projet (Archives de Paris, Tri Briand), les publications dans les revues nationales et internationales de l'époque et les cartes des projets primés, permettent d'envisager une étude comparative entre les différentes propositions. Enfin, la communication analysera en particulier le projet lauréat, celui de MM. Jaussely, Expert et Sollier, avec pour objectif de mieux comprendre dans quelle mesure cette première tentative d'aménagement du « plus Grand Paris » a influencé la planification ultérieure de la région parisienne.

Beatriz Fernández Águeda est docteur en architecture et urbanisme, enseignante associée en urbanisme à l'ETSAM (Université Polytechnique de Madrid) et chercheure post-doctorante au Centre de Recherches Historiques (EHESS). Ses recherches portent sur le déclin des villes industrielles et sur l'histoire urbaine et urbanistique au début du XX^e siècle. Durant l'année 2013-2014, elle a réalisé une recherche sur Léon Jaussely et le concours pour l'extension de Paris de 1919, grâce à une bourse du programme « Research in Paris ». Actuellement, elle travaille sur une analyse comparative entre le Grand Paris et le Grand Madrid dans l'entre-deux-guerres. Elle a notamment publié : « Le renouvellement des villes industrielles. Stratégies d'aménagement », *Territoire en mouvement*, n°23-24, 2014, p.3-14; « Planificación urbana y declive industrial : el papel del planeamiento en la evolución de la estructura productiva de Detroit tras la segunda guerra mundial », *Sociología del Trabajo*, n°74, 2012, p.93-118.

Rosemary Wakeman
History Department/
Urban Studies
Program, Fordham
University Lincoln
Center New York

Report of the New York State Commission of Housing and Regional Planning (1926) and the Regional Plan of New York and its Environs

This paper will consider the influence of the regional planning debates in New York, specifically the Report of the New York State Commission of Housing and Regional Planning (1926) and the Regional Plan of New York and its Environs (1929) to the international circulation of methods, models, and concepts of regionalism. The paper will concentrate on “communitarian regionalism” and the “fourth migration” concepts articulated by Lewis Mumford, Clarence Stein, and Benton MacKaye for the Regional Planning Association of America (RPAA). The roots of their convictions lay in Ebenezer Howard’s garden city as well as the regionalist outlook of Vidal de la Blache, the economics of Thorstein Veblen, and the survey method of Patrick Geddes. Their ideas, implemented as part of the Tennessee Valley Authority and the U.S. Federal Government’s Greenbelt Towns became international models of urban reform. Members of CIAM were also inspired by this work. Lewis Mumford’s book *The Culture of Cities* (1938) was the definitive statement of the RPAA’s ideas and among the most influential books in twentieth century planning. The visual portrayal of *The Culture of Cities* was the documentary film “The City” produced for the 1939 New York World’s Fair. Both *The Culture of Cities* and the film “The City” had a profound impact on the progressive imagination internationally. This paper will consider this international circulation of regional models and concepts and consider the impact of the regional debates in New York and the work of Mumford, Stein, and MacKaye from a comparative perspective.

Rosemary Wakeman is Professor of History, Director of the Urban Studies Program at the Fordham University, New York.

Current Project

Practicing Utopia: An Intellectual History of the New Town Movement, Chicago, University of Chicago Press, 2015.

Publications

The Heroic City: Paris 1945-1958, Chicago, University of Chicago Press, 2009.

Guest Editor, Special Dossier: « Les Halles: Politics, Planning, and Urban Space in Paris », *French Politics, Culture & Society*, 25, Summer 2007.

Guest Editor with Thierry Paquot, « Dossier New York », *Revue Urbanisme*, 350, September-October 2006.

Guest Editor with Charles Rearick, Special Issue: « New Perspectives on Modern Paris », *French Historical Studies* 27, Winter 2004.

Editor, *Themes in Modern European History, 1945 to Present*, Michael Biddiss, General Editor, London, Routledge Press, 2003.

Modernizing the Provincial City: Toulouse 1945-1975, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1997.

Recent Articles

« Was there an Ideal Socialist City? Socialist New Towns as Modern Dreamscape », in : Jeffrey Diefendorf and Janet Ward, eds., *(Trans)Nationalism and the German City*, New York, Palgrave Macmillan, 2014.

« Independent Filmmaking and the Paris Suburbs », *French Politics, Culture & Society*, 31(Spring 2013): 84-95.

Veblen Redivivus: Leisure and Excess in Europe, *Oxford Handbook of Postwar European History* (London: Oxford University Press, 2012).

« The Fourth Republic », in Edward Berenson, Vincent Duclert and Christophe Prochasson, eds., *The French Republic*, Ithica, Cornell University Press, 2011.

Un Grand Bordeaux ? La fabrique de la métropole dans l'entre-deux-guerres

Olivier Ratouis
Université Bordeaux
Montaigne /UMR
Adess

& Sylvain Schoonbaert
ENSAP Bordeaux/
UMR Adess

Durant le XIX^e siècle, plusieurs moments façonnent l'évolution des relations entre les communes de l'agglomération de Bordeaux. Ils relèvent de considérations multiples : géographiques (la coupure entre les deux rives et la construction d'un pont en 1822), démographiques comme politiques et économiques (la rivalité économique entre les parties du territoire et l'affirmation conjointe du sentiment communal). En 1853, l'ingénieur Alphand placé sous l'autorité du préfet Haussmann, prépare un plan incluant de larges annexions – lequel ne trouve pas réalisation mais donne jalon à un redécoupage territorial. Bordeaux rencontre ici la chronologie parisienne : la ville annexe en 1865, cinq ans après Paris, parties des communes périphériques pour étendre et redéfinir son territoire communal (Schoonbaert 2013).

Avant la première guerre mondiale, Bordeaux se contient donc dans les limites redéfinies en 1865, c'est-à-dire dans ses boulevards de ceinture en rive gauche (nul besoin ici d'une enceinte de Thiers) et, en rive droite, au long des voies de chemin de fer et d'un port agrandi sur les plaines de la palu de La Bastide. L'héritage de cette structure urbaine est donc particulièrement important pour comprendre les formes de développement ultérieures de l'agglomération.

La loi Cornudet de 1919 n'apporte pas de proposition satisfaisante à la nouvelle phase de croissance dans laquelle la ville se retrouve après-guerre. Le plan Chéroux, issu de la municipalité Philippart élue la même année, s'inscrit dans une vision post-haussmannienne qui n'a pas prévalu à Bordeaux (Callais, Jeanmonod, 2012). La question d'un agrandissement ou d'un recentrement se repose donc durant l'entre-deux-guerres, en termes certes différents, près d'un siècle après la première secousse industrielle qui a bousculé l'organisation physique de la cité girondine.

L'élection en 1925 du socialiste Adrien Marquet ouvre une phase qui ne se clôt qu'avec l'éviction en 1944 de celui-ci qui est devenu ministre de Pétain (Bonin, Lachaise, Taliano-des-Garets, 2007). Une figure domine alors les questions urbaines, celle de l'architecte de la ville de Bordeaux, Jacques Boistel d'Welles.

Ces deux décennies se caractérisent :

- dans les formes physiques, par une accumulation de projets ponctuels, qui entre en contradiction avec un nouveau plan général publié en 1930 et qui va devenir le premier plan directeur de l'agglomération bordelaise (Bénech 2013);
- dans les formes de gouvernance, par la création d'un syndicat intercommunal à Bordeaux en 1932, qui entre parfaitement en résonance

avec le projet d'aménagement de la région parisienne, et qui nécessite une union des maires à l'échelle de l'agglomération, avant de céder la place à un urbanisme d'État.

Moderniser Bordeaux est un grand défi dans les années 1930. Le grand plan du 1^{er} août 1930, dit encore « plan Marquet », s'inscrit dans la politique du maire de contrer les effets de la crise économique de 1929. Il consiste en une politique de grands travaux urbains. Le plan programme dressé alors ne remet pas en cause la forme ou la structure de la ville même et l'emploi de la notion d'urbanisme demeure très discutable dans la mesure où le maire la limite à des travaux d'égouts, à la modernisation des voies publiques et des promenades ou encore à leur électrification. En somme, il s'agit davantage de réseaux que d'urbanisme. Quant au volet des constructions publiques et du logement, il apparaît plus innovant avec de nombreux équipements où s'exprime l'architecture néoclassique ou moderne : la construction de logements sociaux, la modernisation des hôpitaux et des écoles, la construction d'une piscine, d'un stade, un abattoir, une bourse du travail, une régie du gaz et de l'électricité.

En somme, le plan de 1930 ne répond nullement aux exigences d'un plan d'aménagement, d'extension et embellissement (PAEE), telles que l'avait définies la loi Cornudet. Ce sont des travaux d'architecture. Avec la loi sur l'aménagement de la région parisienne du 14 mai 1932, qui est destinée à « organiser et vertébrer l'agglomération parisienne », un plan régional est pour la première fois prescrit à Bordeaux, subordonné aux PAEE des villes. Le maire prend alors conscience de la nécessité d'unir les maires de la banlieue et c'est ainsi qu'il crée un syndicat intercommunal chargé d'effectuer les études d'urbanisme nécessaires à cette fin. Créé par arrêté préfectoral du 20 septembre 1932, ce dernier regroupe 12 communes.

La loi du 8 juin 1935 et le décret-loi du 25 juillet la même année étendent les dispositions parisiennes à toute la France et c'est ainsi que Bordeaux devient juridiquement la première agglomération française à cette date. Le vendredi 20 décembre 1935, le maire demande à son conseil : « d'émettre un avis favorable à la constitution [...] d'un centre régional d'urbanisme ne comprenant que les communes faisant partie du Syndicat intercommunal de l'agglomération bordelaise, c'est-à-dire : les communes de Bordeaux, Bassens, Bègles, Bruges, Le Bouscat, Caudéran, Cenon, Floirac, Lormont, Mérignac, Pessac et Talence. » On retrouve ici l'esprit qui avait prévalu aux réflexions d'Alphand au siècle précédent.

Mais c'est Jacques d'Welles qui tient à présent les rênes de la ville. Ingénieur architecte depuis 1921, architecte en chef en 1929, président du comité des architectes conseils en 1931, il devient l'urbaniste de la capitale girondine et de sa région en 1938. Son plan est remis en chantier le 1^{er} juillet 1940, appuyé par la commission d'urbanisme de l'agglomération en vue de l'établissement d'un plan directeur d'aménagement à un horizon lointain.

En mars 1941, l'architecte-urbaniste fait remarquer au maire la nécessité de transformer, à court terme, le syndicat intercommunal de l'agglomération en « Commune du Grand Bordeaux » (Bénech 2013). Il expose en septembre la même année son plan au sous-secrétaire d'État à l'Équipement national, François Lehideux puis, le 15 octobre, aux autorités bordelaises. Présenté comme un plan provisoire, ce dernier recèle de nombreuses nouveautés : la plus spectaculaire est celle du site de Bordeaux nord susceptible d'accueillir les hydravions, mais il faut aussi compter avec de nouveaux franchissements de la Garonne, un pôle administratif et de nouvelles grandes percées pour répondre aux besoins croissants de la circulation. Une vision régionale s'impose désormais aux urbanistes.

En 1943, l'agglomération bordelaise est une des premières à présenter un plan achevé. Il répond au décret du 15 juin 1943 sur les plans d'aménagement et de reconstruction, dit « grande loi d'urbanisme ». Désormais, l'État prend en charge les études d'urbanisme et le comité régional est supprimé en 1944. L'architecte bordelais est nommé commissaire à la reconstruction par Raoul Dautry à la Libération. C'est à ce titre qu'il présente en 1945 et 1946 le plan d'aménagement du groupement d'urbanisme de l'agglomération bordelaise : l'urbanisme d'agglomération est né.

Une fois ces jalons posés, il convient de s'intéresser à la variété des périmètres ainsi qu'aux conflits de désignations de l'entité territoriale (agglomération, métropole, Grand Bordeaux) (Ratouis 2013). Si l'on connaît les grandes dates, plus tardives, des politiques métropolitaines à partir des années 1970, Bordeaux « métropole » se préfigure ainsi durant l'entre-deux-guerres dans une histoire urbaine méconnue.

Olivier Ratouis, est Professeur des universités, UMR Adess - Université Bordeaux Montaigne. Il travaille sur la fabrication de la ville au XX^e et XXI^e siècle et sur la constitution des catégories urbaines, en particulier celle d'agglomération à laquelle il a consacré son HDR *Temps et catégories de l'urbain. L'agglomération, une catégorie urbaine en projet*, Université du Littoral, 2005. Il vient de diriger l'ouvrage *La construction d'une agglomération. Bordeaux et ses banlieues*, Metispresses, Genève, 2013.

Sylvain Schoonbaert, architecte, docteur en urbanisme, est chargé de mission à la Mairie de Bordeaux (DGA, 4 rue Claude-Bonnieux 33000 Bordeaux), enseignant chercheur à l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux, GEVR, UMR Adess - Université Bordeaux Montaigne. Auteur d'une thèse sur *La voirie bordelaise au XIX^e siècle* (PUPS, 2007), il travaille sur l'émergence de la modernité urbanistique depuis l'Ancien Régime dans les villes contemporaines. Il a publié de nombreux articles d'histoire locale, notamment dans *L'Atlas historique de Bordeaux* (Ausonius, 2009) et dans le dernier ouvrage dirigé par Olivier Ratouis.

Corinne Tiry-Ono
ENSA Paris-Val de
Seine/ CRCAO, UMR
8155

Le Grand Tokyo et son système urbanistique : l'invention d'une échelle métropolitaine, 1923-1938.

Avec la Restauration de Meiji (1868) qui marque l'avènement d'une nouvelle ère de transformations majeures de la société nippone dans de multiples domaines, se pose aussi la question de la modernisation de la capitale de l'empire. La scène internationale où le Japon compte désormais jouer un rôle politique et économique au même titre que les grandes nations occidentales, fournit son lot de modèles architecturaux et urbains.

Comme d'autres métropoles en devenir à cette époque, Tokyo revoit l'ensemble de son système de planification, en lien avec les injonctions des enjeux de la modernisation. C'est toutefois une catastrophe naturelle majeure, le Grand séisme du Kanto (1923), qui marque une accélération des grandes réformes urbanistiques dans le cadre de la reconstruction de la capitale.

Nouvelle réglementation urbaine (mise en place du zoning en 1925), changement d'échelle de gouvernance (le Grand Tokyo est créé en 1932) et rationalisation du système de transport urbain (loi de régulation des transports terrestres en 1938) constituent, parmi les évolutions les plus importantes, le nouvel appareil de construction d'une métropole élargie (de 4,9 millions d'habitants en 1930 à 6,3 en 1935) jusqu'à l'aube de la Seconde Guerre mondiale et au-delà.

Pour certains observateurs, cette vague de transformations profondes des outils de planification se heurte à l'inadéquation d'un système importé d'Occident — principalement d'Angleterre et d'Allemagne — plaqué sur un territoire encore empreint de sa structure féodale. Pour d'autres, elle occasionne des formes d'hybridation et débouche sur un modèle métropolitain original voire unique.

L'examen des deux outils de planification / régulation du territoire métropolitain de Tokyo montre en réalité deux pratiques parallèles jusqu'à la Seconde Guerre mondiale : l'une, d'ordre théorique, qui se heurte aux contraintes économiques, foncières, etc. de l'époque ; l'autre, pragmatique, car en prise avec les moteurs réels de l'urbanisation. D'une part, les tentatives de maîtrise de l'urbanisation par le dessin d'une figure idéale à grande échelle n'ont pas abouti (le modèle de ceinture verte n'a jamais été réalisé, le bouclage des anneaux routiers est toujours d'actualité). D'autre part, le principe de différenciation centre / périphérie n'a pas freiné et encore moins stoppé l'urbanisation.

Les orientations des plans d'occupation du sol ont en revanche posé les jalons d'une métropole polycentrique : la figure que le Gouverne-

ment métropolitain reprendra officiellement après la Reconstruction pour tenter — à nouveau — d'organiser son gigantesque territoire et de maîtriser l'étalement urbain.

Corinne Tiry-Ono est architecte DPLG, docteur de l'EPHE, professeure à l'ENSA Paris-Val de Seine et chercheur au CRCAO / Équipe Japon (UMR 8155, CNRS). Ses recherches portent sur : le rôle et l'impact des projets de transport sur la structuration spatiale des territoires métropolitains ; les permanences et mutations typologiques du grand équipement de transport aux échelles architecturale et urbaine ; les notions et dispositifs de la spatialité (japonaise notamment) convoqués par l'architecture des déplacements.

SESSION 2 LES OUTILS DE LA PLANIFICATION

Les dispositifs et les échelles du plan Prost/PARP : genèse des outils pour l'inscription territoriale.

Laurent Hodebert
ENSA Marseille/
INAMA, ENSA
Grenoble/MHAevt

Premier grand plan régional français regroupant 4 départements, le PARP de 1934 est surtout connu pour l'insertion paysagère de ses autoroutes, les «sorties de Paris», alors que Prost y développe toute une série de dispositifs à des échelles différentes. Du grand maillage territorial au projet du Palais des congrès sur le Mont Valérien, du doublement de certaines voies existantes à la route des parcs de l'Ouest parisien, de l'étude des échangeurs à la mise en valeur de la terrasse de St Germain ; la variété des dispositifs est très riche.

La communication a comme objectif essentiel d'expliquer la genèse de ces dispositifs et leurs déclinaisons dans le territoire de la Région Parisienne. Pour ce, il est d'abord nécessaire de remettre le plan dans la continuité des travaux de Prost au Maroc et sur la côte varoise afin de comprendre comment il aborde cette échelle métropolitaine et comment il la travaille.

L'analyse cartographique du PARP cherchera à mettre en évidence l'inscription des tracés dans le territoire de la « Région » parisienne et en analysera les persistances.

Introduction, Prost et l'échelle territoriale, échelles comparées

De la côte varoise à la Région Parisienne : le plan d'aménagement de la côte d'azur varoise de 1923 est le premier plan d'aménagement à l'échelle départementale en France. Il nous offre des clés de lecture pour le PARP par le traitement de l'échelle territoriale et les dispositifs spécifiques que Prost met en place pour apporter des familles de réponses aux questions qui sont posées. De la côte varoise à la Région Parisienne, les dispositifs de projet de Prost articulent et règlent la transformation des villes et leur passage de l'échelle urbaine à l'échelle métropolitaine.

On relève, tout d'abord des questions similaires, comme les problèmes soulevés par le développement incontrôlé des constructions, l'augmentation de la circulation, la gouvernance de cette échelle territoriale, le financement des infrastructures et le droit du sol. Deux dispositions législatives sont aussi à l'origine de ces plans, pour le Var il s'agit de la loi Cornudet de 1919, pour la Région Parisienne de la loi de 1932.

Le rapport final de Prost pour le PARP aborde quatre grands thèmes. L'amélioration de la circulation avec la création de 5 autoroutes – les « sorties de Paris » –, l'élargissement des voies principales et les voies d'évitement des agglomérations ; la limitation des extensions urbaines avec un règlement imposant un zonage en 4 secteurs pour les usages et les densités de construction ainsi qu'un nombre d'habitants maximum par commune ; les mesures d'amélioration de l'hygiène par l'assainissement, et enfin la protection des sites et l'esthétique des agglomérations.

Quatre grandes thématiques organiseront la présentation : l'échelle territoriale, le zonage et le tissu urbain, les questions de paysage et les temporalités de la mise en place du projet.

Le territoire et l'échelle métropolitaine

Cette dimension est représentée par une série de grandes cartes et des perspectives aériennes, l'armature de la métropole s'inscrivant dans le grand territoire et par les transitions entre les échelles, de la métropole aux quartiers d'habitation.

Les étapes historiques de la prise en compte de la grande échelle territoriale, passent par la représentation cartographique : la carte des chasses du roi 1764-1807, « Le plan d'extension et de transformation de Paris après la suppression des fortifications » de 1910, Hénard avec Agache et Prost, et le plan du concours international pour « l'extension de Paris et l'aménagement de la région parisienne » de 1919 dont le lauréat est Jaussely.

Les échelles régionales sont comparables entre la Région Parisienne et la côte varoise. L'armature topographique du territoire est révélée dans les dispositifs appliqués aux deux projets d'aménagement.

On constate une similitude dans la manière d'aborder la question d'un territoire entourant une « ville centre » : Toulon et Paris sont des villes « blanches », capitales de territoires mais dont le noyau central n'est pas intégré au travail des plans d'aménagement. Elles sont comme les médinas des plans d'extension appliqués aux villes impériales marocaines des années du protectorat français.

Ces deux plans d'aménagement sont des fragments du territoire français, ils font partie d'une « étude sur l'aménagement des régions touristiques » de France présentée par Prost en janvier 1936 et qui veut profiter de l'expérience du PARP.

Le Paysage

Le paysage intervient à plusieurs niveaux, du socle géographique jusqu'aux dispositifs de protection et de mise en valeur.

La captation du paysage se fait sur les traces de Claude Nicolas Forestier, voir le modèle de Rabat. La côte varoise est là aussi un banc d'essai pour la Région Parisienne. Le système de parcs sera un des outils du PARP, sans être formellement cité dans celui-ci, mais apparaissant dans la carte des espaces libres (voir les schémas qui sont dans la droite ligne de ceux de Forestier).

La captation du paysage se fait sur des lieux stratégiques : le Mont Valérien, la terrasse de St Germain et la protection des perspectives du château de Versailles, du domaine de Marly-Le-Roi et du Parc de Sceaux.

La route et le paysage, de la côte varoise à la Région Parisienne : les tracés s'inscrivent dans la topographie, et par la mise en scène des points de vue. Suivant le modèle de la corniche varoise, la « route des parcs » traverse et relie les forêts de l'Ouest parisien.

La captation du paysage se fait aussi dans des dispositifs qui le subliment grâce à des plans-coupes ou des perspectives aériennes (terrasse de St-Germain).

Le tissu urbain : centres urbains et lotissements autour d'une ville centre, capitale régionale

Les plans d'extension des villes impériales du Maroc, dessinés par Prost sous le protectorat, s'appuient sur le développement des villes autour des Médinas, premiers noyaux urbains existant.

L'urbanisation de la métropole parisienne se développe en périphérie de la capitale et englobe une constellation de noyaux urbains à caractère encore semi-rural. Les « zones de densité » sont définies en fonction de ces tissus existants et des possibilités d'extension des bourgs.

Prost opère une analyse de ce tissu par une reconnaissance à partir de photographies aériennes et la mise à jour d'un fond de carte. Cette grande carte révèle les noyaux urbains denses et les lotissements au milieu de surfaces agricoles ou naturelles.

Les cités jardins sont des références pour urbaniser ce tissu de périphérie et les projets de cités jardins mis en place par l'OPHBM sont reportés sur la grande carte (identifiés sur la carte : Le Plessis Robinson, Chatenay Malabry, Poissy, Stains, etc.). Mais Prost indique aussi des « cités satellites », sorte de « cités linéaires » embranchées sur les lignes de chemins de fer. Prost faisait d'ailleurs partie de la 5^e section dite « habitation » du Comité Supérieur de l'Aménagement et de l'Organisation Générale de la Région Parisienne de 1928 qui était présidé par Henri Sellier.

La question industrielle est aussi prise en compte dans le PARP avec des zones spécifiques (lotissements industriels), mais aussi des zones dites de « quartiers mixtes [...] au milieu des habitations ».

Les différentes temporalités

Le développement du plan dans le temps se règle à plusieurs niveaux, d'abord dans le temps propre du projet qui est double : c'est d'abord le temps de l'immersion avant le projet, pour la reconnaissance des territoires et de leurs spécificités par l'arpentage terrestre et aérien, et ensuite la durée des études : Maroc 10 ans, Var 2 + 10 ans, Région Parisienne 6 ans.

Dans le projet pour la côte varoise, la prévision de l'évolution urbaine future se fait par des dispositifs en plan et en coupe. La coupe dit « du chemin au boulevard » pour la côte varoise se retrouve dans les éléments graphiques des projets d'élargissement de certaines voies de la Région Parisienne. La démarche de Prost nous montre la mise en place d'un système ouvert, aux évolutions, aux ajustements, aux négociations avec les communes.

Enfin il faut considérer le temps de la mise en place du projet, si les autoroutes des « sorties de Paris » commencent à être dessinées en 1928, la réalisation de l'autoroute du Sud aboutira seulement en 1960.

Conclusion

Si Prost ne cherche pas à faire une œuvre scientifique avec le PARP, il apparaît clairement qu'il tente d'inscrire le devenir de la métropole du Grand Paris dans une armature territoriale pouvant accueillir les évolutions futures.

En dehors des questions de persistances et de permanences des sites géographiques et des tracés des infrastructures qu'il propose, il faut noter la résonance des thématiques du PARP avec l'actualité contemporaine du « Grand Paris » : transport et mobilité, extension limitée et densité, mixité, et enfin la grande question « ville/nature ».

Laurent Hodebert est architecte, urbaniste et enseignant en Ville et Territoires à l'ENSA de Marseille. Chercheur au laboratoire INAMA, il conduit des travaux portant sur les structures et les représentations du territoire d'Aix-Marseille-Provence (www.atlas-metropolitain.fr). Doctorant à l'ENSA de Grenoble au sein du laboratoire MHAevt, il mène une thèse sous la direction de Catherine Maumi, consacrée à l'œuvre d'Henri Prost, *Henri Prost, Architecture du sol urbain et Urbanisme, 1910–1959*.

Le ciel des idées : la photographie aérienne dans l'œuvre d'Henri Prost.

Catherine Blain
ENSAP Lille/LACTH,

Comme l'ont déjà souligné différents chercheurs¹, l'émergence puis le développement accéléré, dans l'entre-deux-guerres, des campagnes de photographies aériennes a largement contribué à enrichir le regard porté sur les réalités urbaines et paysagères par les nouveaux acteurs du champ de l'urbanisme.

Henri Prost, hâtivement familiarisé à ces outils documentaires dans le cadre de son action marocaine, aurait été l'un des premiers à utiliser ces vues aériennes dans une visée opérationnelle : afin non seulement de dresser une cartographie fidèle des lieux étudiés, ou encore de les représenter par des vues en perspective, mais aussi – et surtout – afin de dégager de ces représentations un programme et des principes d'intervention.

Dans le cadre de cette intervention, il s'agira d'illustrer et d'interroger cette assertion en se référant aux nombreuses vues aériennes conservées dans le fonds Prost, liées aux plans d'aménagement du Maroc (1914-22), de la Côte varoise (1922-25), de la région parisienne (1928-34) et d'Istanbul (1935-37).

L'analyse de ces archives tendra à démontrer la révolution méthodologique expérimentée par Henri Prost au fil de ses études d'urbanisme et, à un autre niveau, l'incidence de ces photographies aériennes sur sa démarche – l'avion étant venu, de son propre aveu, « bousculer les conceptions nouvelles de l'art de bâtir les villes. »²

Catherine Blain est architecte, docteur en Aménagement et Urbanisme (Paris 8) et ingénieur de recherche au LACTH, laboratoire de l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille (Ensapl). Ses recherches concernent principalement l'histoire de l'architecture et de l'urbanisme en France après 1945. Auteur de quelques ouvrages et de nombreux articles au sein d'ouvrages collectifs, de revues scientifiques ou spécialisées, elle intervient dans de nombreux colloques ou séminaires scientifiques et, sur une base régulière, dans les cursus d'enseignement des écoles d'architecture.

1. Voir notamment Jean-Louis Cohen *Le tour de Paris : Les promenades aériennes de Roger Henrard* (Paris : Dominique Carré ed.-Musée Carnavalet, 2006), Nathalie Roseau, *Aerocity : quand l'avion fait la ville* (Marseille : Ed. Parenthèses, 2012) et l'ouvrage collectif de Mark Dorrian, Frédéric Pousin (dir.), *Vues aériennes : seize études pour une histoire culturelle* (Genève: MetisPress, 2012).
2. Henri Prost, "L'urbanisme en Afrique du Nord et sur la Côte d'Azur" (manuscrit dactylographié, non daté ; CAPA/IFA/Fonds Prost). Il est intéressant de noter qu'en 1934, lorsque s'achève l'étude du PARP, se tient à Paris le premier congrès international de photogrammétrie qui consacre l'utilité des photographies aériennes pour l'établissement d'une cartographie du territoire...

Publications récentes

L'Atelier de Montrouge. La modernité à l'œuvre (1958-1981), Arles, Actes Sud-CAPA, 2008, 312 p. Avec les contributions de Joseph Abram, Xavier Douroux, Serge Moscovici, Danièle Voldman et Dominique De-launay [catalogue de l'exposition présentée à la Cité, 20 mars-11 mai 2008].

« Paris-banlieue : à la recherche de l'urbanité », in Lionel Engrand et Soline Nivet (dir.), *Architectures quatre-vingt. Une chronique métropolitaine*, Paris, Ed. Picard/ Pavillon de l'Arsenal, 2011, p. 150-159.

« Référence. Le chantier de la ville moderne de Chicago 1910-1930 », *AMC* n°198, juin-juillet 2010, p. 84-88.

« Henri Prost modernise Istanbul » [à propos de l'exposition et l'ouvrage *From imperial Capital to the Republic Modern City: Henri Prost's Planning for Istanbul (1936-1951)*], *AMC* n°198, juin-juillet 2010, p. 14.

« Sauver le littoral » [à propos de l'exposition et l'ouvrage *Le Corbusier en Turquie : le plan directeur d'Izmir (1939-1949)*], *AMC* n°196, avril 2010, p. 18.

« Ombre et lumière sous la V^e République : les engagements publics de l'Atelier de Montrouge (1958-1981) », *Les Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, n°109, Architecture et politique au XX^e siècle, juillet-sept. 2009, p. 55-76.

Javier Ruiz Sánchez
Escuela de arquitectura de Madrid-Universidad Politécnica de Madrid, et Beatriz Fernández Águeda, Escuela de arquitectura de Madrid-Universidad Politécnica de Madrid/EHESS

1929. « Información sobre la ciudad ». A survey to plan the Greater Madrid.

En 1929, la Ville de Madrid lance le concours international pour l'extension de Madrid. C'est la première fois que la capitale espagnole envisage la croissance de la « grande ville » d'une manière globale, non sectorielle. Bien que le concours intervient une décennie après celui de 1919 pour l'extension de Paris, les deux démarches planificatrices – comprenant, dans le cas de Paris, le concours de 1919 et les études qui suivirent – présentent plusieurs similitudes. Les agglomérations de Paris et de Madrid n'ont pas seulement été confrontées à des problématiques communes – la rationalisation de la croissance, l'échelle régionale, les nouvelles relations centre-périphérie –, leurs approches de la nouvelle science de l'urbanisme et les modes de fabrication des deux plans d'aménagement reposent sur des approches similaires. Les temporalités s'avèrent, cependant, légèrement différentes, notamment sur la question des enquêtes préalables.

Dans le cas de Paris, plusieurs concurrents et commentateurs de l'époque ont jugé insuffisante la documentation fournie pour le concours. En conséquence, après la création du CSARP en 1928, une enquête a été réalisée en vue d'établir un futur plan d'aménagement de la région parisienne (PARP). En revanche, à Madrid, l'absence et la dispersion des données nécessaires pour engager un plan d'ensemble à caractère scientifique conduisent d'emblée à réaliser une enquête préalable qui sera incorporée au programme du concours de 1929. Cette étude, intitulée *Memoria. Información sobre la ciudad*, reste un document fondamental de l'histoire de l'urbanisme espagnol, car elle est devenue un modèle d'enquête pour les plans d'aménagement du XX^e siècle.

Certains plans antérieurs, notamment le plan des liaisons de Barcelone conçu par Léon Jaussely entre 1904 et 1917, avaient employé comme source d'information les annuaires statistiques de la ville. L'enquête madrilène est quant à elle la première étude à caractère prospectif en Espagne ayant pour objectif la réalisation d'un plan d'aménagement. Elle comprend ainsi non seulement une analyse de l'état de la ville en 1929, mais aussi une étude sur l'évolution urbaine en matière de logement, d'industrie, de commerce, d'équipements, de voirie, de transports en commun, d'espaces libres, de densités etc. Toutes ces données ont été cartographiées dans des cartes thématiques qui ont contribué à donner une véritable vue d'ensemble. L'analyse méticuleuse et systématique du terrain et de la structure de la population renvoyait tout à la fois aux monographies de pays pratiquées par la géographie urbaine française qu'aux surveys de Patrick Geddes.

Cette communication vise à examiner dans quelle mesure la connaissance scientifique de la ville a transformé les modes de planification au début

SESSION 3 MODÈLES FIGURES, CIRCULATION

du XX^e siècle, à l'exemple de la fabrication et de la démarche du concours pour le plan d'extension de Madrid de 1929. Bien que le jury ait déclaré le concours infructueux, car aucun projet ne satisfaisait les attentes du programme, plusieurs prix ont été accordés. Le premier fut remporté par une équipe bi-nationale, l'Espagnol Secundino Zuazo et l'Allemand Hermann Jansen, ce dernier avait été lauréat du concours d'idées pour le Grand Berlin en 1910. Autres figures internationales, Joseph Stübben, dont le projet avec l'espagnol César Cort a été classé 6^e. Otto Czekelius, architecte roumain, formé à Berlin, reçut le 2^e prix avec l'espagnol Ulargui. Malgré toutes leurs différences, tous ces projets partageaient une nouvelle manière de comprendre la ville et son aménagement.

L'analyse de Memoria. Información sobre la ciudad permettra de mieux comprendre comment l'information présentée dans cette enquête a pu influencer les propositions du concours et la planification ultérieure du Grand Madrid.

Javier Ruiz Sánchez est docteur en architecture et urbanisme. Il est maître de conférences et sous-directeur du Département d'urbanisme à l'ETSAM (Université Polytechnique de Madrid), où il est membre du groupe Paysage culturel. Ses recherches portent sur la ville et le territoire compris comme systèmes complexes ainsi que sur leur nature évolutive. Il a donné des cours et conférences en Espagne, France, Chili, Argentine, Japon et Colombie, entre autres.

Publications

Complejidad Urbana y Determinación estructuras comunicativas y planeamiento urbano en el desarrollo del área metropolitana de Madrid. BOE-Universidad Carlos III, Madrid 2002.

« Evolucionabilidad urbana (urban evolvability): necesidad de nuevas perspectivas en planificación y diseño en el marco de la regeneración urbana », Communication au CONAMA, 2010.

« Ciudad, complejidad y energía », *Ciudad y territorio: Estudios territoriales*, n° 171, 2012.

« L'intervention publique étatique dans la production du sol urbain en Espagne », in Coudroy de Lille, Vaz et Vorms, *L'urbanisme espagnol depuis les années 1970. La ville, la démocratie et le marché*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013.

Prolégomènes au Plan d'aménagement de la Région parisienne (PARP) : l'aménagement des agglomérations coloniales, de Rabat à Alger

Rémi Baudoui
Université de Genève

En 1928, sur proposition d'Albert Sarraut, ministre de l'Intérieur, est mis en chantier le Comité Supérieur d'Aménagement de la Région Parisienne (CSARP) dont le but est de doter la région parisienne d'un plan d'agglomération. La création du Comité et la confection d'un Plan régional confié à Henri Prost prennent racine au début du XX^e siècle dans la question du contrôle de la croissance de l'agglomération parisienne et de la prise de conscience de l'écart existant progressivement entre territoires politiques légitimes (Conseil municipal de Paris, Conseil général de la Seine, départements) et le territoire fonctionnel (l'agglomération parisienne). Dès 1914 Henri Sellier est partisan de créer un plan d'extension pour l'agglomération parisienne.

Cette histoire institutionnelle ne peut ignorer l'apport que représente, à la prise de conscience métropolitaine parisienne, les expériences françaises de l'Algérie et du protectorat marocain. Les enjeux de la pacification et de l'économie coloniale exigent la mise en œuvre de politiques d'aménagement basées sur la triangulation du territoire hiérarchisé par des réseaux de villes dominées par des agglomérations de premier rang devant être des lieux de commandement et de décision importants. A la tête du service d'urbanisme de Lyautey, Henri Prost engage la planification des villes de Fès, Marrakech, Meknès et Rabat. Dès 1930, dans le débat sur Alger-capitale, Henri Prost se voit chargé avec Maurice Rotival de mettre sur pied l'étude du plan régional qu'il conduit en parallèle avec le plan d'aménagement de la Région parisienne.

L'objet de cette conférence est double :

- Il s'agira de saisir en quoi l'expérience coloniale algérienne et marocaine a hissé la question de l'aménagement régional comme une question centrale fondatrice de la réflexion sur la planification de la Région parisienne. La colonie devrait moins être interprétée comme un lieu d'« importation de modèles en provenance de France » que comme un lieu de production de « modèles exportés » vers la France.
- Il s'agira de situer chez Henri Prost les conditions d'émergence d'une culture du projet d'agglomération en décelant les invariants existants entre ses différents projets en termes de planification d'infrastructure, de services urbains, d'équipements, de logements et de services. De

telle sorte que puissent être interrogé les continuités de production de son savoir-faire de l'aventure coloniale à l'aventure de l'agglomération parisienne.

Le plan Prost achevé dans les délais légaux fut remis par Louis Dausset à Albert Sarraux le 14 mai 1934. Quel est le contenu de ce document ? Ne peut-on considérer qu'il s'inscrit le plus logiquement possible dans la continuité des travaux de Prost à Rabat et à Alger ? Sont ainsi mise en valeur les notions de transport, d'espaces libres et protection des sites, d'équipement et enfin de zonage de l'espace habité. Schéma de rationalisation des transports, le plan Prost qui s'attache à mettre en valeur les portes et sorties de la capitale, détermine un nouveau réseau de voies nouvelles de rocade à créer afin de dégager la capitale. Il établit les principes de planification de l'agglomération parisienne dans la continuité d'une planification des réseaux de transport nécessaires au déploiement de Rabat et d'Alger capitale. Cinq autoroutes sans croisements sont ainsi programmées. Au niveau de la protection du paysage, l'accent est mis sur des lieux considérés comme remarquables et dont la protection est jugée nécessaire pour le bien de la collectivité publique. Au nom de l'hygiène physique et de l'hygiène morale, Henri Prost procède, comme il le fit dans le cadre de Rabat capitale, à la sauvegarde des parcs, forêts et stades existants en créant de nouveaux espaces libres déterminés par leur situation et leur condition d'accès. La protection du patrimoine historique détermine le classement des sites admirables tels que la terrasse de Saint-Germain, le parc de Sceaux, le site de Meudon, les perspectives du domaine de Marly et de Versailles. Des mesures de protection du paysage, de la vue et contre les pollutions et les nuisances visuelles sont prises sur la base du développement de l'intégration de l'outil des zones non-aedificandi. L'art et la nature s'y trouvent harmonieusement réunis. Ces sites doivent être jalousement protégés. Il faut les préserver du voisinage des cheminées d'usines, des placards de publicité, des gratte-ciel hors d'échelle et des lotissements sans verdure. Le programme a prévu, à cet effet les servitudes nécessaires. Bien qu'il prône une rationalisation des services et unification des réseaux existants, le plan Prost ne semble pas fonder une nouvelle politique d'équipements publics.

C'est par le zoning qu'est abordée la question constructive. A n'en pas douter Henri Prost par son expérience coloniale est parfaitement à même de le déployer dans une logique d'efficacité fonctionnelle multiscalair. Les 650 communes de la Région Parisienne sont divisées en quatre classes A, B, C, D, qui hiérarchisent le rapport entre d'une part les zones d'habitation collectives et les zones d'habitation indivi-

duelle et aussi entre les zones d'habitation et les zones industrielles. De telle sorte que les dimensions urbaines ou rurales des communes puissent être préservées par un zoning adapté aux caractéristiques de chacune d'entre elles. De manière identique, le programme propose une réglementation des constructions. Elle tend à éviter, dans l'intérêt de l'hygiène, la hauteur et l'entassement des habitations, les limites imposées varient suivant la classe des communes et, dans chaque commune, suivant la rupture des zones. Suivant un zoning constitué à partir des anciennes fortifications de la capitale, le plan Prost fixe un ensemble de servitudes constructives touchant à la fois aux quartiers industriels qu'aux quartiers d'habitation et de commerce et à ceux de résidence. Chacune des 656 communes retenues pour former la région parisienne, se voit dotée d'un périmètre de protection du patrimoine existant, grandes perspectives et masses boisées comprises. Pour chaque municipalité seront comprises des « zones d'urbanisation » dans lesquelles en 15 ans tous les réseaux de fluides et d'équipements seront apportés.

Les membres du CSARP ne se trompent pas dans leur analyse du Plan Prost. Louis Dausset rappelle en effet, qu'au-delà des critiques formulées à l'égard du projet, ce nouveau document d'urbanisme est moins un plan d'extension et d'embellissement qu'un plan d'aménagement et de « réaménagement » qui a largement puisé ses contenus et son épaisseur planificatrice et prospective dans une vision aménagiste coloniale des territoires marocains et algériens. Il faut néanmoins attendre les enjeux productifs de la perspective de la seconde guerre mondiale, pour voir approuvé le plan Prost par le décret-loi du 22 juin 1939.

Rémi Baudouï est docteur de l'Institut d'Études politiques de Paris et docteur de l'Institut d'Urbanisme de Paris. Il est Professeur ordinaire au département de science politique et des relations internationales de la faculté des Sciences de la Société et à l'Institut des Sciences de l'Environnement de l'Université de Genève. Il y enseigne les questions d'histoire de l'urbanisme, de risques, de politiques publiques et d'éthique environnementale. Il est rédacteur en chef de la revue *Arts and Social Sciences Journal*.

Publications en rapport avec la communication

« L'Institut d'Urbanisme de Paris et le problème parisien, 1919-1939 », in *La Région Parisienne, histoire d'une notion ; 1860-1980*, Les Cahiers de l'I.H.T.P., n°12, octobre 1989, p. 119-127.

« Raoul Dautry et l'aménagement du Grand Paris », in *Catalogue de l'exposition Le Paris des polytechniciens*, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, janvier 1994, p. 263-269.

« Aux origines du Comité supérieur d'aménagement et d'organisation de la Région parisienne : débats et réflexions », in *Autour de l'année 1928, Centre de recherche d'histoire des mouvements sociaux et du syndicalisme (Université de Paris I), CEDIAS, Vie sociale, n°3-4, mai-août 1999, p. 75-87.*

« La prévention dans les politiques d'aménagement : le cas du Protectorat français au Maroc », *Vingtième siècle*, n° 64, octobre-décembre 1999, p. 83-89.

« Expériences et politiques coloniales au Maroc », sous la direction de Vincent Berdoulay et Paul Claval, *Aux débuts de l'urbanisme français*, Paris, L'Harmattan, juin 2001, p. 151-160.

Avec MOULINE (S), « Lyautey et l'aménagement des villes marocaines, 1912-1925 », in *Lyautey, actes du colloque de Nancy, Les Annales de l'Est*, numéro spécial, septembre 2004, p. 57-77.

« Le carrefour Algérois, 1930-1962 », in *Le Corbusier-Visions d'Alger. Rencontres de la Fondation Le Corbusier*, Paris, Editions de La Villette, mai 2012, page 23-53.

Le Corbusier, Poésie sur Alger, Alger, Editions Barzakh. Décembre 2013, 79 p.

Isabelle Gournay
School of
Architecture,
Planning and
Preservation
University of
Maryland,

La filière Beaux-Arts dans la diffusion des « figures » architecturales et paysagères de la suburbia américaine

Aux Etats-Unis, l'ascendant de l'Ecole des Beaux Arts est le plus souvent assimilé au classicisme monumental des civic centers et des grands équipements métropolitains de la période 1893-1910. Toutefois, l'empreinte d'études parisiennes est également sensible dans la diffusion du modèle complémentaire de la banlieue résidentielle bourgeoise, extension ex-nihilo de la ville ou excroissance d'une bourgade. Ce modèle trouve ses origines en Angleterre, mais les transcende tant par l'amplitude de sa vision paysagère (apparentée au park system tant apprécié de Forestier) que par sa modernité fonctionnelle et son adaptation à l'automobile individuelle.

Du Gilded Age au Jazz Age, les anciens étudiants américains des Beaux-Arts façonnent cette banlieue résidentielle de faible densité, réservée à la classe aisée, blanche et protestante, à laquelle ils appartiennent dans leur vaste majorité. Ils y élisent domicile, s'y impliquent en tant qu'investisseurs ou garants des règlements. Certains d'entre eux appartiennent au panthéon de l'architecture américaine : Henry Hobson Richardson [officiellement inscrit à l'EBA de 1860 à 1865] qui, en tandem avec son voisin de Brookline, F.L. Olmsted, donne leurs lettres de noblesses aux petites gares des environs de Boston ; John Galen Howard [1891-93], dont le projet d'avenue monumentale est un argument de vente pour les lotisseurs de St. Francis Wood (1912) près de San Francisco. Les commandes suburbaines font vivre bon nombre d'anciens des Beaux-Arts au talent plus modeste ou au registre plus limité, tel Lindley Johnson [1877-78] qui œuvre dans la banlieue modèle de Chevy Chase, en prolongement de Washington.

Où trouver des points de convergence entre cette production suburbaine et l'univers à la fois insulaire et cosmopolite de l'Ecole des Beaux-Arts ? Tout d'abord, le pittoresque, signe distinctif de cette suburbia, est un mode certes « mineur » à l'EBA mais destiné à être maîtrisé par l'élève architecte dans ses projets de deuxième classe, esquisses de 12 heures et exercices d'histoire de l'architecture. Le diplôme – étape finale de la scolarité, mis à part pour les lauréats du Concours de Rome, comme Tony Garnier, Henri Prost ou Léon Jaussely – est libre de choix. Exposé à l'Ecole et parfois au Salon, il assure la transition avec la vie professionnelle. Parmi les sujets d'habitation suburbaine, on retiendra le diplôme de George Howe [1909-13] un projet qui deviendra sa résidence à Chestnut Hill. En 1897, année où plusieurs Américains des Beaux-Arts offrent une démonstration de « leur » football sur le terrain du Racing Club de France, John Mead Howells lance la mode du diplôme sportif et américaniste avec « Un Club pour les jeux de Lawn-tennis et de Golf ». Alors qu'il est très peu pratiqué autour de Paris, le jeu de golf fait une percée fulgurante aux Etats-Unis, servant de point d'ancrage physique et social

aux banlieues abritant l'élite dont font partie bon nombre de nos étudiants américains. Suivront plusieurs diplômés, soutenus par des élèves tant français qu'américains, de « cercle de campagne », « club-house », « restaurant hôtel, correspondant d'un club sportif », « chalet de Société sportive ». Louis Faure-Dujarric, qui édifiera après-guerre les bâtiments encore existants du Racing Club de France à la Croix-Catelan, soumet en 1899 « Un cercle pour jeunes gens », Albert Laprade en 1907 « Un Golf-Club » et John A. Holabird en 1913 « Un Club athlétique pour les étudiants américains à Paris ».

La période qui suit l'Armistice est féconde en échanges au sein de ce lobby franco-américain des Beaux-Arts, fédéré par la Grande Guerre. Jaussely accueille dans son atelier des soldats américains démobilisés, tandis que Forestier fait partie des conférenciers de l'A.E.F. Training Center de Meudon-Bellevue. Au concours du Grand Paris de 1919, Harry Sternfeld, lauréat du Paris Prize, « négrifie » pour Jaussely, son chef d'atelier ; il affirme s'être vu confier la programmation du quartier universitaire. Deux ouvrages très complémentaires font mieux connaître la suburbia américaine : *L'Urbanisme en Pratique* (1919), petit manuel un peu austère mais très complet rédigé par l'infatigable George B. Ford [1904- Diplôme 1907], et *L'Architecture aux Etats-Unis*. Heureuse Association de Qualités admirablement complémentaires (1920) de Jacques Gréber [1901-Diplôme 1909], folio en deux volumes au texte quelque peu elliptique mais aux magnifiques illustrations. Chez ces deux architectes-urbanistes aux parcours très contrastés, mais qui gravitent autour des mêmes réseaux français et internationaux, on comparera la manière dont sont décrits, illustrés et invoqués comme modèles pour Paris et la France le fonctionnement des moyens de transports collectifs ou individuels, la rue résidentielle aux allures de parc, la gare suburbaine ou le « club de campagne.» On notera également que la gamme des exemples cités, où ont œuvré des anciens des Beaux Arts – Grosvenor Atterbury [1895-96] à Forest Hills Gardens ; Francis Y. Joannes [1904 Diplôme 1906] pour la cité de guerre de Hilton Village - se renouvelle et se démocratise. A l'issue d'une grande rétrospective montée par Gréber et des anciens Américains au Salon des Artistes Français de 1921, un critique résume une opinion de plus en plus courante en France : « L'Américain n'habite pas au quarantième étage dans la cité enfumée, mais dans le calme et dans la nature ; et c'est déjà une leçon pour nous.»

Aux mains d'architectes de formation Beaux-Arts (ils sont nombreux à être cooptés pour la ville modèle de Mariemont près de Cincinnati, pla-

nifiée en 1920), le courant pittoresque, teinté de gentility nostalgique et souvent élitiste, continue à marquer la banlieue résidentielle américaine. Cette dernière évolue toutefois - synthèse de pensée paysagère et de community planning, guidée par le désir de maîtriser l'emprise de l'automobile. Deux architectes-urbanistes anciens élèves de l'EBA retiendront notre attention : Charles Henry Cheney [1908-10] en Californie du Sud (Palos Verdes Estates) et Clarence Stein [1907-09], co-signataire de Radburn - paradigme copié puis contesté dans le monde entier - et urbaniste-conseil des Greenbelt Towns.

Pour la période concernée par cette conférence, le passage par l'Ecole des Beaux-Arts, souvent long et couronné de succès, fut quasiment incontournable pour les architectes-urbanistes français. Pour leurs anciens camarades d'atelier américains, l'aventure parisienne (s'accompagnant, comme ce fut le cas pour Ford, d'excursions studieuses dans les cités-jardins anglaises et les villes allemandes) n'est qu'une étape dans une formation également marquée par les antécédents familiaux, le college de la Ivy League ou le travail dans une agence prestigieuse à New York ou Boston. Expérience parisienne que cette intervention cherchera à recadrer dans son contexte franco-américain aux multiples facettes.

Isabelle Gournay est Associate Professor of Architecture à l'Université du Maryland. Détentrice d'un diplôme d'architecte de l'Ecole Nationale Supérieure des Beaux-Arts, d'un Certificat de Muséologie de l'Ecole du Louvre et d'un doctorat en histoire de l'art de l'université de Yale, elle a publié de nombreux articles et chapitres d'ouvrage à thèmes franco-américains, tant en Amérique du Nord qu'en Europe, ainsi que *Le Nouveau Trocadéro* (1985), *Ernest Cormier et l'Université de Montréal* (1990) et *The A.I.A. Guide to Architecture of Atlanta* (1993). Elle a co-dirigé *Montréal Métropole 1880-1930* (1998) et *Paris on the Potomac: The French Influence on the Architecture and Art of Washington, D.C.* (2007). Avec Mary Corbin Sies et Robert Freestone, elle parachève l'ouvrage collectif *The Afterlife of Iconic Planned Communities: Heritage, Preservation and Challenges of Change*, à paraître aux Presses Universitaires de Pennsylvanie. Avec Marie-Laure Crosnier Leconte, elle prépare un ouvrage sur les études parisiennes des architectes officiellement inscrits à l'Ecole des Beaux-Arts de Paris entre 1846 et 1940 et ayant exercé aux Etats-Unis. Habitant la ville modèle de Greenbelt, construite sous le New Deal, elle y siège au Comité Consultatif d'Urbanisme.

Publications en rapport avec la communication

« Levitt France et la banlieue à l'américaine : premier bilan », *Histoire Urbaine* (Paris), juin 2002, p. 167-188.

« Jacques Gréber 's L'Architecture aux Etats-Unis: a companion piece to Hegemann's writings on civic art », in C. Bohl and J-F. Lejeune (eds.), *Sitte, Hegemann and Metropolis. Civic Art and International Exchanges*, Routledge, London, 2008.

« Washington, D.C. », in David Gordon (ed.), *Planning Twentieth Century Capital Cities*, London: Routledge, 2005, p. 115-129.

« Revisiting Jacques Gréber's L'Architecture aux Etats-Unis », *Urban History Review* (Toronto), 29 (March 2001), p. 6-19.

« Le concours des architectes américains », in François Cochet, Marie-Claude Genet-Delacroix et Hélène Trocmé (eds.), *Les Américains et la France 1917-1947. Engagements et Représentations*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1999.

« Retours d'Amérique 1918-1960: les voyages de trois générations d'architectes français », in Jean-Louis Cohen et Hubert Damisch, *Américanisme et Modernité. L'Idéal Américain dans l'Architecture*, Flammarion / Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris, 1993.

Inventer l'autoroute et mettre fin au retard français ; la nouvelle figure de l'automobilisme en région parisienne au cours de l'entre-deux-guerres

Mathieu Flonneau
Université Paris I
Panthéon-Sorbonne/
IRICE-CRHI, UMR
8138

Des archives nouvelles et des travaux récents ont remis sur le métier la question souvent évoquée du « retard » autoroutier français durant l'entre-deux-guerres. Cette communication cherchera à opérer la généalogie de cette forme viaire dont la première réalisation intervint en région parisienne juste avant la Seconde Guerre mondiale. L'observation de l'évolution de l'écosystème des mobilités parisiennes et nationales permettra d'analyser les raisons de l'émergence de cette solution, d'abord durablement écartée, et dont les résonances étaient à l'époque clairement politiques – avec les exemples allemands et italiens. Les choix faits au cours de ces années, entre Plan Voisin et Plan Prost, ont pourtant caractérisé une politique d'abord en quête de cohérence et d'acteurs porteurs, mais qui se trouva être par la suite aux origines de la « dépendance automobile ».

1 - L'entre-deux-guerres offre en région parisienne un nouveau tableau des mobilités susceptibles de répondre à des besoins nouveaux. Celles-ci vont contribuer à façonner de manière durable des équilibres modaux et infrastructurels.

2 - En termes modaux, l'émergence de l'automobile et la généralisation de ses usages, dans la continuité de l'avant-Première Guerre mondiale, servira de révélateur à l'analyse des parts prises par chacun des types de transport dans les déplacements de personnes et aussi de biens de consommation. La disparition notable du tramway peut être perçue comme une conséquence de cette nouvelle donne. La léthargie, voire la crise, de la politique des transports publics de l'époque sera évoquée.

3 - En termes d'infrastructures, des paysages urbains nouveaux sont apparus et la ville de l'automobile est devenue un horizon crédible, envisageable par certains, souhaitable même pour de multiples raisons ou au contraire redoutée par d'autres. Dans ce contexte, l'autoroute a été « inventée », c'est-à-dire importée par les grands corps techniques de l'Etat en dépit d'une culture et d'une doctrine routières d'abord réticentes.

4 - Enfin, la réorganisation légale et planifiée du secteur des transports, à l'échelle nationale notamment avec la politique de coordination du rail et de la route, méritera notre attention. Toile de fond des conflits modaux, elle vit des rapports de force inédits se constituer. Dans ce contexte, la route reçut le soutien de groupes de pression désormais conscients de la nécessité de l'émergence d'une politique cohérente en faveur de sa promotion et de sa défense. L'Union Routière de France, justement fondée en 1935, offrira des pistes d'analyse sur ce point précis.

SESSION 4 GÉNIE URBAIN, SERVICES ET GRANDES INFRASTRUCTURES

Mathieu Flonneau est historien, spécialiste d'histoire urbaine, des mobilités et de l'automobilisme. Maître de conférences à l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne et à Sciences-Po, il est membre du groupe de recherche P2M (Passé-Présent-Mobilité). Il co-dirige chez Descartes et Cie la collection "Cultures Mobiles". Il a notamment publié *L'automobile à la conquête de Paris. Chroniques raisonnées* (Presses de l'ENPC, 2003), *Paris et l'automobile, un siècle de passions* (Hachette, 2005), *Les cultures du volant. Essai sur les mondes de l'automobilisme* (Editions Autrement, 2008), *Défense et illustration d'un automobilisme républicain, essais libres* (Descartes & Cie, 2014). Ses travaux actuels portent sur l'histoire de l'Union Routière de France.

Sabine Barles
Université Paris I
Panthéon-Sorbonne/
UMR Géographie-
Cités

Le Grand Paris des services urbains : eau et assainissement dans l'entre-deux guerres, un changement d'échelle ?

Le développement des services urbains en réseaux est l'une des marques de la transformation de Paris au XIX^e siècle. Malgré l'extension de la banlieue et sa population croissante, celle-ci reste plus modeste, et surtout plus inégalement équipée. Si l'annexion des communes périphériques en 1860 se traduit par un premier changement d'échelle pour les services urbains qui couvrent progressivement le nouveau territoire parisien, la logique d'équipement reste centrée sur la capitale, les communes de banlieue poursuivant leurs projets de leur côté dans la plupart des cas.

Cette situation, particulièrement vérifiée dans le cas de la gestion de l'eau dont il sera plus particulièrement question ici, est dénoncée à divers titres dès la fin du XIX^e siècle et devient de plus en plus conflictuelle et problématique avec la croissance toujours plus forte de la banlieue. L'objet de cette communication est d'analyser les tenants et aboutissants de cette situation qui conduit, dans l'entre-deux-guerres, à une unification relative des services et à leur changement tout aussi relatif ou pour le moins complexe d'échelle.

Paris et la banlieue : des services différenciés de plus en plus problématiques

À la fin du XIX^e siècle, Paris est dotée de ses deux réseaux d'eau alimentés par les sources dérivées à partir du Second Empire, les eaux de l'Ourcq, de Seine, de Marne. Le service est concédé, depuis 1860, pour la commercialisation, à la Compagnie générale des eaux (CGE), créée en 1853. Parallèlement, certaines communes de banlieue se sont équipées, mais le service demeure différencié entre Paris et banlieue : réseaux indépendants, modalités de gestion spécifiques. La situation ne diffère guère en matière d'assainissement : Paris développe son programme de canalisation souterraine. Ce réseau, unifié par Eugène Belgrand, se complexifie et s'étend avec l'adoption des champs d'épandage qui sont implantés à l'aval de Clichy entre 1869 et 1899 et couvrent 5 300 ha.³ Le développement des égouts en banlieue est beaucoup plus lent.

3. P. Vincey, *L'assainissement de la Seine et les champs d'épandage de la ville de Paris*, extrait des mémoires de la Société nationale d'agriculture de France, t. CXLII, Paris, 1910.

Indépendamment de la situation particulière à chaque commune et des inégalités sanitaires et d'accès aux services qui sont patentes dans le département de la Seine, la situation d'ensemble se détériore et préoccupe édiles, hygiénistes et ingénieurs dès la fin du XIX^e siècle. Après la pause de la Grande Guerre, eau et assainissement font l'objet de politiques et de projets qui tendent à marquer un changement d'échelle dans leur gestion.

L'assainissement : vers un schéma départemental sous contrôle parisien

Un premier programme d'assainissement à l'échelle du département est élaboré entre 1881 et 1885, qui préconise l'acheminement des eaux d'aval à Achères (champs d'épandage) et celui des eaux amont à Créteil où le département possédait des champs d'épandage, mais ces projets sont « rapidement abandonnés [...] ; en fait, on se contenta de déverser les eaux usées en Seine et en Marne »⁴. Les nombreux mémoires préparés par la Commission départementale des eaux, de l'assainissement, des ordures ménagères et des fumées (en particulier en 1922, 1925, 1926 et 1928) se concrétisent enfin par un schéma général d'assainissement présenté en 1929⁵ et approuvé par le conseil général la même année.

Ce changement d'échelle est aussi l'occasion d'un changement technique : l'épandage agricole des eaux usées, qui a suffi à Paris jusqu'à la première guerre mondiale, ne peut absorber l'ensemble des eaux d'égouts. La grande nouveauté introduite par le schéma de 1929 réside donc dans le choix d'un nouveau mode de traitement des eaux usées : deux stations d'épuration biologiques. La première existait déjà en 1908 à Créteil (station du Mont-Mesly). La seconde station est beaucoup plus importante : Achères I, mise en service en 1940, a une capacité d'épuration de 200 000 m³/j. Malgré l'ambition du programme, l'assainissement départemental connaît un constant retard.

L'eau potable : entre solution d'ensemble et différenciation

Les discussions concernant l'éventualité d'un syndicat intercommunal dédié à la distribution d'eau en banlieue débutent à la fin du XIX^e siècle. Le débat est cependant vif entre partisans de l'intervention privée et défenseurs de la régie directe et se poursuit au sein de la Confédération intercommunale des Eaux, créée en 1907. Elle donne naissance,

4. G. Lemarchand, L. Puech et A. Marin, *Rapport général au nom de la commission départementale des eaux, de l'assainissement, des ordures ménagères et des fumées, sur l'assainissement général du département de la Seine*, Paris, Imprimerie municipale, 1929, p. 5.

5. *Ibid.*, p. 6-14.

en 1922, au Syndicat des communes de la banlieue de Paris pour les Eaux (SCBPE, aujourd'hui SEDIF, Syndicat des eaux d'Île-de-France) qui regroupe l'essentiel des communes du département de la Seine, ainsi que des communes de Seine-et-Oise et du Val-de-Marne⁶ et concède le service à la CGE. La dichotomie entre Paris et banlieue demeure donc dans le domaine de l'approvisionnement en eau, dichotomie durable puisqu'elle est encore de mise aujourd'hui.

Plusieurs projets sont par ailleurs soumis à l'autorité parisienne dès le XIX^e siècle qui visent à recourir à des eaux lointaines pour faire face à la pénurie (qui est surtout estivale), notamment à travers les projets de dérivation des eaux du lac Léman et du lac de Neuchâtel, ou, plus près, des Vals de Loire⁷. Parallèlement, l'une des solutions avancées par la commission des inondations de 1910, la construction de barrages-réservoirs destinés à protéger la capitale des crues, est réexaminée. Ces projets sont réactivés par la crue de 1924⁸ et la nomination en 1925 d'une nouvelle commission qui entérine le principe des réservoirs. Ils sont parés de toutes les vertus par leur partisans : en plus de leurs avantages en temps de crue ou d'étiage – il permettent de régler quantitativement un problème qui est à la fois quantitatif (débit et niveau trop élevés ou trop faibles) et qualitatif (dilution de la pollution) –, leur coût est raisonnable, ils permettent l'amélioration de la navigation, l'augmentation des rendements agricoles, la production d'énergie, plus tard le développement du tourisme régional.⁹ En 1928 est créée la Section des barrages-réservoirs qui dépend du Service technique du Port de Paris de la préfecture de la Seine.¹⁰ Les barrages de première urgence sont déclarés d'utilité publique en 1929. Les projets sont dirigés par les services techniques de la préfecture de la Seine. Les réservoirs du Crescent, de Chaumonçon et de Champaubert-aux-Bois entrent en service dans les années 1930, tandis que la construction du quatrième, Pannesière-Chaumard n'est engagée qu'en 1938 suite à de difficiles négociations avec les riverains et propriétaires fonciers.

L'approvisionnement en eau relève donc de deux logiques territoriales distinctes : d'un côté, la sécurisation de la ressource, effectuée par le département, qui contrôle de fait une partie du bassin de la Seine, de

6. Sentenac, « Service technique des eaux et de l'assainissement », *Science et industrie hors série*, 1934, p. 96-100 ; Annuaire statistique de la ville de Paris et du département de la Seine, années 1942-1947, Paris, 1952.

7. Voir : Barles, « The Seine and Parisian Metabolism (...) », *op. cit.*

8. « Problème de la prévention des inondations dans le bassin de la Seine », *Journal officiel de la République française*. Avis et rapports du Conseil économique, n° 1, 1956, p. 7.

9. Proposition tendant à inviter l'administration à pousser ses études en cours sur les questions d'approvisionnement en eau et de protection contre les inondations (...), Paris, 1925, p. 7.

10. G. A. Langlois, *Pannesière*, IIBRBS, 2003, p. 24.

l'autre la distribution qui oppose Paris et banlieue.

Conclusion : des services sous contrôle parisien ?

Au cours de l'entre-deux-guerres, se met ainsi en place une forme hybride de gestion du cycle urbain de l'eau. L'approvisionnement et la distribution restent marqués par l'opposition entre Paris et sa banlieue et voient cohabiter deux grands services, l'un, parisien, qui limite l'action privée à la commercialisation, l'autre intercommunal, concédé à la CGE. En revanche, la ressource fait (partiellement) l'objet d'une gestion départementale par l'intermédiaire de la section des barrages-réservoirs et s'inscrit, comme l'assainissement, dans la perspective d'un (Plus) Grand Paris. Le rôle des services parisiens et donc de Paris n'en est pas moins, à certains égards, renforcé : ils sont présents directement pour l'approvisionnement de la capitale, et agissent en quelque sorte pour le compte du département pour l'assainissement et les barrages.

Le changement d'échelle institutionnel est donc relatif, ou à tout le moins plus complexe qu'il n'y paraît au premier abord. Il est cependant bien réel pour ce qui concerne les infrastructures, qui traduisent la colonisation, par l'agglomération parisienne, des ressources et des paysages extra-urbains¹¹ et une emprise institutionnelle au-delà de ses limites administratives toujours plus grande. La croissance de l'agglomération pousse aussi au changement technique et semble frapper d'obsolescence certaines solutions mises en œuvre précédemment et qui paraissent jusque là prometteuses – champs d'épandage notamment.

Sabine Barles est professeur d'urbanisme-aménagement à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et chercheur à l'UMR Géographie-Cités, équipe CRIA. Ses travaux de recherche portent sur l'histoire des techniques et de l'environnement urbains (XVIII^e-XX^e siècles), l'écologie territoriale et le métabolisme urbain. Elle a notamment publié : *L'invention des déchets urbains, France, 1790-1970*. Seyssel : Champ Vallon (coll. « Milieux »), 2005 ; *La ville délétère : Médecins et ingénieurs dans l'espace urbain (XVIII^e-XIX^e siècles)*. Seyssel : Champ Vallon (coll. « Milieux »), 1999 ; « History of the urban environmental imprint », *Regional Environmental Change* 12(2), 2012 (dir. du numéro spécial avec Gilles Billen et Josette Garnier).

11. Sur tout ceci, voir : Barles, « Socio-ecological trajectories: the urban dimension. Paris, 18th-20th centuries », actes du colloque de l'European Society for Ecological Economics Ecological economics and institutional dynamics, Lille, 18-21 juin 2013.

L'urbanisme métropolitain et la défense passive : de 1936 à l'ère atomique

Mathieu Fernandez
doctorant, CNAM/
HT2S

Nous proposons ici d'analyser une facette méconnue de la période proposée, et qui compte pourtant parmi les premières réflexions urbaines à l'échelle du Grand Paris. Il s'agit de la Défense Passive, organisée à l'échelle préfectorale - département de la Seine -, qui englobe alors l'agglomération parisienne. Étonnamment, les projets et réalisations urbaines des années 1930 et 1940 visant notamment à assurer sécurité et sauvegarde civiles, n'ont pas encore fait l'objet d'études en termes de récolements, constructions, géographie, comptabilités, ampleur des réalisations, conséquences dans le paysage bâti urbain.

En urbanisme, la période est charnière : discipline et pratique sont jeunes. Les Plans d'Embellissement et d'Extension des Villes, ancêtres des Plans Locaux d'Urbanisme, fleurissent depuis 1919 - promulgation de la loi Cornudet -, dans les 81 communes du département de la Seine. Cet espace morcelé se voit accorder sa première loi en 1932¹², via justement un projet d'ensemble en recherche de rationalité et d'organisation métropolitaine¹³. C'est Henri Prost qui est chargé de ce premier plan d'urbanisme pour un « Grand Paris ».

En histoire urbaine, elle est marquante. La menace pesant sur la ville dans son ensemble n'a jamais été aussi grande. Aux classiques armes de balistique ou de siège, poliorcétiques, succède le danger aérien immédiat - l'éloignement des frontières ne suffisant plus à une relative sécurité urbaine - : les armes de destruction deviennent massives et aéroportées, incendiaires et chimiques, bientôt nucléaires. Contrairement aux principales capitales européennes ou à d'autres villes françaises, Paris a été épargné de destructions massives au cours la Seconde Guerre Mondiale, du fait de la rapide défaite française de 1940 puis d'une libération rapide également en 1944. De même, le dégel de la Guerre Froide dans les années 1970 épargne le monde de la catastrophe atomique qui le menaçait jusqu'alors.

Néanmoins, dans ce contexte que les autorités n'ignorent pas, le projet urbain est profondément influencé : une partie de la nouvelle profession urbaniste est mobilisée. La branche récente qu'est l'urbanisme souterrain, au manifeste co-rédigé par le jeune secrétaire général du GECUS¹⁴ Edouard Utudjian en 1933, s'empare rapidement des nouveaux projets commandés par la puissance publique, représentée par la Préfecture de Police en lien avec la Préfecture de la Seine.

12. Loi du 14 mai 1932 prescrivant le premier plan d'aménagement général de la région parisienne

13. O. Ch. Zieseniss, Les projets d'aménagement de la région parisienne, *Annales de géographie*, n°277, 1940

14. Groupe d'Etudes du Centre Urbain Souterrain

Le souterrain est alors une idée neuve, pleine d'avenir pour le jeune groupe et les édiles qui voient déjà se profiler la saturation de l'espace urbain observé par son plan. Tunnels à grande profondeur sous Paris, enfouissement des activités qui s'y prêtent, premiers plans de parkings de stockage pour les automobiles, pressentent un avenir congestionné déjà pris très au sérieux. L'architecture innove également en sous-sol : la chambre forte de la Banque de France (1922), les amphithéâtres du CNAM (1933), ou encore les laboratoires souterrains en carrières abandonnées marquent la première rétrospective de l'architecture souterraine parue en 1934, préparant ainsi la section souterraine - sous la colline de Chaillot - de l'exposition universelle de 1937.

A ces ambitieux projets civils vont rapidement succéder d'urgents projets militaires : voies d'évacuation, urbanistique générale des sous-sols disponibles en vue de la protection des populations, définition de points névralgiques et de couloirs aériens par lesquels viendra la destruction. Non moins urbanistes, ces projets prennent manifestement la priorité sur les premiers : Jean-Louis Cohen estime par exemple que la construction de la ligne Maginot a largement aspiré les crédits qui eussent sinon été affectés aux autoroutes souterraines de Paris.¹⁵

L'urbanisme, science de l'organisation de l'espace urbain,¹⁶ et la topographie, science du terrain qui lui est essentielle, progressent en sous-sol à Paris dans les années 1930. Aussi, nous proposons une enquête topographique souterraine qui puisse caractériser à la fois un instant de doctrine et de projets marquants pour les formes urbaines, et engendrant un patrimoine qui nous est parvenu sous une forme morcelée et éparse, y compris dans les études urbaines. Nous qualifions la méthode mise en place à l'époque et en quantifions les réalisations. Nous terminerons par un aperçu de la poursuite de cette politique qui connaît un important renouveau durant la Guerre Froide, de 1953 à 1973 et un aperçu des connaissances urbaines sur l'étage souterrain, incomplètes.

Première partie : Le zoning d'un urbanisme militarisé

Deuxième partie : Estimation globale des réalisations, à partir d'archives administratives

Conclusion

Bilan des récolements souterrains dus aux menaces militaires du XX^e siècle et rebond de la Guerre Froide : Architectes en sous-sol de 1922 à 1960 ; Guerre Froide : 1953-1973.

15. Conférence donnée à l'école Malaquais en 2013

16. F. Choay et P. Merlin, *Dictionnaire de l'urbanisme*

Mathieu Fernandez est ingénieur de la Ville de Paris (EIVP) doctorant en Histoire des Techniques. Sa thèse sous la direction d'André Guillerme au CNAM, *L'épaisseur urbaine, à Paris. Troisième dimension et sous-sols des Lumières à la fin de la Défense Passive : 1740-1970*, se concentre sur la morphologie de l'épaisseur urbaine, à travers le cas parisien. L'importance est accordée aux temporalités longues des strates, puis aux flux et mouvements d'urbanisme et d'architecture en sous-sol. La construction des connaissances urbaines des différentes époques abordées est visualisée à travers un SIG Historique, mis en place pour servir d'outil spatial à cette thèse.

Publications et travaux en lien avec le colloque

« Mapping parisian ground in the 19th century: birth of the city's underground atlas », *Actes du colloque 2013 AISU* (Associazione Italiana di Storia Urbana) Catane, 2014,

Université de Paris Diderot, 2013, communication : « Persistent Spaces: Politics, Aesthetics and Topography in the Eighteenth- and Nineteenth-Century City », communication : « Mapping in Three Dimensions. Observing, Representing and Transforming Paris, 1750-1850 ».

Réseau Universitaire des Chercheurs en Histoire Environnementale (RUCHE) au CNAM, 2012, communication : « Topographie et exploitation de données d'archives par les SIG : Evolution du relief parisien dans la période contemporaine ».

Recherche programme 2014-2016 « Paris 2030 », équipe lauréate avec le projet « Histoire d'eaux », étude historico-environnementale sur la qualité de la nappe phréatique à Paris.

Recherche programme 2012-2014 « Ignis Mutat Res » (le feu transforme la matière), Ministère de la Culture, équipe lauréate dans l'appel à projet : équipe dirigée par Emmanuelle Gallo, « Des profondeurs des caves à la canopée, histoire et perspectives énergétiques d'une capitale économe 1770-2050 ».

SESSION 5 GOUVERNEMENT

Regional Planning in times of social inequality and political crisis : The case of the Berlin region, 1920-1939

Christoph Bernhardt
Leibniz Institut für
Regionalentwicklung
und Strukturplanung
- IRS Berlin-Erkner

From an international comparative perspective Berlin during the interwar-period represents a special case of a metropolis in dramatic social and political transition. As a consequence of the German revolution of 1918/19 and the Greater Berlin law of 1920 the system of government and governance was fundamentally reorganised in political and spatial terms. From the beginning the new democratic central government and the local administration were confronted with major problems, like political polarisation and social crises in the periods of massive inflation (1918-1923) and world economic crisis (1929-1932). The special pathway of Germany and the Berlin region in the interwar period was continued by the takeover of power by the Nazi regime (1933) and the preparations for the war which reshaped the Berlin region in social and economic terms from 1935/36 onwards. As a consequence historiography on the planning and social history of Berlin in the interwar period has established specific models of periodization and highlighted problems and trends that to some extent from the key issues discussed for other European major cities.

With the incorporation of the former independent neighbouring cities into the new united municipal body of "Greater Berlin" ("Groß-Berlin") in 1920 a very large metropolitan area was created. In the context of the serious social crisis local welfare policies were developed. Amongst them policies for social housing played a very important role. The paper will show that in contrast to the current state of research a mixed sector of public and private companies for housing construction emerged. Even if in the middle of the 1920s public authorities were able to realize a strong policy of social housing and constructed famous new settlements (like Hufeisensiedlung Britz) social inequalities escalated at the end of the 1920s. The model of social housing proved to be insufficient and a growing number of poor and unemployed urban citizens was forced to move to the urban periphery. At the same time considerable numbers of publicly funded and newly built flats in the inner districts of the city stood empty. As a consequence of rapid social change and political failures a strong movement of "wild settlers" emerged which occupied large areas of land at the periphery of the German capital. This movement created a zone of "lotissements defectueux" about which very little is known as in contrast to the Paris case scholarly research has not given much attention to it.

As a result of these socio-spatial trends strong environmental and sanitary problems emerged at the urban periphery, as the paper will show along the challenges and strategies of governance in the fields of water, semi-rural settlement and planning. The paper will also retrace the emergence of the new regional planning authority of "Landesplanungsverband Berlin-Mitte" which was created in 1929. It will then reconstruct some of the most important concepts of regional planning under the fascist regime up to the creation of a nationwide system of spatial planning ("Raumordnung") in the pre-war time.

The fascist policies for the Berlin region will be examined in the fields of urbanism, housing and transport. It is not well known up to now that the municipal administration played an important role in housing policies and in the repression and crimes against Jewish people. These municipal strategies have been neglected as research has too narrowly focussed on the planning of Albert Speer for Berlin. In contrast to these reactionary and criminal policies the nazi regime also included "modern" elements, as can be shown along the cases of environmental planning in the field of water and of the construction of the Berlin motorway circle "Berliner Ring". This new motorway was built around Berlin in a distance of 25-35 km from 1935 onwards.

In a brief conclusion the paper will discuss some key issues in the interwar planning history of Berlin and Paris from a comparative point of view. It will claim that with regard to housing, sanitary problems and governance the pathways of the two metropolitan areas were diverging in the interwar period. Berlin was entering a special pathway which for the rest of the century considerably differed from the development of other European capital cities.

Christoph Bernhardt is a historian and head of the department for historical research at the Leibniz Institute for Regional development and structural planning (IRS) in Erkner/Berlin. He also teaches at the Technical Universities of Berlin and Darmstadt and has extensively published on the planning and social history of Berlin. In 2002 and 2004 he was visiting professor at the Universities of Paris 12 and CDHTE/Paris 1. His publications include « Wohnungspolitik und Bauwirtschaft in Berlin (1930-1950) », in Michael Wildt/Christoph Kreutzmüller (eds.), *Berlin 1933-1945 - Stadt und Gesellschaft im Nationalsozialismus*, München, 2013, p. 177-192; « At the limits of the European Sanitary City: Water-related Environmental Inequalities in Berlin-Brandenburg, 1900-1939 », in Geneviève Massard-Guilbaud/Richard Rodger (eds.), *Environmental and Social Justice in the City. Historical Perspectives*, Isle of Harris 2011, p. 156-169.

Pascal Guillot
Université Paris 13/
Centre de Recherche
Espaces, Sociétés,
Culture (CRESC)

André Morizet, président du CSAORP : des ambitions contrariées pour le Grand Paris, 1935-1942

Le nouveau Paris des années 1930 cherche son Haussmann. André Morizet, maire de Boulogne-Billancourt, aspire à prendre la tête d'un haut-commissariat de la région parisienne pourvu de larges attributions, ou tout du moins d'un organisme susceptible d'orienter l'aménagement de la région parisienne en formation. Apparaissant comme l'un des premiers hommes politiques républicains, de surcroît de gauche, à réhabiliter Haussmann comme l'homme du changement d'échelle, il cherche à incarner l'homme providentiel.

Avec l'arrivée au pouvoir du Front populaire, Morizet caresse l'espoir d'une nomination comme haut-commissaire ou comme ministre des Travaux publics. Le « retour » de la politique et les délicates relations de Morizet avec Blum et Sellier en décident autrement. Morizet est en fait nommé tardivement président du Comité supérieur d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne (CSAORP) aux attributions très limitées. Paradoxalement, le CSAORP et Morizet retrouvent un nouvel élan sous le ministère du radical socialiste Camille Chautemps.

Convaincu que l'Etat se doit de créer des organes et des lois pour intervenir à l'échelle de l'agglomération, il parvient difficilement à imposer ses vues, pris en tenaille entre les partisans d'un socialisme réformiste ou réformateur et les partisans d'un autoritarisme étatique. Non exempt d'ambition personnelle, il se retrouve à la tête d'un CSAORP quasiment impuissant et doit faire face à des blocages institutionnels (la Ville de Paris, le Conseil d'Etat, les préfetures de Police) et politiques, paradoxalement surtout dans son propre camp. Ne parvenant pas à occuper une place décisive dans l'appareil d'Etat, il se retrouve à la tête d'un CSAORP et de commissions fonctionnant de façon insatisfaisante, car les pouvoirs publics, malgré le tournant de 1928, parviennent difficilement à passer de la rhétorique incantatoire en matière d'urbanisme à une pratique tangible et efficiente, et se désintéressent de la réforme administrative et d'aménagement de Paris, quelles que soient les majorités gouvernementales.

Morizet ne parvient qu'à faire voter ce qu'il appelle de « petites réformes » - liées à l'écologie urbaine -. Soucieux du cadre de vie et de la préservation du patrimoine, il espère que ces réformes contribuent à améliorer le sort des classes populaires et d'autre part à esthétiser le Grand Paris et à le rendre plus attractif à l'étranger. En ce sens, les espoirs placés dans l'Exposition universelle de 1937 répondent à cette double ambition. En fait, ses projets de réforme administrative et d'aménagement de la région parisienne ne débouchent que sur des ré-

sultats partiels, singulièrement sous le régime de Vjchy, pendant lequel les grands travaux continuent. Morizet se réjouit ainsi de la nomination de François Lehideux comme délégué général à l'Équipement national, et à ce titre chargé des questions d'urbanisme, et il continue jusqu'à sa mort en 1942 de suivre les chantiers en cours, notamment celui de l'autoroute de la « Voix triomphale ».

Pascal Guillot est docteur en histoire, Professeur d'histoire-géographie en lycée et collège, chargé de cours à l'Université Paris 13 et à l'Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines. Auteur de : *André Morizet un maire constructeur dans le Grand Paris*, Paris, Créaphis, 2013, 509p.

Articles en rapport avec la communication

« André Morizet et les projets urbains à Boulogne-Billancourt », in Bruno Benoit et Mathias Bernard (eds), *Le maire et la ville dans la France contemporaine*, Presses Universitaires Blaise-Pascal, 2012, p.169-178.

« Architecture et politique au XX^e siècle », coordination et introduction, *Cahiers d'Histoire revue d'histoire critique*, n°109, juillet-septembre 2009.

« Grand Paris et aménagement régional dans les années 1920-1930. Un maire et son environnement institutionnel : le cas d'André Morizet », in Emmanuel Bellanger (ed.) *Villes de banlieues. Personnel communal, élus locaux et politiques urbaines en banlieue parisienne au XX^e siècle*, Paris, Créaphis, 2008, p. 31-38.

Le Grand Bruxelles et l'agglomération industrielle liégeoise : généalogie de deux figures métropolitaines dans la Belgique de l'entre-deux-guerres

Geoffrey Grulois
Faculté d'Architecture
La Cambre-Horta de
l'Université Libre de
Bruxelles

L'entre-deux-guerres constitue une période particulièrement riche pour le développement d'une culture urbanistique en Belgique. Avec une dizaine d'années de retard par rapport à la France, celle-ci se cristallise à la fin des années 1920 autour de l'enseignement de l'urbanisme à l'Institut des Arts Décoratifs La Cambre et du projet de Loi d'agglomération de communes urbaines qui donne une existante légale très tardive aux métropoles belges. Tout au long de cette période, les élites belges impliquées dans ce processus d'institutionnalisation vont chercher à identifier les figures des métropoles de Bruxelles, d'Anvers et de Liège en se référant aux expériences en vigueur dans les pays voisins.

En prenant appui sur le contenu des premières revues belges consacrées à l'Urbanisme – Le Mouvement Communal (1914, 1919-40), La Cité (1919-1935), L'Equerre (1928-1939), Bruxelles (1933-34), Urbs Nova (1939), Reconstruction (1940-44) – et des premiers plans d'aménagement régionaux - le Grand Bruxelles (1928-1934), Anvers Métropole de l'Europe (1933) et l'Agglomération industrielle Liégeoise (1937), cette communication veut mettre en avant les spécificités d'une culture urbanistique des métropole belges.

Durant l'entre-deux-guerres, les premiers urbanistes belges ont ainsi construit une culture de l'aménagement régional appliquée aux problèmes des grandes agglomérations belges dans leur spécificité. Celle-ci se nourrit de l'expérience urbanistique allemande (Ruhr, Francfort), et tout particulièrement de celle du Grand Paris, tout autant que de la géographie régionale en gestation. Si des processus législatifs sont initiés dès la première guerre pour reconnaître la nécessité d'instance de coordination et de plans d'aménagement à l'échelon supra-communal, ceux-ci vont constamment se heurter à la tradition de l'autonomie communale en Belgique.

Paradoxalement, le laisser-faire urbanistique belge qui va mener au phénomène de bruxellisation des années 1960 va précipiter, après 1968, la disparition des échelles de prospections métropolitaines au profit de la reconstruction des centres urbains anciens. Aujourd'hui, alors que des nouvelles initiatives de prospection territoriale à l'échelle métropolitaine, comme Bruxelles 2040, s'inspirent du Grand-Paris, il est nécessaire que la Belgique redécouvre la culture d'aménagement régional qui s'est cristallisée dans l'entre-deux-guerres avant de sombrer dans l'oubli.

Geoffrey Grulois est chargé de cours à la Faculté d'Architecture de l'ULB. Au sein de cette institution, il coordonne l'atelier de projet urbain Space Speculation et le Laboratoire d'Urbanisme Infrastructures et Ecologie (LoUIsE). Parallèlement il termine une thèse sur l'archéologie du savoir urbanistique et territorial à la croisée des sciences sociales naissantes dans la première moitié du XXe siècle en Belgique. Il est notamment l'auteur des chapitres consacrés à l'urbanisme dans les trois monographies récemment publiées sur les architectes Jean-Jules Eggericx, Jean-Pierre Blondel et la revue *L'Équerre*.

Thibault Tellier
Université Lille 3/
IRHIS-UMR 8529

L'invention des métropoles régionales dans l'entre-deux-guerres

Si Paris et l'agglomération parisienne ont nécessairement joué un rôle central dans les débats et les productions de l'entre deux guerres concernant la création ainsi que l'aménagement des métropoles, il n'en reste pas moins que ce mouvement qui démarre après la Première Guerre mondiale concerne également l'ensemble des grandes agglomérations françaises. Les lectures croisées de *Vie urbaine* et d'*Urbanisme* rendent ainsi compte du dynamisme qui saisit de très nombreux édiles municipaux après le vote de la loi de 1919, dite Cornudet, sur les plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension, permettant à ces élus d'envisager de vastes programmes visant à la fois la réforme en profondeur de l'organisation urbaine et sociale de leurs villes, ainsi que la programmation de nouveaux modes de relations avec les communes des banlieues voisines.

C'est en effet l'ensemble du territoire national, et plus précisément celui des grandes villes, qui est saisi par la mise en œuvre de la nouvelle loi. A partir des enjeux posés par la loi de 1919, ainsi que des débats suscités notamment lors du vote parlementaire, il s'agira en premier lieu d'appréhender sa véritable portée au regard des capacités de développement des principales métropoles françaises au lendemain de la Grande Guerre ainsi que durant toute l'entre deux guerres. Cela suppose notamment de prendre en compte l'évolution des relations entre ces dernières et les villes qui les entourent depuis la fin du siècle précédent. Au-delà des questions d'aménagement, l'un des enjeux primordiaux concerne en effet la manière dont va s'opérer la maîtrise des relations entre les villes concernées. Si la question est essentielle en région parisienne, avec la réflexion sur ce que pourrait être le Grand Paris réclamé par certains élus franciliens, il n'en reste pas moins que la question se pose également dans des villes où la question de l'extension urbaine devient urgente. Des rapports de force qui s'expriment nait la volonté chez certains élus locaux d'aboutir à de nouvelles formes de gouvernement partagé. De là, l'idée de former une seule et même entité métropolitaine. La mise en œuvre des plans d'aménagement apporte une première réponse à ces questionnements qui apparaissent dès les années 1920 au plan régional.

Il s'agira dans un second temps de s'interroger plus spécifiquement, essentiellement grâce à la lecture des revues *Urbanisme* et *La vie urbaine*, aux différentes problématiques qui émergent au cours de l'entre deux guerres concernant les conditions de conception et de réalisation des grandes métropoles régionales. Il s'agira ici de dresser une typologie des principales questions posées, qu'il s'agisse de la poursuite de l'hygiénisme urbain, des règles d'administration locale à mettre en œuvre ou

bien encore des rapports entre les villes centres et les banlieues. De ce point de vue, on peut noter une similitude entre les attendus parisiens et ceux des grandes villes françaises. Ainsi, la lecture du Plan d'aménagement et d'extension de la ville de Marseille rédigé par l'ingénieur Jacques Gréber montre que les problématiques retenues pour « l'aménagement du Grand Marseille »¹⁷ ne sont en réalité guère éloignées de celles qui ont cours durant la même période pour l'aménagement de la région parisienne. En particulier, l'accent sera mis au cours de cette seconde partie sur la manière dont un certain nombre de grandes métropoles régionales se sont emparées de la question pour susciter une nouvelle organisation territoriale incluant de fait les communes périphériques dans un seul et même modèle de développement. Ce qui n'allait pourtant pas de soi au départ. Cette seconde partie invitera donc à penser le modèle de développement des métropoles régionales au regard de ce qui a été l'histoire de Paris et de ses relations avec la banlieue au cours de la période retenue. En effet, avant les travaux d'Annie Fourcaut sur la banlieue parisienne, l'historiographie avait surtout conduit à appréhender l'histoire urbaine du 20^e siècle à partir du réseau traditionnel des villes centres, et donc à ne faire des territoires de banlieue, qu'un élément d'ajustement des politiques urbaines telles qu'elles avaient été définies, notamment au cours de l'entre deux guerres. Depuis, d'autres recherches comme celles conduites par Emmanuel Bellanger à partir du territoire francilien, ont souligné et mis en valeur l'importance du rôle des banlieues parisiennes dans la construction d'une métropole francilienne à part entière. Comme nous y invite Jean-Pierre Frey, il s'agit alors de « renverser le regard et regarder la ville à partir de la périphérie »¹⁸. C'est d'ailleurs cette perspective qui a été retenue dans l'ouvrage collectif Paris / Banlieues qui se voulait autant un état des lieux disponible en matière de recherches qu'un manifeste pour une « histoire en chantier »¹⁹. Il convient désormais sans aucun doute d'étendre l'investigation au niveau des principales métropoles françaises comme le suggère notamment la récente publication de l'ouvrage collectif dirigé par Olivier Ratouis sur Bordeaux et son agglomération²⁰. Comme il en va dans d'autres métropoles régionales de l'entre deux guerres, c'est en particulier l'essor de l'intercommunalité entre la ville centre et sa périphérie qui a préfiguré

17. Jacques Gréber, *L'aménagement et l'extension de Marseille*, Paris, Librairie Vincent Fréal, 1933.

18. Jean-Pierre Frey, « Des banlieues à la ville. Les termes du débat », texte intégral qui est consultable à l'adresse suivante : <http://books.openedition.org/ifpo/2831>

19. Annie Fourcaut (avec la collaboration de Mathieu Flonneau), « Les relations entre Paris et les banlieues, une histoire en chantier », in Annie Fourcaut, Emmanuel Bellanger, Mathieu Flonneau, *Paris/banlieues, conflits et solidarités*, Grâne, Créaphis, 2007.

20. Olivier Ratouis (dir.), *La construction d'une agglomération. Bordeaux et ses banlieues*, Genève, Metispress, coll. vuesDensemble, 2013, 606 p.

bien souvent le démarrage d'une véritable réflexion sur un plan d'aménagement urbain mené à l'échelle de l'agglomération.

Enfin, dans une troisième partie, nous souhaitons traiter plus spécifiquement du cas lillois et du développement de la ville et de son agglomération au cours de l'entre deux guerres. Cela doit notamment permettre la question du développement métropolitain à l'échelle régionale. En effet, selon l'un des principaux auteurs du plan d'aménagement et d'extension de la ville nordiste durant cette période, Jules Scrive-Loyer, l'agglomération lilloise doit sa fonction de métropole au fait principal, écrit-il, « qu'elle se trouve être le point de convergence de différents organes importants de l'économie régionale »²¹. De ce fait, note l'auteur, la question du développement métropolitain de Lille ne concerne pas que la ville centre ainsi que les communes périphériques, mais aussi la région. Il s'agit là aussi pour l'historien de poser les jalons avec la période suivante, et notamment la question de la genèse de la politique des métropoles régionales telle qu'elle se posera au cours des années 1960. On le voit donc : la question des conditions d'existence et de fabrication des métropoles provinciales au cours de l'entre deux guerres constitue en soi un objet à part entière pour la connaissance de l'histoire urbaine contemporaine du vingtième siècle dans sa globalité.

Thibault Tellier est historien, maître de Conférences (HDR) à l'université de Lille, enseignant à l'IEP de Lille. Chercheur au Centre de Recherches Historiques du Septentrion (UMR 8529), il a notamment récemment publié : « Une République décentralisée : une généalogie de la décentralisation (1945-1981) », *Cahier d'histoire immédiate*, n° 42, 2012 ; « Les habitants : acteurs de la rénovation urbaine ? Enjeux et temporalités historiques », in D. Desponds (dir.), *Les habitants : acteurs de la rénovation urbaine ?*, Presses universitaires de Rennes, 2014. Il a également publié de l'ouvrage *Le temps des HLM (1945-1975). La saga urbaine des Trente Glorieuses* publié aux éditions Autrement en 2007. Il rédige actuellement une *Histoire de la banlieue en France au 20^e siècle* à paraître aux éditions Perrin.

21. Jules Scrive-Loyer, « L'agglomération lilloise. Etude d'aménagement et d'extension », *La vie urbaine*, n°23, 15 décembre 1923.

SESSION 6 TRANSMETTRE, CONVAINCRE

Donner à voir le plan « stalinien » de reconstruction de Moscou.

Elisabeth Essaïan
ENSA Val de Seine/
IPRAUS, UMR 3329

En 1935 Moscou se dote d'un plan général de reconstruction de la ville. Construisant le mythe de son originalité, insistant sur le rôle de Staline dans sa conception, ses auteurs et ceux qui en ont assuré la diffusion prennent bien soin de passer sous silence ses diverses sources d'inspiration.

Celles-ci sont pourtant nombreuses et se lisent en filigrane et souvent à travers les critiques exprimées à l'encontre de tel ou tel modèle d'urbanisme contemporain ou passé.

Les concepteurs du projet, en en premier lieu Vladimir Semionov, pour grande partie formés avant la révolution, avaient acquis durant la première décennie du 20^e siècle une solide connaissance des débats et des projets de la discipline alors naissante de l'urbanisme. Publiés dans les revues, synthétisés et adaptés dans les ouvrages, les corpus textuels et visuels empruntés à cette occasion ont nourri la discipline de gradostroitelstvo (construction des villes) qui, tout comme l'urbanisme français, prend ses distances avec la pratique de l'art urbain.

Le changement de régime ne va pas immédiatement mettre fin aux échanges avec les pays occidentaux. Les architectes continuent à s'y rendre tout au long des années vingt et, dans le cadre du travail de conception du plan de Moscou, ces voyages, davantage organisés, ciblés et thématiques, en viennent même à s'intensifier. Pour rendre compte des matériaux rapportés, est créée, en 1934, la revue Arkhitektura za rubejom (Architecture au-delà des frontières). Malgré sa courte durée de vie (elle cesse sa parution en 1937), l'éventail des réalisations présentées en fait un espace de diffusion important.

Cependant, force est de constater que le Plan d'aménagement de la région parisienne d'Henri Prost fait figure de grand absent de cette publication et, plus généralement, des publications soviétiques de l'époque.

Cette omission témoigne-t-elle d'une réelle méconnaissance, d'un désintérêt pour ce projet ou bien d'un déplacement d'intérêt pour d'autres lieux, voire d'autres époques ?

De fait, sans grande surprise, les plans de Rome et de Berlin, les concurrents monumentaux du plan de Moscou, sont eux regardés et commentés avec attention. Il en va de même de l'urbanisme américain,

les Etats-Unis devenant, en ce début des années trente, la destination privilégiée des envois des missions architecturales et techniques. D'autres références (ou contre-références) renvoient, quant à elles, aux périodes passées. Si, dans le cadre de la réactivation du modèle classique, la nouvelle architecture est appelée à puiser dans les sources de la Rome antique et de la Renaissance italienne, pour l'urbanisme c'est le plan haussmannien qui semble encore faire autorité, malgré les présentations minorant sa portée effective.

Dans son ouvrage *Aménagement des villes*, paru en 1912, Vladimir Semionov reconnaissait à cette intervention la valeur de modèle en rappelant que « gaousmanit (haussmanniser), c'est-à-dire améliorer, réaménager la ville, est maintenant un mot couramment utilisé non seulement parmi les spécialistes de l'Europe, mais est connu également du grand public²² ». Parmi les qualités du plan haussmannien, il retenait la clarté, la rectitude des rues, la régularité des places, la disposition des bâtiments centraux dans la perspective des axes. Autant d'éléments que le plan de Moscou de 1935 va reprendre à son compte.

Cependant il serait réducteur de ne voir dans cette opération d'urbanisme qu'une réactivation du modèle classique et un rattrapage tardif des grands plans d'urbanisme du XIXe siècle. A bien des égards ses ambitions rejoignent celles exprimées par le plan de Prost, - sa visée régionale, la décision de ressortir l'aire métropolitaine en tant qu'unité spécifique, les réflexions sur le système de parcs et surtout les interrogations sur les limites de l'expansion de la ville et le rapport à établir entre la ville et sa région. Mêmes ambitions, mêmes questionnements, mais des réponses qui se dessinent dans un contexte politique, économique et social bien différents, offrant une autre lecture des formes et des figurations qui, au premier abord, sembleraient ressemblantes. Le contrôle étendu, pour ne pas dire généralisé, de l'Etat sur tous les domaines de la production et de la pensée ; l'absence de la propriété privée du sol et des biens immobiliers (abolis en 1917 et 1918) ; la crise du logement et l'exode rural consécutif aux grandes famines initiées par le lancement du premier plan quinquennal, sont autant d'éléments à prendre en compte pour comprendre les choix opérés dans ce projet mais également les formes de sa très grande médiatisation.

Dans notre intervention nous insisterons sur deux aspects en particulier. La manière dont est posée et formalisée la question de la limite de la ville, à travers notamment la valeur dont est chargée la création d'une ceinture verte.

La manière dont ce projet est donné à voir au-delà du cercle fermé des spécialistes de la ville.

Elisabeth Essaïan est architecte et docteur d'architecture. Maître de conférences à l'ENSAPVS, elle codirige l'axe « Explorations figuratives. Nouvelles lisibilités de projet » au laboratoire IPRAUS (UMR/AUSser). Elle a consacré plusieurs publications à l'architecture et l'urbanisme de la période stalinienne et déploie aujourd'hui des recherches portant sur les figurations cartographiques.

22. V. Semionov, *Blagoustrojstvo gorodov* (Aménagement des villes), Moscou, tip. Riabouchinskogo, 1912, p. 33.

Jean Giraudoux au chevet de Paris, 1928-1943.

Valérie Foucher-Dufoix
ENSA Paris Belleville/
IPRAUS, UMR 3329

L'entre-deux-guerres s'avère être une période extrêmement riche dans l'actualité politique, économique et sociale, mais aussi dans les débats intellectuels. Elle doit en partie sa particularité à l'ampleur des débats qui la traversent, à l'atmosphère de crise généralisée qui y règne et à l'imbrication des mondes littéraires et politiques et de leurs enjeux.

Dans cette période, Jean Giraudoux s'affirme comme un personnage atypique par le fait d'être à la croisée de plusieurs mondes : le monde littéraire, le monde politique et technocratique mais aussi le monde des spécialistes de la ville. Son œuvre politique est incontestable par son ampleur et cohérente avec le rôle social qu'il donnait à l'écrivain. Il a multiplié les articles sur des sujets aussi variés que le sport, l'information, la démographie mais aussi l'urbanisme et l'architecture. Il montre dans ce domaine une véritable constance en écrivant sur ce thème de la fin des années vingt jusqu'à sa mort et publie plus d'une quarantaine d'articles dont un certain nombre dans deux journaux à fort tirage – et donc à forte audience – : *Marianne* et *Le Figaro*. Il prononce aussi de nombreuses conférences dont certaines ont été rassemblées.²³ Ces articles nous livrent les conceptions de Giraudoux sur l'extension de Paris, sur sa banlieue, sur sa vision d'un Paris futur qui ne peut rester replier sur ses frontières communales.

Un premier intérêt pour ce corpus réside dans cette passion et cette préoccupation non démenties sur un peu moins de vingt ans pour les questions urbaines qui nous permettent d'étudier à la fois les permanences et les évolutions d'une pensée riche et complexe. Cette étude est largement facilitée par un travail important de recension déjà mené²⁴, des biographies²⁵, et le fait qu'une partie de ses écrits sur l'urbanisme et l'architecture ont donné lieu à deux ouvrages reprenant largement un certain nombre de ses articles²⁶.

Un second intérêt se dégage dans le déploiement d'une pensée totale sur l'urbanisme et l'architecture : il ne s'agit pas seulement de dénoncer une situation jugée catastrophique, mais de poser un diagnostic, de désigner des responsables et des coupables et de faire des propositions pour sortir de cette crise.

23. Giraudoux (Jean), *De pleins pouvoirs à sans pouvoirs*, Paris, Gallimard, 1950.

24. Dawson (Brett), *Bibliographie de l'œuvre de Jean Giraudoux, 1899-1982*, Bellac, Association des Amis de Jean Giraudoux, 1982.

25. Les biographies sur Jean Giraudoux sont relativement nombreuses. Cf entre autre, Body (Jacques), *Jean Giraudoux*, Paris, coll. Biographies NRF Gallimard, 2004 et Dufay (Philippe), *Jean Giraudoux*, Paris, coll. Biographie Julliard, 1993.

26. Giraudoux (Jean), *Pour une politique urbaine*, Paris, « urbanisme », coll. publiée par la Ligue urbaine et rurales, éditions Arts et métiers graphiques, avec une préface de Raoul Dautry, 1947 ; Chombard-Gaudin (Cécile) dir., Jean Giraudoux et Le débat sur la ville. 1928-1944, *Cahiers Jean Giraudoux* n°22, Paris, Grasset, 1993.

Enfin, un troisième intérêt nous semble résider dans la dualité permanente dont fait preuve Jean Giraudoux. On le voit ainsi développer une double posture - une posture pragmatique et prophétique - et une double forme de pensée - une pensée concrète et une pensée plus abstraite, aussi bien dans sa description du monde urbain, dans les solutions qu'il propose que dans les responsabilités qu'il dénonce. Cette dualité est à lire à la lumière de sa conception de l'écrivain-journaliste et du rôle social, de la mission qu'il donnait à l'écrivain comme conseiller moral du pays.²⁷

Plus concrètement, dans ses écrits, il reprend à son compte un thème devenu classique : la ville constitue un lieu menaçant. Il dénonce les nombreux maux de la ville et de ses dangers. Aucun mot, aucune image, ne sont assez durs pour décrire le Paris contemporain. À l'instar d'un médecin, il établit un diagnostic sans appel d'une ville malade. Il dénonce en vrac les embouteillages, les projets non aboutis, les projets ratés, un Paris qui se pense dans des limites figées, sans ambition, le désordre et l'inesthétisme des lotissements et paysages de banlieue, l'échec de l'aménagement de la Zone et des fortifications, le peu de cas fait aux monuments historiques et au patrimoine, aux paysages et à l'environnement etc. Il réclame la création de stades, de piscines, de cités neuves et saines etc. En un mot, il réclame l'édification d'un Paris moderne, d'un Paris futur qui ne peut se penser qu'en dehors de ses limites.

Ce portrait à charge de Paris et du monde urbain se démarque par son aspect multiforme et par son organisation autour de thèmes récurrents. Ce chaos de la grande ville peut se lire à travers l'analyse de ses espaces à plusieurs niveaux et à plusieurs échelles, dans son plan général comme dans la description de lieux précis et nous transporte dans le Grand Paris des années trente. Il place les désordres urbains comme une priorité absolue car la ville constitue avant tout notre « cadre de vie » voir « notre vie » comme l'indique le titre d'un chapitre de *Pleins pouvoirs* (1939) portant sur l'urbanisme : c'est devenu « le vrai problème français ».

Pour lui, les questions urbaines et architecturales sont aussi essentielles car elles permettent de comprendre les grandes évolutions de la vie moderne et sont révélatrices des choix de société, voir du destin d'une Nation. La ville et l'architecture étant l'expression des conditions sociales, politiques et économiques d'une époque, elles constituent à la fois la résultante et l'un des signes les plus tangibles d'une décadence voir d'une dégénération de la France qu'il dénonce. La ville est malade, le corps de la ville est malade, comme le corps de la nation.

27. Giraudoux (Jean), *Littérature*, Paris, coll. Idées NRF Gallimard, 1967 (1ère ed. Grasset, 1941).

Il associe donc en permanence des considérations physiques et morale, des considérations très concrètes de protection du patrimoine, d'aménagement du Grand Paris et du territoire, à des considérations morales et politique. La ville, symbole du monde contemporain, est perçue comme un des symboles d'une crise de la nation française. A ne pas s'en méfier, pour Jean Giraudoux, la France pourrait non seulement perdre de son influence mais aussi mourir. Mais la ville est aussi potentiellement un des terrains sur lequel il faut agir pour maintenir la France dans le concert des nations de premier plan.

En ce qui concerne les responsables de cet état de fait, là aussi Giraudoux s'avère binaire. Il dénonce tout autant une civilisation bourgeoise basée avant tout sur l'argent, l'égoïsme et l'individualisme que les conseillers de Paris qui, soumis au clientélisme, et à leur désir d'être réélus, abandonnent toute vue générale sur l'aménagement de Paris et du Grand Paris. La responsabilité est avant tout politique mais chacun de nous la porte aussi en partie.

Jean Giraudoux ne se contente pas de dessiner un portrait à charge de l'aménagement de Paris. Il tente aussi d'y apporter des solutions. Dans ce domaine aussi, Jean Giraudoux s'affirme un homme d'action comme le montre son usage des moyens de communication de l'époque ou encore la création de la Ligue urbaine puis de la Ligue urbaine et rurale pour l'aménagement du cadre de la vie française qui devaient rassembler les talents dans ce domaine et constituer des instruments de pression et de pédagogie²⁸. Sur le plan pragmatique encore, Il milite pour une réflexion d'ensemble et non des opérations au coup par coup, pour une politique de l'urbanisme fondée sur la reconnaissance des « droits urbains » et la nécessité de développer « l'urbanité ». Il réclame la création d'un parti politique d'urbanisme et d'hygiène puis la nécessité d'un régime fort voir d'une « dictature de l'urbanisme ». Mais chez Jean Giraudoux, ces propositions pragmatiques s'accompagnent aussi d'un appel permanent à l'imaginaire et au déraisonnable en matière d'urbanisme.

L'étude des écrits de Jean Giraudoux sur l'urbanisme et l'architecture nous permet d'étudier une représentation de Paris, du Grand Paris, du Paris ancien et du Paris futur dans les années trente, de voir comment la ville s'avère être à la fois un révélateur, un signe, une preuve – une de plus – de cette décadence, mais aussi un levier sur lequel on pourrait agir pour combattre cette décadence. Enfin, cette intervention permet

28. Chombard-Gaudin (Cécile), *De l'hygiénisme à la protection du patrimoine (1920-1960). La ligue urbaine et rurale pour l'aménagement du cadre de la vie française*, Université de Paris-I, 1988.

de revenir sur une figure de l'intellectuel originale, se plaçant à la fois dans le monde des idées et dans l'action, un homme pleinement inscrit dans son siècle et dans ses préoccupations, notamment ses préoccupations urbaines.

Valérie Foucher-Dufoix est sociologue, maître-assistante en SHS à l'ENSA Paris-Belleville. Chercheure titulaire à l'IPRAUS-UMR 3329 AUSser-CNRS. Chercheure associée au LAA-UMR 7218 LAVUE-CNRS.

Travaux en rapport avec la communication

Doctorat de Science politique soutenu à l'Institut d'Etudes Politiques de Paris (Sciences-Po Paris): *Le nom de l'ennemi. "Bourgeois" et "bourgeoisie" chez les écrivains et intellectuels français de l'entre-deux-guerres*.

(en cours de publication) « Pour un personnalisme urbain. La ville et l'architecture pour les non conformistes dans l'entre-deux-guerres. » Réponse à l'Appel à contribution : Ecrire sur l'architecture, la ville et le paysage (*Cahiers thématiques de l'ENSAP de Lille*, n°14).

**En grand ou par fragments :
Paris et sa région à travers les mémoires de l'IUUP
- Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris**

Daniel Matus Carrasco
Faculté d'Architecture
de l'Université
Magallanes de Punta
Arenas, et Laurent
Coudroy de Lille, IUP/
Lab'Urba

Les travaux de fin d'études des étudiants de l'École des Hautes Études Urbaines (1919-1924) puis de l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris (1924-1939) ont souvent consisté en monographies de villes débouchant en règle générale sur des propositions d'aménagement. Les sujets choisis par les étudiants, en accord avec un directeur dispensant des cours dans cette formation en urbanisme, portent ainsi couramment sur les villes ou régions d'où ils sont originaires, un pays correspondant à leur nationalité et concerne une problématique que l'analyse de terrain suggère. Sur les quelque 400 thèses soutenues dans la période considérée, près de 40, soit 10% portent sur Paris et la région parisienne. Il peut s'agir de monographies de communes de la banlieue comme d'interrogations particulières sur l'aménagement de la capitale.

Notre intervention se propose de repérer et d'analyser les thèses qui se sont préoccupées des relations entre Paris capitale et sa banlieue, ont abordé les questions concernant l'intercommunalité ou le découpage territorial de l'ensemble de l'agglomération, éventuellement de la question du Grand Paris débattue depuis le début du XX^e siècle. Au-delà d'une recension toujours utile de ce type de travaux, nous entendons dégager les interrogations que la réflexion sur l'aménagement de l'ensemble de l'agglomération suscite chez les futurs urbanistes. En quels termes la question de l'aménagement du « Grand Paris » —si tant est que ce soit dans ces termes et en référence directe avec les procédures mises en place dès la fin des années 1920 par les pouvoirs publics afin de tenter de régler les dysfonctionnement de la croissance de la capitale— a-t-elle été abordée ? Ce peut être en fonction du découpage institutionnel dès lors que la direction de la thèse a été assurée par Henri Sellier, en fonction d'une approche historique de longue durée avec Marcel Poète, en mettant l'accent sur les disparités sociales ou spatiales selon que l'approche s'appuie sur les sciences sociales ou se préoccupe prioritairement d'un espace considéré avant tout comme physique, ce qui peut être le cas si l'auteur est un architecte de formation initiale.

Daniel Matus Carrasco est architecte-Urbaniste. Enseignant à la Faculté d'Architecture de l'Université Magallanes de Punta Arenas (Chili), il est doctorant en France au CRH/UMR CNRS 7218 LAVUE.

Publication en rapport avec la communication

« Difusión de la tesis en urbanismo en la revista La Vie urbaine », *Revista Geográfica del Sur*. Publicación bianual del Departamento de Geografía, FAUG de la Universidad de Concepción, vol. 2, n° 1, 2011, p. 25-46.

Le Grand Paris sous Vichy

Jean Louis Cohen
Professeur, New
York University,
Chaire Sheldon H.
Solow en histoire de
l'architecture

Les quatre années pendant lesquelles la France est administrée par l'État français, sous tutelle nazie, pourraient sembler n'être qu'une stase dans la politique d'aménagement de la Région Parisienne, mais il n'en est rien. Les développements de la politique de Vichy, auxquels Rémi Baudouï a consacré des travaux toujours pertinents, méritent l'attention. L'État français se méfie de Paris, mais entend poursuivre les projets de l'entre-deux-guerres, la suspension des assemblées élues lui permettant de créer des instances regroupant hauts fonctionnaires et experts, soustraites à tout contrôle démocratique.

Dans Paris *intra muros*, la rénovation des îlots insalubres s'accélère, notamment avec l'élaboration des projets pour l'îlot n° 16, qui déclenchent une vive polémique. Sur la zone des fortifications, où les expropriations sans cesse reportées avant 1939 sont lancées, un plan d'équipements sportifs est engagé, tandis qu'Auguste Perret étudie un stade olympique sur plusieurs terrains de banlieue. Une « zone de compensation » est délimitée en bordure de Paris, censée accueillir les occupants des immeubles insalubres devant être détruits dans le centre. Cette problématique de zonage social rejoint les théories formulées en 1941 par Le Corbusier dans *Destin de Paris*.

Inscrite dans la perspective d'une décentralisation industrielle, que les bombardements vont rendre urgente, le découpage du pays en régions est un des volets significatifs de la politique de Vichy. Le plan Prost est validé définitivement par la loi du 28 août 1941, après qu'un Comité d'Aménagement de la Région parisienne ait été mis en place le 26 mai, qui compte parmi ses membres Joseph Marrast, Prost et Pierre Remaury, et dont la compétence porte sur un périmètre étendu par rapport à celui de 1928. Avec le Conseil national créé par Pierre-Étienne Flandin, qui se saisit des enjeux régionaux et le Comité permanent de l'aménagement, de l'embellissement et de l'extension des villes, il forme un véritable labyrinthe administratif.

En liaison avec le schéma autoroutier national élaboré dans le cadre de la politique d'Équipement national, et alors que le premier tronçon de l'autoroute de l'Ouest a été inauguré en 1941, de grandes infrastructures sont mises à l'étude, tandis que plusieurs urbanistes avancent l'hypothèse de cités satellites, annonçant les débats de l'après-guerre. À peine promulgué, le plan Prost est ainsi mis en cause.

Architecte et historien, **Jean-Louis Cohen** est professeur à l'Institute of Fine Arts de New York University. Il a publié plus de trente ouvrages, dont les plus récents sont: *L'Architecture du XXe siècle en France* (Paris, 2014), *Le Corbusier : an Atlas of Modern Landscapes* (New York, 2013); *Interférences – Interferenzen architecture, Allemagne, France* (Strasbourg, 2013, avec Hartmut Frank); *L'Architecture au futur ; depuis 1889* (Londres, 2012); et *Architecture en uniforme* (Paris, 2011).

ORGANISATION

Emmanuel BELLANGER
CNRS/CHS

Frédéric BERTRAND
ENSA Paris Belleville/Ipraus

Florence BOURILLON
UPEC/CRHEC

Corinne JAQUAND
ENSA Paris Belleville/Ipraus

Comité d'Histoire
de la Ville de Paris

COMITÉ SCIENTIFIQUE

Karen BOWIE
ENSA Paris la Villette/AHTTEP

Pierre CHABARD
ENSA Paris la Villette/AHTTEP

Viviane CLAUDE
IUP/Lab'Urba

Laurent COUDROY DE LILLE
IUP/Lab'Urba

Annie FOURCAUT
Université de Paris I/CHS

Isabelle GRUDET
ENSA Paris la Villette/LET

André LORTIE
ENSA Paris Belleville/ACS

Clément ORILLARD
IUP/Lab'Urba

Frédéric POUSIN
ENS du Paysage de Versailles/
UMR Ausser

Nathalie ROSEAU
ENPC/LATTS

Simon TEXIER
Université de Picardie Jules Verne/
CRAE

C'est en 1934 que l'architecte Henri Prost et les services de la direction de l'extension de Paris achèvent le Plan d'aménagement de la région parisienne (PARP) pour le compte du Comité supérieur d'aménagement de la Région parisienne (CSARP) institué en 1928. Ce plan, approuvé en 1939, est le premier document d'urbanisme officiel à afficher l'ambition de maîtriser la croissance de la région capitale.

Quatre-vingts ans après sa publication, nombre de questionnements soulevés à l'époque semblent encore à l'ordre du jour. Comment organiser le Grand Paris et non l'étendre davantage ? Comment organiser de façon rationnelle cette agglomération et, en particulier, sa grande banlieue qui est alors sous-équipée, sous-administrée et enclavée ? Comment se renouvellent les cadres politiques, les formes urbaines et paysagères, les configurations d'acteurs et les modes de financement qui agissent sur la transformation de l'agglomération ?

Ce colloque, le second d'une série consacrée à l'histoire du Grand Paris, entend réévaluer le contexte de la planification du Grand Paris dans l'entre-deux guerres en croisant les regards et les études sur les métropoles. Interdisciplinaire et transnational dans sa conception, il vise à éclairer une période couvrant deux décennies de l'histoire de la pensée urbaine qui furent marquées, à leurs deux extrémités, par l'expérience des guerres. Malgré la force des conflits et des nationalismes, la circulation des modèles de projection et d'organisation des territoires métropolitains connaît alors un véritable élan, portée par des congrès internationaux d'architecture et d'urbanisme, des concours et des expositions, par des groupements professionnels et des personnalités emblématiques, politiques et académiques de la réforme urbaine et du « municipalisme ».

Laboratoires de recherches associés :



La Poterne des Peupliers la nuit depuis la zone

non aedificandi, 1930-1939

© Marcel Cerf / BHVP / Roger-Viollet

Maquette : S. Rouelle / CHVP

Avec le soutien de :

