



370315 XXX NO 5370BMY5 53771A

S'en convaincre d'abord, faire admettre par tous ensuite, faire plus encore partager le fait que le patrimoine architectural urbain contemporain constitue un fragment majeur de l'héritage de l'humanité, a constitué l'un des plus beaux défis de la Ville du Havre.

La reconnaissance, en 2005, qui est aussi une distinction exceptionnelle, du centre de la ville du Havre, œuvre magistrale d'Auguste Perret, au titre du patrimoine mondial de l'UNESCO, représente et demeure un événement qui a bouleversé peut-être au premier chef les Havrais eux-mêmes, mais au-delà, nos contemporains et leur regard porté sur leur patrimoine commun, leur bien collectif. Le patrimoine devient ainsi non seulement le fruit de l'histoire mais également une œuvre de la modernité.

Cette réalité est partagée par Brasília, Chandigarh, Le Havre, Tel-Aviv et de cette réalité partagée sont nées l'idée et la volonté d'organiser, les 16 et 17 novembre 2007, un colloque sur ces quatre villes, symboles du XX^e siècle. La Ville du Havre a impulsé ce grand rendez-vous, ce temps privilégié d'échanges et de débats avec nos voisins des lointains, du Brésil, d'Inde et d'Israël, venus en experts, en historiens, en architectes, en amoureux du patrimoine moderne.

Les actes du colloque portent témoignage de la qualité, de la diversité et finalement de la densité des échanges, avec l'espoir toujours vif qu'ils constituent les ferments d'un partenariat exceptionnel et durable entre nos villes.

Antoine RUFENACHT
Maire du Havre

Réuni au Havre les 13 et 14 septembre 2007, le colloque Brasília - Chandigarh - Le Havre - Tel-Aviv s'est proposé de réfléchir au destin de quatre villes dont les architectures sont des symboles du XX^e siècle, et de confronter les savoirs des spécialistes avec les expériences des acteurs. Pour la première fois à cette étendue, puisque la réunion était opérée à l'échelle de trois continents, et avec une forte cohérence chronologique, puisque ces créations urbaines, resserrées sur une trentaine d'années, étaient pratiquement contemporaines.

Il s'agissait d'étudier sur des sites concrets les approches de la protection et de la mise en valeur du patrimoine moderne et de comparer les façons de concevoir et de mettre en œuvre le développement social et économique. Avec une hypothèse opérationnelle : comment faire en sorte que le projet urbain, au lieu d'être contraint et limité par le passé, y trouve sa substance et sa force ? A quelles conditions, et avec quels instruments ?

Ces échanges ont alimenté une prise de conscience : sans diminuer la portée de l'événement architectural qui marque chacune de nos villes-symboles, et alors que les politiques étatiques sur l'urbain deviennent hésitantes, les villes veulent accéder aujourd'hui à une prise en charge vigoureuse de leurs responsabilités et de leur destin. Ce colloque restera un jalon dans le partenariat des collectivités territoriales avec l'UNESCO.

C O L L O Q U E

BRASÍLIA → CHANDIGARH → LE HAVRE → TEL-AVIV

Préambule	p 3
Les expositions	p 6
Remerciements	p 7

INTRODUCTION Gérard MONNIER

BRASÍLIA

Stanislaus VON MOOS	"Villes idéales" : une mise en question	p 11
Laurent VIDAL	L'invention de Brasília, ou comment l'idée est venue à Juscelino Kubitschek	p 16
Farès EL DAHDAH	The history of Brasília	p 21
Marie-Elise COSTA	Brasília : appropriation et mise en valeur	p 30
Lauro CAVALCANTI	Maintenance du patrimoine, renouvellement urbain et offre touristique à Brasília	p 36
Marcia Regina de ANDRADE MATHIEU	Brasília : vers une perspective de valorisation patrimoniale globale	p 42

CHANDIGARH

Ravi KALIA	Measuring Le Corbusier in modern India	p 53
Rémi PAPILLAULT	Le secteur de Chandigarh : définition d'un paradigme urbain	p 65
Roland BRETON	Chandigarh, un modèle urbain	p 84

LE HAVRE

Joseph ABRAM	Le Havre 1945-1965 : la reconstruction comme laboratoire urbain	p 90
Vincent DUTEURTRE	La valorisation d'un patrimoine moderne : l'exemple du Havre	p 102
Dominique DHERVILLEZ	Mise en valeur du patrimoine et développement : le cas du Havre	p 111
Claire ETIENNE-STEINER	Le Havre : la greffe du centre-ville reconstruit, condition de l'appropriation et de la mise en valeur du patrimoine	p 116
Frédéric SAUNIER	Le Havre, une ville moderne permanente	p 124
Madeleine BROCARD	L'intégration du patrimoine Perret dans l'identité du Havre, « métropole maritime internationale »	p 128
Martine LIOTARD	Le centre reconstruit du Havre, entre gestion de l'héritage et émancipation	p 132

Tel-Aviv

Nitza METZGER-SZMUK	Tel-Aviv : the Geddes Plan	p 136
Moshe MARGALITH	Tel-Aviv : learning from modernism	p 140
Jeremie HOFFMANN	La ville blanche de Tel-Aviv	p 148
Giora SOLAR	Tel-Aviv : new projects within HH historic urban Areas. Focus on buffer zone issues	p 154

APPROCHES ET POINTS DE VUE

Yvan METTAUD	Le Corbusier à Firminy-Vert, une patrimonialisation tranquille à l'orée du Patrimoine mondial de l'humanité	p 158
Christine MENGIN	Les villes du XX ^e siècle dans les guides de voyage français	p 162
François CHASLIN	L'événement, l'architecture, la presse : une fortune critique du musée du Quai Branly	p 167

CONCLUSION Gérard MONNIER p 173

Sources et bibliographie	p 175
Les auteurs	p 179

Le colloque « Brasília, Chandigarh, Le Havre, Tel-Aviv. Villes symboles du XX^e siècle »

Brasília, Chandigarh, Le Havre, Tel-Aviv : quatre interprétations différentes de la modernité architecturale et urbaine du XX^e siècle. Brasília devient un centre international et diplomatique, Chandigarh est un des symboles de l'Inde nouvelle, démocratique et engagée dans la lutte contre une pauvreté séculaire, Le Havre étend son rôle de ville-port majeure, Tel-Aviv est le principal centre culturel d'un pays où se joue l'avenir du Moyen-Orient.

Leur patrimoine architectural moderne exceptionnel fait référence dans le monde entier. Equilibrer la protection et la valorisation de ces édifices prestigieux avec les besoins de la vie urbaine aujourd'hui reste une question ouverte. Comment vivre au mieux ce nouveau partage du présent et du passé proche, du réel et des témoignages de l'histoire ?

La Ville du Havre a proposé à ces quatre villes de faire le point sur les origines et les composantes du projet urbain, de confronter les démarches de valorisation du patrimoine, leur articulation avec les lieux de vie et avec la construction d'une identité culturelle urbaine.

Elle a réuni les 13 et 14 septembre un Colloque international pour examiner les démarches fondatrices de ces importants ensembles patrimoniaux, et pour comparer les solutions mises en œuvre pour concilier la mise en valeur de l'héritage avec les besoins actuels. Ce colloque a réuni des spécialistes de l'histoire urbaine et architecturale, des animateurs des politiques du patrimoine et des acteurs, élus et professionnels, des projets urbains d'aujourd'hui.

Commissaire scientifique : Gérard Monnier

Théâtre de l'Hôtel de ville, les 13 et 14 septembre 2007

Portraits de villes : Brasília – Chandigarh – Le Havre

Photographies de Lucien HERVÉ, Loidgi BEYLTRAME, Emmanuelle BLANC, Jordi COLOMER, Stéphane COUTURIER, Georges DUPIN, Véronique ELLÉNA, Diwan MANNAA, Arthur MONTEIRO, Emmanuel PINARD, Caio REISEWITZ, Nancy Wilson PAJIC.

Commissariat scientifique : Annette Haudiquet, conservateur en chef du Musée Malraux. L'exposition, organisée par le Musée Malraux, a bénéficié du concours de la Ville du Havre, du Ministère de la Culture et de la Communication.

Musée Malraux, 2 juin - 16 septembre 2007.

Tel-Aviv la Ville Blanche

Commissaire de l'exposition : Nitza Metzger-Szmuk, Architecte-Professeur, Technion, Institut technologique de Tel-Aviv, Faculté d'Architecture et d'Urbanisme.

L'exposition, présentée par la Ville du Havre, a été organisée avec le concours de la Ville de Tel-Aviv, du Museum of art, Tel-Aviv, du Ministère des Affaires étrangères d'Israël, de la Commission Nationale d'Israël pour l'UNESCO, et de l'UNESCO.

Forum de l'Hôtel de ville, 12 - 26 septembre 2007.

Le Havre. De la renaissance à la reconnaissance

Exposition de photographies, provenant des collections de la ville du Havre, conservées à la Bibliothèque municipale, aux Musées historiques, aux Archives municipales et au Musée Malraux. L'exposition, organisée par la Ville du Havre, a bénéficié du concours de l'UNESCO, de la CCI Le Havre, et du mécénat de la société J.-C. Decaux.

Jardins de l'Hôtel de ville, 13 juillet - 14 septembre 2007.

La question du patrimoine du XX^e siècle

Exposition de posters. Envois des Ecoles et Instituts d'architecture, en réponse à l'appel du Commissariat scientifique du Colloque, sur le thème : La reconnaissance, la mise en valeur et la protection du patrimoine architectural et urbain du XX^e siècle.

Les projets, préparés sous forme numérique, ont été réalisés par la Ville du Havre.

Forum de l'Hôtel de ville, 12 - 26 septembre 2007

Dans la continuité de son action pour inscrire la reconnaissance du patrimoine de Perret sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, le Maire du Havre, Antoine Rufenacht, a décidé l'organisation du Colloque, et a procuré les moyens d'une réalisation généreuse et stimulante pour les services municipaux ; qu'il soit ici salué.

De septembre 2006 à septembre 2007, il m'a donc été proposé de poursuivre les efforts et les idées de Joseph Abram et de Vincent Duteurtre, et de prolonger leur contribution par une manifestation qui aurait été inimaginable il y a dix ans.

La préparation du colloque a mobilisé dans cette période toute une équipe, autour de Chantal Ernoult, Adjoint au Maire du Havre, chargée de la Culture, et de Pierre Debru, Délégué général, Délégation aux Grands événements, et à l'Animation, sans l'énergie duquel la venue de l'exposition Tel-Aviv la ville blanche serait restée un projet improbable sur le papier, l'exposition de posters et la brillante exposition de photos d'archives en plein air seraient demeurées des idées séduisantes et fugaces sur un écran d'ordinateur. Léa Hauchard, assistante de projet pour le colloque, et Marie-Claire Godefroy, assistante aux relations internationales, ont été des rouages centraux du travail quotidien. Annette Haudiquet, conservateur en chef du Musée Malraux, a élaboré et organisé avec maîtrise, autour de photographes fameux, la belle exposition "Portraits de villes".

Le déroulement du colloque doit beaucoup à la disponibilité et à la compétence des animateurs de session ; ma conviction est faite : sans leur aimable et ferme autorité, le contrôle de l'horaire des sessions aurait été source de déboires pénibles et répétés. Je remercie donc vivement Andrea Correa Do Lago, Diplomate brésilien - membre du Comité d'Architecture et de Design du Musée d'Art Moderne de New York (MoMA), animateur de la session "La fondation des villes", Danièle Voldman, historienne, CNRS / Université Paris I Panthéon-Sorbonne, animatrice de la session "Le processus d'appropriation et de mise en valeur des villes modernes", François Chaslin, critique d'architecture, producteur à France Culture, animateur de la session "Projets urbains : perspectives d'avenir", Maristella Casciato, Professeur, Ecole d'architecture de Bologne, Présidente de Docomomo International, animatrice de la session "La ville moderne : paysage ou territoire ?". Je remercie les intervenants pour la qualité de leurs travaux ; pour quelques-uns d'entre eux, faute d'avoir fourni un texte, il n'a pas été possible de mentionner leur apport, et je le regrette. Je remercie aussi les personnalités et les journalistes qui ont participé à la table ronde « Les médias et l'approche des villes modernes : paysage culturel ou territoire urbain ? » : Agnès Cailliau, architecte urbaniste de l'Etat, Michèle Champenois, journaliste, *Le Monde 2*, François Chaslin, critique d'architecture, producteur à France Culture, Joseph Hanimann, *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, Thierry Paquot, éditeur, revue *Urbanisme*, et aussi Dani Karavan pour son témoignage d'artiste engagé dans l'art urbain.

La publication en ligne par Icomos-France des Actes du colloque, enfin, n'aurait pas abouti sans la prise en charge de la mise en forme par Eric Picot du service communication de la Ville du Havre, et sans l'attention de Séverine Routel, mission Unesco.

Gérard MONNIER

Le Colloque Brasília - Chandigarh - Le Havre - Tel-Aviv s'est proposé de réfléchir au destin de villes symboles du XX^e siècle, et d'échanger des expériences pour l'action. Pour la première fois à cette étendue, puisque la réunion était opérée à l'échelle de trois continents, et avec cette forte cohérence chronologique, puisque ces créations urbaines, resserrées sur une quarantaine d'années, étaient pratiquement contemporaines. Le projet était clair : étudier sur des sites concrets les approches de la protection et de la mise en valeur du patrimoine moderne et les confronter avec les façons de concevoir et de mettre en œuvre le développement social et économique. Avec une hypothèse opérationnelle : comment faire en sorte que le projet urbain, au lieu d'être contraint et limité par le passé, y trouve sa substance et sa force ? A quelles conditions, et avec quels instruments ?

Pour ces quatre villes symboles, la diversité des situations a été traitée de façon éclairante, tant par l'analyse historique que par l'approche spatiale et territoriale, qui ont complété nos connaissances et qui ouvrent la voie à une compréhension plus profonde et plus précise. Nous en savons plus sur les données de la création urbaine à Tel-Aviv, à Brasília, à Chandigarh. Nous mesurons mieux le poids décisif de la volonté politique, au niveau de l'État, si forte à Brasília, où elle s'inscrit même dans un programme de gouvernement, si évidente à Chandigarh, au Havre, tandis que le projet urbain à Tel-Aviv répond aux aspirations d'une communauté soudée, dans la Palestine des années 1920.

On a mieux saisi l'importance de la conjoncture, des données du moment. Ainsi à Brasília, le vieux projet du transfert de la capitale, actualisé d'un coup, dans un détour d'une campagne électorale, et suivi du vote d'une loi, qui transforme l'idée en obligation nationale, immédiatement cadrée dans un calendrier improbable et cependant effectivement suivi (Laurent Vidal). Ainsi à Chandigarh, l'accès à l'indépendance, qui permet à des politiques éclairés de fixer à la création urbaine un objectif d'exemplarité pour le sous-continent tout entier (Roland Breton). A Tel-Aviv, le croisement des capacités d'une génération de jeunes architectes, partis trouver en Europe une formation dans des foyers de la modernité sociale, avec la flambée de la demande de logements en raison de l'immigration en Palestine dans les années 1930 ; tout en se confrontant aux formules de la Cité-jardin européenne, interprétées et adaptées par Sir Patrick Geddes (Nitza Metzger-Szmuk), ces architectes mettent au point un original "dialecte" architectural (Jeremie Hoffmann). Des moments où les orientations et les choix s'appuient sur des couches actives décisives. Des moments où les représentations de l'urgence des besoins comme celle de la qualité des réponses trouvent une large assise, deviennent stimulantes ; ainsi avec la médiatisation des chantiers (Stanislaus Von Moos), qui pose la question des effets d'une communication immédiate des images de l'action. Et donc des moments qui ont une large dimension culturelle, dans un territoire plus large que le site de l'opération elle-même. Et en s'inscrivant dans la longue durée, ces moments de la création urbaine deviennent les matrices du développement, qui cherche à suivre les voies nouvelles du loisir et du tourisme (Dominique Dhervillez).

On considère plus clairement la portée de ces ultimes versions de la "ville idéale" (Stanislaus Von Moos) : l'élaboration de leur agencement spatial dénote tout ce qu'il doit à la fois aux recherches en cours dans le monde sur l'unité de voisinage et aux très anciennes données régionales, celles du village (en Inde) ou de la ville coloniale (en Amérique latine), et aussi à l'articulation d'infrastructures, systématiques et anticipatrices, avec des typologies aux sources anciennes (Rémi Papillault).

Ces confrontations alimentent une prise de conscience : sans diminuer la grande aura de l'événement architectural qui marque chacune de nos villes-symboles, comme l'indiquait judicieusement Robert Joly dans le débat avec le public, nos approches débordent les spécialités professionnelles et scientifiques ; elles démontrent la complexité de l'enjeu culturel et social de l'avenir de nos villes, à plus forte raison lorsqu'il s'agit d'une capitale (Brasília) ou d'une ville-Etat (Chandigarh). On l'a compris lorsqu'a été traitée la question de l'avenir de villes vivantes, avec leur population, avec les questions de niveau de vie. Bref, l'enjeu culturel et sociétal de la création urbaine, appuyée ici ou là sur les objectifs d'une grande générosité politique, montre une nouvelle fois que la ville – la production de la ville – porte les aspirations de la société (Joseph Abram).

La confrontation des pratiques dans le domaine de la protection-conservation-mise en valeur est d'un autre ordre ; ces pratiques ont une identité nationale, et ne se confondent pas : à Brasília, l'approche est dynamique, admet la non-pérennité du bâti, au profit d'une protection accordée aux échelles et aux vides (Lauro Cavalcanti) ; mais pourra-t-elle négliger la conservation matérielle, et la valeur de l'authentique, réel ou imaginaire (Maria Elisa Costa) ? A Tel-Aviv, une approche économique régule des droits à construire différenciés par zones. Rien de tel au Havre, avec le principe de pérennité du bâti, venu de nos pratiques du patrimoine historique et de la loi de protection. Dans ce sens, les prescriptions du patrimoine mondial de l'UNESCO sont plus souples.

Les apports nouveaux viennent de l'intrusion de problématiques neuves dans les questions du patrimoine ; puisque dans les quatre villes ce patrimoine a une dimension urbaine étendue, sont entrés en scène les enjeux de l'espace, élargi bien au delà des notions classiques de contrôle des abords, de zone *non aedificandi*. Au Havre, la relation de la périphérie avec la zone de protection (ZPPAUP), à Tel-Aviv, les zones-tampons (Giora Solar), à Brasília la nécessité de penser le développement en mettant en question la césure entre le plan-pilote et les cités satellites montrent la valeur actuelle donnée à la dimension territoriale de la ville (Marcia Regina de Andrade Mathieu). Au Havre, à Chandigarh, la question des densités conduit, à partir des analyses de la centralité, à préconiser des interventions nouvelles au centre ; ce qui consacre l'entrée de la démographie dans les outils de l'action sur le patrimoine (Martine Liotard). Cette importance de l'espace est d'ailleurs reconnue par l'UNESCO, depuis le mémorandum de Vienne (2005), qui met en avant l'examen du 'contexte spatial' pour la gestion des relations entre l'architecture contemporaine et le patrimoine urbain. A Firminy, les nouvelles données administratives de l'agglomération ont permis un nouveau départ pour la définition d'une politique du patrimoine (Yvan Mettaud).

La question est posée de la combinaison de l'affirmation d'une identité urbaine spécifique et complexe avec des projets de mise en valeur non-conservateurs (Farès El-Dahdah). A Chandigarh on propose ainsi la ville comme œuvre ouverte (Moshe Margalith, Ravi Kalia), au Havre on évoque une évolution dans la durée, et l'intérêt de la recherche d'une identité maritime complémentaire (Madeleine Brocard) ; on défend aussi la reconnaissance culturelle du bâti en dehors du site Perret (Frédéric Saunier) ; on note que la valeur de la diversité est déjà acquise au Havre, avec des œuvres marquantes et appréciées, qui tranchent avec l'unité du style Perret, comme le Musée Malraux, le Volcan de Niemeyer, la passerelle de Gillet.

Enfin, la confrontation des instruments disponibles et de leur mise en œuvre a été l'objet de mises au point

éclairantes, sur les méthodes de l'inventaire scientifique (Claire Etienne-Steiner, pour Le Havre) et sur les ressources de la cartographie (Marcia Regina de Andrade Mathieu, pour Brasília). Mais, pour ce qui est de la mise en circulation des savoirs pour le grand public, quel écart sépare le haut niveau de l'exposition et de l'étude monographique (Nitza Metzger-Szmuk, pour Tel-Aviv), la richesse d'une mise en valeur de la consécration par le medium photographique (Annette Haudiquet, au musée Malraux du Havre) et les pauvretés, les retards et les hésitations, qui sont la menue monnaie de la littérature des guides de voyage (Christine Mengin) ! Et comme le montre François Chaslin dans son exposé sur le traitement approximatif d'un événement architectural par la presse (à propos du musée du quai Branly), on voit les batailles qui restent à mener pour la diffusion des repères et des valeurs d'une authentique culture architecturale et urbaine.

De ce point de vue, cette première réunion des villes symboles du XX^e siècle, inscrites au Patrimoine mondial et réparties sur trois continents, a été sur place une manifestation forte en direction de la population du Havre, bien relayée par les médias, et dans un effort remarquable, très ouverte sur l'espace public, articulant avec pertinence la mémoire de la Reconstruction aux questions du développement urbain (exposition en plein air Le Havre. *De la renaissance à la reconnaissance*). C'est aussi une invitation à considérer que les villes peuvent accéder aujourd'hui à une prise en charge vigoureuse de leurs responsabilités et de leur destin, alors que les politiques étatiques sur l'urbain deviennent hésitantes.

D'autres échanges seront nécessaires pour approfondir cette première étape dans la confrontation des expériences et des projets ; cette réunion, qui ouvre la voie à une relation dynamique et durable des villes symboles, est un jalon dans le partenariat des collectivités territoriales avec l'UNESCO.

Gérard MONNIER

Afin d'être plus accessibles au lecteur, plutôt que de suivre l'organisation thématique des interventions durant le colloque, les contributions rédigées des intervenants au colloque sont présentées ville par ville, et dans l'ordre alphabétique de celles-ci. Les textes sont publiés dans la langue où ils ont été rédigés ; un résumé de chaque texte est présenté en français ou en anglais.

"Villes idéales" : une mise en question

Le Havre, Chandigarh, Brasília, Tel-Aviv : quatre villes de fondation, il est vrai – mais aussi quatre villes qui ont été conçues, fondées, puis construites et vécues dans des circonstances très différentes, dans des lieux incomparables. Cependant, s'il y a une qualité qui les relie fortement, c'est bien qu'elles étaient toutes d'extraordinaires projets de médiatisation, de propagande. Ceci non seulement dans la mesure où ces villes ont bénéficié d'une énorme quantité d'attentions par les médias, la presse journalistique et professionnelle, y compris les artistes-photographes et les cinéastes, tout simplement parce qu'il s'agit de villes nouvelles, et parce que la fondation de villes nouvelles est un phénomène rare au XX^e siècle. Mais aussi parce que l'iconicité de leur architecture s'est avérée être à elle seule un moyen de communication, un propos médiatique au service à la fois des gouvernements qui les ont mis en place et des architectes qui en étaient les maîtres-d'œuvre.

Tout ceci tient sans doute à la fascination propre à l'idée de pouvoir réaliser, une fois encore, quelque chose qui ressemblerait au rêve ancien de la "ville idéale". Rêve peut-être désuet, dépassé - car peut-on encore envisager la "ville idéale" au commencement du XXI^e siècle ? Et si oui, cette ville se présenterait-elle sous la forme d'un ensemble planifié selon les règles de l'architecture ? Peut-on parler de ville idéale sans tenir compte du risque d'un tel rêve de tourner au cauchemar ? Peut-on parler de la ville idéale dans le XXI^e siècle sans se souvenir de la Tour de Babel ?

Tour de Babel

Pieter Breughel, comme on sait, a donné plusieurs versions de la Tour de Babel, dont les plus connues sont celle qui est conservée au Kunsthistorisches Museum de Vienne et celle qui se trouve dans le Museum Boymans van Beuningen à Rotterdam. Toutes les deux soulignent les dimensions colossales de l'opération, dimensions qui condamnent tout ce qui se trouve au voisinage de la tour à la dimension de jouet, et notamment la ville flamande (vraisemblablement Anvers avec ses fortifications) qui entoure le chantier, avec les vaisseaux qui apportent de la marchandise, etc... et qui qualifient, au fond, la tour en tant qu'artifice géologique.

La version de Vienne montre la tour dans un état inachevé, en tant que ruine peut-être, plus probablement en tant que chantier en pleine activité, comme l'indiquent les machines de construction, les fourneaux de briques etc. De toute manière, elle souligne le caractère en cours de l'opération, elle montre l'architecture en un état de transition, alors que la version de Rotterdam montre la tour dans son état presque achevé.

Jusqu'à très récemment, les historiens de l'art ont interprété le *non-finito* de la tour qui est représentée sur la toile viennoise en suivant le texte de l'Ancien Testament, c'est-à-dire comme signe de l'inévitable faillite du projet humain vis-à-vis de la justice divine ; alors que la version de Rotterdam représenterait cette faillite dans un stade antérieur, plus proche de la cité idéale et donc plus proche de la perfection du projet. Or, il y a une autre interprétation. Une interprétation que l'on pourrait appeler post-biblique (non-apocalyptique) et qui, plus récemment, a trouvé l'approbation de nombreux historiens. Cette interprétation part du caractère de transition qui qualifie cette image. Loin de voir dans ce *non-finito* l'image d'une société qui se trouverait en face du désastre, elle y trouve l'image d'une société en pleine croissance, comme montrerait en effet la vitalité du chantier.

On pourrait même dire qu'il s'agit là d'une interprétation qui se rapproche d'une certaine conception de l'architecture qui est tout à fait moderne et qui tend à voir dans le dialogue de l'architecture avec les éléments sa raison d'être, bref, qui entend l'architecture comme le fruit d'un processus de civilisation qui transforme le rocher en artifice construit. Par conséquent, si l'on accepte la vision "optimiste" de la ruine que je viens d'évoquer, la version de Rotterdam qui, elle, montre l'architecture de la tour dans son état de presque-perfection, ne peut être codifiée que négativement, en tant qu'image angoissante, cauchemardesque, d'un projet de société centralisé et autoritaire.

Dans cette vision des choses, la "punition" divine serait donc représentée non par le caractère "ruiné" de la tour sur le tableau de Vienne, mais tout au contraire par la perfection, le caractère fermé et complet de l'architecture totalitaire et "absolue" de ce ziggurat aux articulations "romaines" que nous trouvons sur la version de Rotterdam.

Rhétorique du chantier

Pour revenir au sujet de notre conférence, et aux compte-rendus qui sont consacrés aux quatre villes : existerait-il parmi les architectes (et parmi les historiens de l'architecture) une tendance à idéaliser l'autonomie du projet architectural aux dépens de la réalité du chantier ? Faudrait-il rappeler que, dans une optique économique et même politique, il n'est pas du tout évident que le projet soit la raison d'être du chantier, mais que - dans un souci politique et économique - le chantier peut tout à fait être la raison d'être du projet ?

Comment expliquer autrement l'extraordinaire présence d'images de chantier dans l'histoire de la représentation de l'architecture par la peinture (celle de Breughel, par exemple) et par la photographie ? Comment expliquer l'importance du chantier dans l'iconographie des quatre villes dont nous parlons dans ce colloque ?

La fameuse photographie de René Burri qui montre le président Kubitschek devant le chantier de Brasília (et ici je reprends la "question du regard" qui a été évoquée dans le beau catalogue de l'exposition du Musée du Havre par Anne Haudiquet) en est un bon exemple. On se souvient qu'en 1955 Kubitschek était parti à la lutte électorale avec le programme de vouloir réaliser dans un laps de cinq ans une modernisation qui normalement se ferait en cinquante ans. Or, l'image de cette modernisation, c'était surtout l'image du chantier - tout comme l'image du Président c'était aussi l'image du père de la nation qui donne du pain au peuple.

Ceci dit, Kubitschek n'était certes pas indifférent à l'iconicité de l'architecture de Niemeyer. Mais ce n'est pas par hasard que dans la revue Brasília, publiée par NOVACAP, l'entreprise publique en charge de la construction de la ville, il n'était guère question d'architecture, mais surtout de la construction, du chantier. Même après 28 numéros déjà publiés on n'avait pas mieux à montrer que l'héroïsme de ce chantier dressé dans le "désert" !

Quant à Chandigarh, le cas est un peu différent. Car s'il existe, là aussi, une énorme quantité de prises de vue du chantier, il n'existe pourtant pas une revue Chandigarh qui aurait eu une fonction de propagande comparable à celle de la revue Brasília. À Chandigarh, la diffusion d'images est restée largement sous contrôle de l'agence de Le Corbusier, au 35 rue de Sèvres, à Paris, et Le Corbusier a préféré diffuser une

image de son architecture qui la montre à l'état pur de projet fini. Par conséquent, la plupart de ces prises de vue du chantier sont encore enterrées dans les archives de la Fondation Le Corbusier, à l'exception peut-être de certaines photos de Lucien Hervé.

D'ailleurs, cela n'étonne pas que Hervé soit devenu le photographe officiel de Le Corbusier. Il ne craint pas le caractère abstrait de ses prises de vues "constructivistes", paraphrases plus que représentations de la rhétorique du fragment implicite au "brutalisme" corbuséen, et dont la beauté ne se révèle qu'à un spectateur déjà initié aux règles de l'art contemporain. Avec Hervé, nous sommes témoins non d'une rhétorique du chantier en tant que projet politique, mais d'un dialogue entre artistes.

Le cas de Ernst Scheidegger est différent. Dans les années 1950, Scheidegger a proposé à Hans Girsberger, l'éditeur, entre autres, de l'œuvre complète de Le Corbusier, une série de livres qui montreraient à fur et à mesure les différentes étapes de la réalisation du projet. Une des plus belles parmi les prises de vues de Scheidegger est celle qui montre le Capitole comme véritable groupe de "ruines à l'envers", (*ruins in reverse*, pour citer un commentaire du sculpteur Robert Smithson sur le paysage industriel du New Jersey). Il est difficile de ne pas penser dans ce contexte à certaines gravures de Piranèse représentant les thermes de Caracalla ou les ruines de Paestum.

Iconicité et crépuscule du plan

Je reviens enfin à Brasília, dont l'iconicité tient à la fois à la rhétorique du chantier, à la rhétorique des formes architecturales réalisées sur place, et à la rhétorique du plan. Bien plus encore que dans le cas des autres villes discutées dans ce colloque (Chandigarh, Le Havre, Tel-Aviv), Brasília - plutôt Lucio Costa, l'inventeur du *Plano Piloto* - joue la carte de l'iconicité du plan. On peut dire que c'est probablement grâce à sa charge iconique, mieux : à son symbolisme populaire et populiste, même figuratif, voire statuaire que le jury a préféré ce plan aux autres propositions qui lui avaient été soumises lors du concours de 1954.

Il est vrai que le principe de l'articulation du centre administratif en "hors d'œuvre", en tant que tête (un archétype de l'urbanisme de type Beaux-Arts), avait déjà été repris par Le Corbusier, mais c'est Costa qui a souligné le caractère presque mélodramatique de ce parti, en évoquant par le plan une figure angélique, rédemptrice, sinon celle du rédempteur lui-même. Ce n'est d'ailleurs pas par hasard que cette crypto-iconographie pieuse inscrite dans le plan même de la ville apparaîtra à nouveau et plus tard comme thème explicite dans la sculpture officielle de, par exemple par les figures de bronze placées devant la cathédrale et qui représentent les évangélistes (des œuvres du sculpteur Ceschiatti).

Cependant, en ce qui concerne le Brasília construit, peut-on ne pas parler d' "architecture parlante" dans le contexte des palais du gouvernement de Brasília ? Est-ce possible d'ignorer que derrière l'artifice de prestidigitateur de ces deux calottes placées sur la plate-forme de la salle des pas perdus du Parlement se cache la tradition à la fois de la représentation architecturale de la démocratie parlementaire en Amérique du Nord et des missions catholiques en Amérique du sud, l'artifice des calottes variant le thème de la coupole, la duplicité des tours du secrétariat celui des clochers des missions baroques de l'Amérique latine ? On sait que Brasília – sans doute la plus "médiatique" des quatre villes en question - a été fort discutée, notamment aux Etats Unis. Edmund Bacon dans les années 1950 l'a prise comme modèle pour un urbanisme contemporain et a même tenté de le mettre en œuvre à Philadelphie, alors que dans les années

1970 James Holston l'a prise comme exemple de tout ce qui ne fonctionne pas dans la ville "fonctionnelle". Les deux auteurs parlent chacun à sa façon de Brasília en tant que "ville idéale": en tant que projection d'une idée de ville, ce qui leur permet dans une large mesure de faire abstraction de la réalité vécue. S'il est vrai que les quatre villes en question posent d'une manière exemplaire le problème de la ville comme projet architectural, qu'elles évoquent, chacune à sa façon, la possibilité aussi bien que les limites de la ville "plan", de l'"archi-urbanisme", c'est sans doute Brasília qui présente ce paradigme de la façon la plus radicale. Car ici, la ville est figée dans son ensemble à l'échelle de son infrastructure. Dans sa physiologie ainsi que dans sa physionomie elle suit la loi du système de la circulation routière, de sorte à ce qu'il y ait continuité absolue entre ce système de l'infrastructure et les monuments du pouvoir.

À Chandigarh, par contre, cette continuité a été brisée. Dès les premières phases du projet corbuséen la continuité visuelle entre les voies de circulation et les espaces de représentation de l'Etat a été interrompue, comme pour permettre aux différents organes de la ville de se qualifier en une relative autonomie par rapport à l'ensemble de la ville. Aujourd'hui, cette "interruption" est peut-être l'élément le plus surprenant et le plus prometteur du plan de Chandigarh. Elle pourrait ouvrir la voie à des formes de représentation architecturale tout à fait différentes de celles envisagées par les fondateurs. Le moment serait-il peut-être venu de découvrir dans cette dissociation des registres une promesse d'ouverture, ouverture qui permettrait à Chandigarh (et peut-être, par analogie, aux autres villes-monuments discutées ici), des futurs autres que la seule conservation en tant que cénotaphes d'une idée peut-être désuète de "ville idéale" ?

Bibliographie

ACEBILLO, Josep, Maristella **CASCIATO** et Stanislaus von **MOOS** (eds.), *Twilight of the Plan. Chandigarh and Brasília*, Mendrisio (Mendrisio Academy Press), 2007

BACON, Edmund, *From Athens to Brasília*, New York (The Viking Press), 1967

COSTA, Lucio, *Lucio Costa. Registro de uma vivência* Sao Paulo (Empresa das Artes), 1997

HOLSTON, James, *The Modernist City: An Anthropological Critic of Brasília*, Chicago (Chicago University Press), 1989

HUNT, John Dixon, "'The question opened by the picturesque'. Fragments and Fractures in Picturesque criticism and historiography", in BERGDOLL, B. and W. OECHSLIN (ed.), *Fragments. Architecture and the Unfinished. Essays presented to Robin Middleton*, London/New York (Thames&Hudson), 2006, pp. 267-254

MANSBACH, Steven A., "Pieter Bruegel's Towers of Babel", in *Zeitschrift für Kunstgeschichte*, 1982, Nr. 1, pp. 43-56

MIDDLETON, Robin, "Soane's Spaces and the Matter of Fragmentation", in *John Soane Architect. Master of Space and Light*, London (Royal Academy of Arts), 1999, pp. 26-37

MONNIER, Gérard, "Brasília: l'invention typologique et le projet politique", in MONNIER, G. (ed.), *Brasília. épanouissement d'une capitale*, Paris, Editions Picard, collection "La clairevoie", 2006, pp. 81-88

WEGENER, Ulrike B., *Die Faszination des Masslosen. Der Turmbau zu Babel von Pieter Bruegel bis Athanasius Kircher*, Hildesheim/Zürich/New York (OLMS), 1995

Putting "Ideal cities" into question

Le Havre, Chandigarh, Brasília, Tel-Aviv : four cities designed, founded, then built and inhabited in very different circumstances, in places that cannot be compared with each other. One quality strongly unites them however : they were all extraordinary projects of newsworthiness, and for propaganda; they were new cities and the foundation of new cities is a rare phenomenon in the 20th century. The iconic value of their architecture alone proved to be a means of communication, a media statement at the service of both the governments that set them up and of the architects who were the prime movers of them.

This fascination has a relationship with the ancient dream of an "ideal city". Can one speak of an ideal city without taking into account the risk of such a dream becoming a nightmare? Can one speak about an ideal city in the 21st Century without recalling the Tower of Babel? The author, after recalling the avatars on the theme painted by Pieter Breughel, evokes the "rhetoric of the site": it is not evident at all that the project be the raison d'être for the worksite, but the worksite can be the complete raison d'être for the project. How can one otherwise explain the extraordinary presence of pictures of the worksite in the history of the representation of architecture in paintings (that of Breughel for example) and in photographs? Hence, for the four cities of this symposium, the importance of the worksite in the photos of René Burri, of Lucien Hervé, of Ernst Scheidegger. Finally, concerning Brasília, the author studies the "rhetoric of the plan". For him, Lucio Costa, the inventor of the Plano Piloto, played the card of popular and populist, and even figurative symbolism ; the author advances the idea that this was one of the reasons for its selection by the jury in the 1954 competition.

A good example of this is the famous photograph of René Burri which shows President Kubitschek in front of the Brasília worksite (and here I am reusing the "question of the regard" which was evoked by Anne Haudiquet in the fine catalogue of the exhibition in the Museum of Le Havre). It should be remembered that in 1955 Kubitschek set out on the electoral campaign with the programme of wanting to accomplish in five years a modernisation which normally would be achieved in fifty years. Now, the image of this modernisation was above all the image of the worksite – just as the image of the President was also the image of the father of the nation who gives bread to his people.

L'invention de Brasília, ou comment l'idée est venue à Juscelino Kubitschek

« Comment est née Brasília ? La réponse est simple. Comme toutes les grandes initiatives, elle a surgi de presque rien¹ ». C'est ainsi que Juscelino Kubitschek aime à raconter la naissance de Brasília : « J'ai trouvé, vieille de 167 ans, l'idée de transférer vers le centre, la capitale du Brésil. Et j'ai trouvé prêtes les études préliminaires. Jusqu'à la localisation définitive. Alors j'ai construit Brasília². » L'histoire est si belle que l'on aimerait presque y croire. Peut-on, pour autant, se contenter d'une telle explication ? Ne risque-t-on pas, en insistant sur les continuités du projet, de ne point saisir ce qui fait l'originalité, la singularité de la décision de la construction de Brasília ? Rouvrons donc le dossier.

Juscelino Kubitschek – Nonô, comme il est affectueusement appelé dans sa région d'origine, l'Etat de Minas Gerais – est né en 1902, dans la ville coloniale de Diamantina. Assez tôt, ce médecin de formation s'engage dans une carrière politique, dans les traces du président de la République, Getúlio Vargas. Elu député des assemblées constituantes de 1934 et de 1946, il devient maire de Belo Horizonte en 1937, avant d'être élu gouverneur de l'Etat du Minas Gerais en 1950. Si l'on considère avec Merleau-Ponty que la politique est « une action qui s'invente³ », alors l'œuvre de Juscelino Kubitschek en est une parfaite illustration.

Après le suicide de Getúlio Vargas, le 24 août 1954, le vice-président Café Filho assume la présidence de la République. A peine en poste, il doit composer avec le principal parti d'opposition, l'Union Démocratique Nationale (UDN), la voix des classes moyennes urbaines, dirigée par le virulent patron de presse carioca, Carlos Lacerda, qui souhaite des élections anticipées. A l'opposé, le Parti Social Démocrate (PSD), fondé par Vargas pour représenter l'élite rurale et les petits entrepreneurs urbains, demande que le calendrier normal des élections soit maintenu – c'est-à-dire, octobre 1955. Tout en ne cédant pas aux exigences constitutionnelles de l'UDN, Café Filho, membre du PSD, va faire entrer de nombreux ministres UDN dans son gouvernement de transition, qu'il veut d'abord comme un gouvernement d'union nationale. Il faut dire qu'une forte agitation règne parmi l'armée, qui accusait Vargas de fomenter le désordre social, en soutenant des mouvements de grèves dans les principaux centres urbains, et de livrer le pays aux puissances étrangères, en ouvrant l'économie et en participant à la guerre de Corée. L'UDN va maintenir la pression sur Café Filho, en demandant cette fois que la constitution de 1946 soit amendée, de sorte à ce qu'il soit

¹ Kubitschek (Juscelino), *Por que construí Brasília*, Rio de Janeiro, Edições Bloch, 1975, pp. 7-8. On peut également lire, gravé dans le marbre, au cœur du musée historique de Brasília, l'histoire suivante : « Dans sa campagne électorale pour la présidence de la République, Juscelino Kubitschek de Oliveira entretient dans chaque localité un vif dialogue avec le peuple, pour recueillir ses aspirations et ses angoisses. Le 4 avril 1955, à Jataí, petite ville de Goiás, il est apostrophé par un homme du peuple qui lui demande s'il est dans ses intentions de construire la nouvelle capitale à l'intérieur du pays. "J'accomplirai dans toute leur profondeur, la constitution et les lois. La constitution consacre le transfert. Il est nécessaire que quelqu'un ose initier l'entreprise – et je le ferai" répondit le candidat. ». Sur ce musée historique de Brasília, installé au cœur de la place des trois pouvoirs pour conserver le récit officiel de la fondation de Brasília, voir notre étude : Laurent Vidal, *De Nova Lisboa à Brasília. L'invention d'une capitale*, Paris, éd. de l'IHEAL, 2002, p. 290 sq.

² - Kubitschek (Juscelino), *A marcha do amanhecer*, São Paulo, Best Seller editôra, 1962, p.57.

³ Maurice Merleau-Ponty, *Les aventures de la dialectique*, Paris, Gallimard, 1955 (2e éd.), p. 8.

clairement indiqué que l'élection du président de la République a lieu à la majorité absolue, avec si nécessaire un second tour. Mais Café Filho ne cède pas à ce chantage, déjà utilisé en 1950 contre Vargas : il souhaite toutefois, de peur d'un coup d'Etat militaire, que PSD et UDN s'entendent sur un candidat unique. Ce que rejette l'UDN : le candidat choisi en novembre 1954 par le PSD, Juscelino Kubitschek, n'est à ses yeux qu'une créature de Vargas. Ce qui vaudra cette remarque acerbe de Juscelino : « comment l'UDN peut-elle disputer librement les élections si le fantôme de Vargas rode dans l'esprit de ses dirigeants ?⁴ ».

Résolument optimiste et moderne, Kubitschek impose rapidement, dès sa campagne⁵, un style et des méthodes qui rompent avec celles de ces prédécesseurs, plus engoncés dans le formalisme et la tradition : il multiplie notamment les contacts directs avec la population. Ainsi que le note Thomas Skidmore, « l'essence du style de Juscelino Kubitschek était l'improvisation. L'enthousiasme, son arme principale⁶ ». Mais malgré ces qualités et l'opiniâtreté de son affrontement avec l'UDN, Juscelino Kubitschek ne décolle pas dans les sondages. Son programme, assez technique, organisé autour de 30 objectifs, ne suscite guère l'adhésion des masses. Et son discours sur la nécessité d'un respect scrupuleux de la constitution n'est guère plus mobilisateur.

C'est alors que surgit, parmi son équipe de campagne, l'idée d'intégrer à son programme la construction de Brasília. Une telle proposition visait de toute évidence à trouver un dérivatif à l'impasse politique dans laquelle se trouvait le candidat Kubitschek, à cette époque, incapable d'obtenir le soutien des masses urbaines. Au mois de mars, par exemple, selon une enquête d'opinion, Kubitschek n'est crédité que de 21,9 % des intentions de vote des *cariocas*⁷. Or Kubitschek et ses conseillers savent combien cette idée du transfert de la capitale brésilienne, inscrite dans la constitution républicaine depuis 1891, est capable de « canaliser les espoirs diffus de la société », de « redonner un sens à la collectivité nationale⁸ », et donc, plus pragmatiquement, d'élargir la base électorale du candidat.

C'est ainsi à l'occasion d'un meeting prévu dans une petite ville insignifiante de l'Etat de Goiás (Jataí), que le projet de transfert de la capitale va être annoncé. Voici comment Juscelino Kubitschek rend compte de cette scène : « Tout a commencé dans la ville de Jataí, dans le Goiás, le 4 avril 1955, durant ma campagne comme candidat à la Présidence de la République. Dans le discours que j'y prononçais, me référant à l'agitation politique qui inquiétait le Brésil et contre laquelle je ne voyais qu'un remède efficace - le respect intégral des lois -, je déclarais que, si j'étais élu, je suivrais rigoureusement la Constitution (...). Ce fut à ce moment qu'une voix forte s'imposa pour m'interpeller : "vous dites que si vous êtes élu vous accomplirez rigoureusement la Constitution. Je voudrais savoir alors si vous prétendez mettre en pratique le dispositif de la Constitution qui détermine, dans ses dispositions transitoires, le transfert de la capitale fédérale vers

⁴ Ricardo Maranhão, *O governo Juscelino Kubitschek*, São Paulo, Brasiliense, 1981, p. 26.

⁵ Sur les stratégies de communication de Kubitschek durant la campagne présidentielle, voir : João Carlos Picolin, « Juscelino para presidente do Brasil : as estratégias de comunicação política na campanha eleitoral de JK em 1955 », XXV Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação, Salvador, 1-5 sept. 2002, 17p. [repositorio.portcom.intercom.org.br/dspace/bitstream/1904/18701/1/2002_NP3picolin.pdf]

⁶ Thomas Skidmore, *Brasil, de Getúlio Vargas a Castelo Branco (1930 – 1964)*, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1992 (10e éd.), p. 208.

⁷ Il est vrai qu'il n'était crédité que de 1 % en décembre 1953 et de 9 % en novembre 1954. Centro de Estudos da Opinião Pública, CESOP, *Opinião Pública*, Campinas, vol. II, n°2, déc. 1994, pp. 3-11.

⁸ Laurent Vidal, *De Nova Lisboa à Brasília. L'invention d'une capitale*, op. cit., p. 307.

le Planalto central" [...]. La question était embarrassante. Je possédais déjà mon programme et nulle part une référence n'était faite à ce problème. Je répondis cependant, comme il m'arrivait de le faire à l'occasion : "Je viens de promettre que j'accomplirai dans l'intégralité la Constitution et je ne vois aucune raison pour que ce dispositif soit ignoré. Si je suis élu, je construirai la nouvelle capitale et je réaliserai le transfert du siège du gouvernement". Cette affirmation provoqua un délire d'applaudissements. Depuis longtemps les Goianos caressaient ce rêve, et pour la première fois, ils entendaient un candidat à la Présidence de la République assumer, en public, une promesse si solennelle⁹».

L'apostrophe de « l'homme du peuple » fut en réalité minutieusement préparée – il s'agissait d'un militant du PSD¹⁰. La presse étant prévenue qu'une annonce importante allait être faite ce jour-là, tous les journaux du lendemain reprenaient la proposition, et la campagne changeait de thème.

Le 3 octobre 1955, lors du premier (et unique) tour, quatre candidats se présentent donc aux suffrages des électeurs : Juscelino Kubitschek, candidat du PSD, appuyé par le PDT (Parti des Travailleurs du Brésil, également fondé par Getúlio Vargas, pour représenter le monde ouvrier, et dont est issu le candidat à la vice-présidence João Goulart), et le Parti Communiste du Brésil ; le général Juarez Távora, candidat de l'UDN et du Parti Démocrate Chrétien (PDC) ; Ademar de Barros, candidat du Parti Social Progressiste (PSP), représentant la classe moyenne basse et le prolétariat de São Paulo ; et Plínio Salgado, l'ex-dirigeant du mouvement intégraliste (fasciste), candidat du Parti de Représentation Populaire (PRP). Kubitschek obtient 36 % de voix, Távora, qui a reçu le soutien de certains dissidents du PSD, 30 %, Barros, 26 % et Salgado, 8 %. Avec ce score de 36 %, Kubitschek est élu. L'affaire n'est pas pour autant close.

L'UDN mène alors une intense campagne contre la prise de fonction de Kubitschek et de son vice-président João Goulart, prévue pour le 31 janvier 1956. La crise éclate le 1^{er} novembre lors de l'enterrement du général Canrobert Pereira da Costa, farouche opposant à Vargas : dans un discours prononcé sur la tombe du général, le colonel Jurandi de Bizzaria Mamede s'interroge sur la remise de la présidence de la République à un homme qui ne représente qu'une « victoire de la minorité ». Le ministre de la guerre, le général Henrique Duffles Teixeira Lott, demande alors au président de la République de punir ce colonel séditieux. Café Filho ne répond pas, et le 8 novembre un infarctus l'éloigne de la scène politique. Son successeur, Carlos Luz, président de la chambre des députés, avait chaleureusement félicité le colonel Mamede lors de son discours. Il engage alors des négociations pour remplacer le général Lott, ce qui signifiait très clairement que Kubitschek ne prendrait jamais ses fonctions présidentielles. Un désir dont ne se cachait pas Carlos Lacerda : « Il faut qu'il soit clair, et très clair, que le Président de la Chambre des députés n'a pas assumé le gouvernement de la République pour préparer la prise de fonction de messieurs Juscelino Kubitschek et João Goulart. Ces hommes ne peuvent pas prendre leurs fonctions, ne doivent pas prendre leurs fonctions et ne prendront pas leurs fonctions¹¹ ». Face à une telle situation, le général Lott décide de réagir : dans la matinée du 11 novembre, 25 000 soldats appuyés par des tanks occupent les rues de Rio. Carlos Luz, Carlos Lacerda et le colonel Mamede se réfugient sur un croiseur de l'armée, le Tamandaré, que Lott empêche de sortir de la baie de Guanabara. De retour à Rio, Carlos Luz est démis de ses fonctions et remplacé par Nereu

⁹ Kubitschek (Juscelino), o.c. , p. 7-8.

¹⁰ Affonso Heliodoro, *JK, exemplo e desafio*, Brasília, Thesaurus editôra, 2005 (2^e éd. revista e ampliada). Voir notamment le chapitre : « Uma palavra sobre o comício de Jataí », pp. 143-146.

Ramos, président du Sénat, qui déclare l'état de siège, le 25 novembre. Cet état de siège sera prorogé jusqu'au 31 janvier 1956, jour officiel de la prise de fonction du nouveau président, et permettra notamment de déjouer un projet de rébellion militaire, prévu pour le 17 janvier à Recife¹².

Dans de telles conditions, dès son intronisation, Kubitschek ne pouvait plus reculer : il lui fallait lancer le plus tôt possible les opérations pour la construction de Brasília, seules à même, peut-être, de refonder l'unité nationale. Voilà pourquoi il téléphone à Oscar Niemeyer, avec qui il a déjà travaillé à Pampulha, et dont les sympathies communistes sont pourtant bien connues, pour l'aider dans cette tâche – et c'est ainsi que l'idée d'un concours pour le plan pilote naît ; et c'est ainsi que le Palais du Planalto sera en construction avant même la clôture du concours. Voilà pourquoi, également, Kubitschek fait entériner par l'assemblée législative, non point le principe de la construction de la nouvelle capitale, mais la date d'inauguration, plus symbolique, moins politique – et il laisse pour cela le soin à un député de l'UDN, Emival Caiado, représentant de l'Etat de Goiás, de choisir la date de l'inauguration de Brasília (21 avril 1960)¹³.

Est-ce Brasília qui a contribué à l'élection de Juscelino Kubitschek, ou son programme dit de « national développementalisme », promettant d'offrir au Brésil « 50 ans de progrès en 5 ans » de gouvernement (1956-1961) ? Toujours est-il que la construction de Brasília, en une région vierge située à près de 1 000 kilomètres de Rio de Janeiro, est le symbole le plus tangible de son projet – Brasília, acteur et témoin du passage d'un Brésil colonial vers un Brésil moderne.

¹¹ Cité in : <http://www.pitoresco.com/historia/republ305.htm> [visité le 20 août 2007]

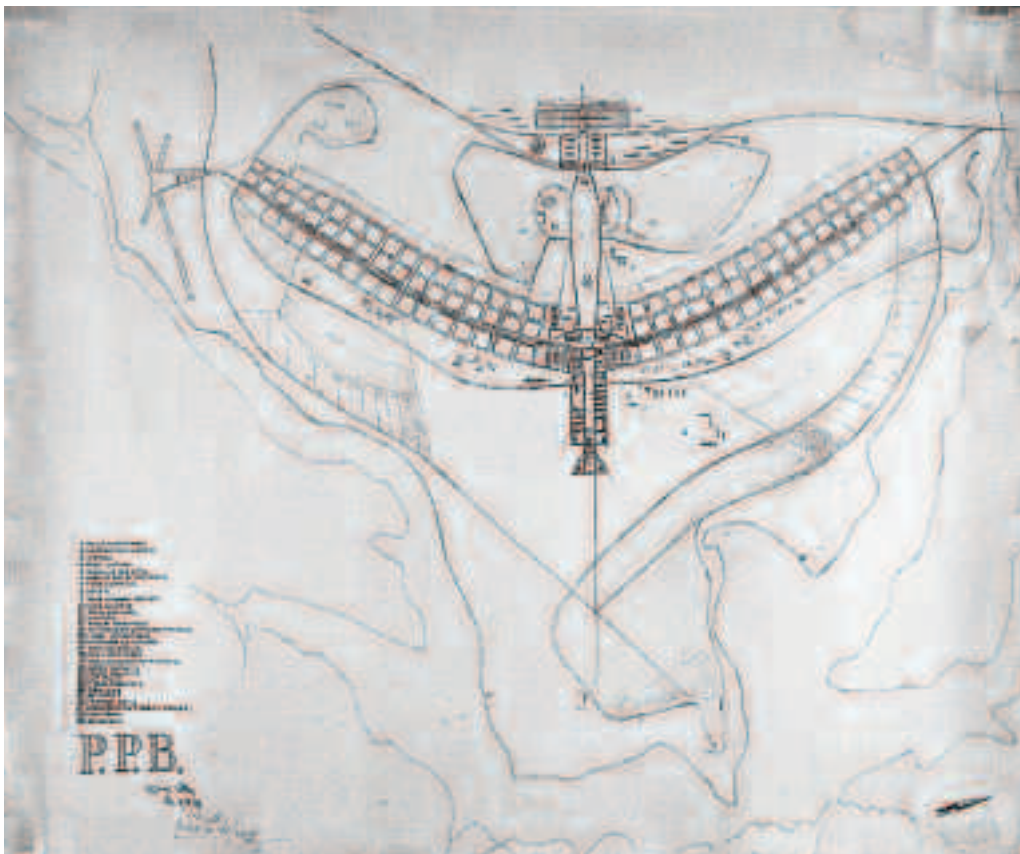
¹² Une fois rétabli, Café Filho sera empêché de reprendre ses fonctions, par vote du Congrès.

¹³ Voir à ce sujet notre ouvrage : *De Nova Lisboa à Brasília*, op. cit., pp. 278-280.

The invention of Brasília, or how the idea came to Juscelino Kubitschek

Juscelino Kubitschek (born in 1902), parliamentary deputy in 1934 and in 1946, Mayor of Belo Horizonte in 1937, was elected Governor of the State of Minas Gerais in 1950. Following the suicide of President Vargas on 24th August 1954, agitation reigned in the army. Kubitschek was designated as candidate by the PSD; in spite of a new style, his candidature did not take off in the ratings. The idea of the transfer of the Brazilian capital, inscribed in the republican constitution since 1891, was necessary to give a new sense of national community and to widen the electoral base. The project to transfer the capital was announced in a meeting held on 4th April 1955 in Jataí, a small town in the State of Goiás; the campaign changed its theme. On 3rd October 1955, Kubitschek obtained 36 % of the vote and was elected President. In spite of the threat of a military coup d'état, he took up his functions on 31st January 1956 and obtained that the choice of the date for the inauguration of Brasília proposed by Emival Caiado of 21st April 1960 be ratified by the legislative assembly.

In a programme that promised to give Brazil "50 years of progress in 5 years" of government (1956-1961), the decision to build Brasília thus played a role in the election of Juscelino Kubitschek. The construction of Brasília, in a virgin region situated 1 000 km from Rio de Janeiro, is the most tangible symbol of his project – Brasília, player and testimony to the progress from colonial Brazil to modern Brazil.



PPB - Le Plan Pilote de Brasília, 10 mars 1957, Lucio Costa

The history of Brasília

When the Brazilian President Juscelino Kubitschek (JK) decided to go ahead with the idea of transferring his country's capital inland, back in 1955, Brazil had been undergoing a particularly promising modernization process. Following an international post-W.W. II scenario, the dominant mood was marked by ideals of progress aimed at development and industrialization. The ambition then was to overcome what had been identified as a backward-looking past, ruralism, and underdevelopment. Although mid-century euphoria was expressed in a number of cultural forms in Brazil (such as cinema, fine arts, and popular music, i.e. Bossa Nova), the so called "JK era" revitalized modernism through architecture, which represented then Brazil's most internationally recognized cultural production. It is no coincidence that Kubitschek's proposition to build a new federal capital became a direct representation of his industrialization target plan, on the basis of which he had won the presidency. This process, however, was not unilateral, for just as Kubitschek invented Brasília, the latter invented the Brazil of Kubitschek by becoming the very symbol of the modernity that guided his development program. Brasília also came to represent the new government's entrepreneurial image and it became a model for a nation that was then meant to be constructed.

The city of Brasília was conceived, designed and built well within the five year span of Kubitschek's presidency. The construction process from start to finish took 1310 days and its execution was the result of beliefs, ideals, and the personal dedication of workers, architects, urbanists, engineers, politicians, and administrators whose engagement guaranteed the project's completion in time for its inauguration on April 21, 1960. In such a context, the role played by the development company, NOVACAP (*Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil*), was fundamental for the city's completion. Created in 1956, NOVACAP took on the responsibility of transforming, in record time, an immense and isolated central plateau into a city that could host the country's principal political institutions and be equipped with all the necessary services and infrastructure. With unequalled agility and aptitude, this company was given a structure, profile, and an efficiency that would surprise anyone interested in understanding the process by which Brazil's capital was built. Having among its disparate responsibilities the building of hydro-electric plants, the drafting of education projects, the laying down of highways, and the elaboration of healthcare programs, NOVACAP was able to maintain an unprecedented unity of action that far exceeded the scope of a traditional urban development plan.

NOVACAP's ambitions were not entirely based on architectural or urbanistic magnificence and also included innovations in agriculture, education, health, public administration, and social welfare. Health plans, for example, aimed at dignifying the medical profession, halt the humiliation of patients and award them the right to choose the doctor of their preference. The city was to be equipped with an elaborate medical center, called *hospital distrital*, for every 50,000 inhabitants with each center having its own network clinics. There would, in addition, be a central hospital with its own network of specialized healthcare centers (for the treatment of chronic diseases, mental patients, etc.) as well as rural hospitals and satellite units. In the area of education, a new teaching philosophy was developed and distributed in a network of public schools

(so-called, *jardins de infância*, *escolas classe*, *escolas parque*, and *centros de educação média*) that took into consideration commuting distances and population densities. Social welfare was also networked around a central agency (Conselho de Bem-Estar Social) that could administer all welfare activities across the city. All these activities deserve closer scrutiny, which for the moment will remain beyond the reach of this paper.

A few months into the transfer process, NOVACAP held a design competition for the new capital. Of the sixty three registrants, twenty six presented projects and Lucio Costa's won. The brief Costa submitted with his winning entry was prefaced with an exergue that placed his proposal in direct lineage with a historically recurring desire to found a city in Brazil's interior that, as early as 1822, had been referred to as "Brasília."¹ The first official articulation of this desire emanates out of the 1789 independence movement, the *Inconfidência Mineira*, which called for the transfer of the capital to the landlocked state of Minas Gerais. Throughout the 19th and first half of the 20th century, the transfer of Brazil's capital inland was motivated by such varied reasons as security, integration, or progress, all understood as an antidote to the turbulent, unprotected, and morally suspect, image that Rio de Janeiro had acquired over time. Having fled Portugal in 1808, the prince regent, Dom João VI, was, for example, advised by his British protectors that a capital city away from the coastline would not be as vulnerable to French invasion². The project of building a New Lisbon – "in the middle of the country whence royal roads would radiate like waters that flow down from the highlands" – lasted throughout the prince regent's reign in Brazil.³ The Portuguese Court's arrival also triggered a process of metropolitanization whereby Rio de Janeiro itself had to transform into a "New City" in order to acquire a royal scale.⁴ An image of progress is, likewise, what a century and a half later motivated President Juscelino Kubitschek to finally undertake the project of a new capital for Brazil.

The project remained alive throughout the 19th century and was eventually included in the constitution once the Republic of 1889 had been proclaimed. To this end an explorative commission, the *Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil*, led by the Belgian astronomer, Louis Cruls – was formed in 1892 in order to demarcate the area of the future Federal District. An area of 14,400 km² in Brazil's central plateau was subsequently demarcated and became known from then on first as the *Quadrilátero Cruls* and officially labeled, as the Federal District. In 1894, a second *Missão Cruls* was formed in order to further study a particular area within the *Quadrilátero* that would be most apt to host the future capital due to its abundance in water supply. One of the commission members, the landscape architect Auguste Glazou, known for gardens filled with water features, suggested that the future capital ought to be surrounded with its own artificial lake⁵. The site chose is five kilometers from what is now the center of Brasília. Studies lasted until 1896 and it was not until 1946 that interest in transferring the capital was renewed and a new *Comissão Técnica de Estudos de Localização da Nova Capital*, was led by Djalma Poli Coelho. In 1952, Congress passed

¹ Anonymous, government leaflet, 1822, cited by Raul de Sá Barbosa, "Brasília. evolução histórica de uma idéia," *Módulo 18* (1960): 35.

² Sá Barbosa, "Brasília, evolução histórica de uma idéia," 33.

³ Ibid.

⁴ Angelo Pereira, *Os filhos de el-rei D. João VI* (Lisbon: Empresa Nacional de Publicidade, 1946), 127-129.

⁵ See *Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil; Relatório Cruls* (Brasília: CODEPLAN, 1984).

a law approving the realization of the definitive studies based on which the capital would eventually be sited. In this last explorative attempt the American firm, Donald Belcher & Associates, which was hired to undertake the study recommended five sites for the location of the future capital. The, so-called, *Castanho* site was finally chosen in 1955. It featured clement weather conditions, superior water quality, uninterrupted terrain, good drainage, and most of all the potential to form lakes by damming the two existing rivers, *rio Paranoá* and *rio São Bartolomeu*.⁶

It was not until Kubitschek's election to the presidency in 1955 that the project finally began to materialize, or as Costa himself would say: "it was a century-old purpose, always postponed."⁷ In his election campaign, Kubitschek promised fifty years of progress in the span of his five year term. This was to be achieved on the basis of what was then called a *Programa de Metas* (i.e., Target Plan) that focused on expanding the country's infrastructure and intensifying the rate of industrialization. As Costa himself tells it: "he wanted to develop the country – fifty years in five. He had main objectives – steel, dams, ship building, highways, all sorts of activities he proposed to simulate, and the transfer of the capital was the keystone in an arch."⁸ Transferring the capital to the country's interior was, in essence, the perfect pretext for the building of highways and thereby accessing hitherto unexploited areas of the country. Kubitschek's road construction program ultimately tripled Brazil's transportation network. Geographic position aside, Brasília itself reflected industrial growth. Conceived primarily in terms of uninterrupted traffic flows, Brasília assimilated in its very form the importance of the car whose production quadrupled during Kubitschek's mandate.⁹ The project of a city motivated by transport, built in the middle of nowhere, and based on automotive locomotion has coincidentally a closer precedent in Brazil, one with which Kubitschek was no doubt familiar. In 1927, Henry Ford was granted a concession of a million hectares deep in the Amazon where a small city was eventually built from scratch and in record time. Fordlandia, as it came to be called, had "superb infrastructure, unmatched for thousands of miles in any direction." It was complete with hospital, schools, cinema, power plants, docks, machine shops, warehouses, neatly aligned bungalows, bunkhouses, general stores, and mess halls.¹⁰ Fordlandia was also laid out over 70 kilometers of roads, was fitted with radio, telephone, and even featured a "kind of modern asepsis with vast cleared spaces constantly sprayed by workers against all sorts of insects and pests."¹¹

On September 24, 1956, less than a year into his presidency, Kubitschek approved the statute of the development company, NOVACAP, which had been given the charge to plan and execute the localization, urbanization, and construction of the future capital; to dispose of the Federal District's real-estate as foreseen by law; to execute all services that are of federal, state, and municipal competence; and to practice

⁶ See *Relatório Técnico sobre a Nova Capital da República; Relatório Belcher*. (Brasília: CODEPLAN, 1984).

⁷ Lucio Costa, "For Brazilian Students of Architecture Residing in the United States," sound cassette recorded in 1983.

⁸ Ibid.

⁹ Robert Alexander, *Juscelino Kubitschek and the Development of Brazil* (Athens: Ohio University Center for International Studies, 1991), 189, 204.

¹⁰ Warren Dean, *Brazil and the Struggle for Rubber* (Cambridge: Cambridge University Press, 1987), 73.

¹¹ Yara Vicentini, "História e cidade na amazônia brasileira: a utopia urbana de Henry Ford, 1930," in *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*, edited by Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro and Robert Pechman (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996), 436-437.

all that is required to fulfill the social objectives provided in the statute and authorized by its board.¹² Five months later the runway for a commercial airport was being paved and a temporary terminal built. Housing for 3 000 workers had also been built and so were the temporary shelters for NOVACAP and its functionaries. Prior to even designing the city itself, two public buildings were already being erected: the presidential palace (*Palácio da Alvorada*) and a hotel (*Brasília Palace Hotel*). Both projects had been designed by Oscar Niemeyer who was appointed head of NOVACAP's Architecture and Urbanism Department and was thereby responsible for designing the future capital's principal buildings. This appointment was, in part, based on a previous collaboration with Kubitshek who, as mayor of Belo Horizonte, had commissioned Niemeyer the design a new development (*Conjunto da Pampulha*), which had become the benchmark of Niemeyer's notoriety. In a way, the city of Belo Horizonte itself represented a precedent for Brasília since it too was the result of a capital transfer (albeit a regional one) that was accomplished in the span of four years (1893-1897).

Kubitshek had originally asked Niemeyer to draft a master plan for the future capital. The offer was declined and Niemeyer preferred to assuming the responsibility of designing the city's most representative buildings while leaving the city's urbanism open to a national competition.¹³ Of the 63 registered participants, 26 presented projects which were evaluated by a jury on March 12, 1957. Voting members of the jury consisted of a representative from the Brazilian Institute of Architects, Paulo Antunes Ribeiro; a representative from the Brazilian Engineers Association, Luiz Hildebrando Horta Barbosa; a representative from NOVACAP, Oscar Niemeyer; and three foreign guests, William Holford, Professor of Urbanism, London University, André Sive, Professor of Urbanism in Paris, and Stamo Papadaki, American architect. The jury first kept on deliberating until March 16 when it pronounced Costa's entry as the winner.¹⁴

Rules for the competition were at best vague and simply required a capital for 500,000 inhabitants without any planning studies, which would have favored certain firms over others. Competitors were simply asked to hand in "1) a basic layout of the city, showing the location of the main elements of the urban structure, the various sectors, centers, installations and services as well as their interconnections, the distributions of open spaces and lines of communication; 2) a supporting report."¹⁵ The jury took its decision on the premise that Costa's entry projected an idea of capital rather than being merely a good urban plan for a medium size city or as one of the jury members put it: "It is the only plan for the administrative capital of Brazil."¹⁶ Among the other twenty five entries, far more complex and detailed projects were proposed but none was able to encapsulate a variety cultural tendencies as well as Costa's project. On pragmatic terms, it was the only entry that took into consideration the plan of building the city in only three years by making clear the position, size, and outline of buildings, which could plausibly be built in the middle of nowhere. Having been given the footprint of all buildings, their size, and their relationships, NOVACAP (i.e., Niemeyer) could

¹² Federal Law No. 2874, of 19 September 1956,

¹³ Oscar Niemeyer, *"Minha experiência de Brasília," Módulo 18* (1960): 12.

¹⁴ Ernesto Silva, *História de Brasília* (Brasília: Editora de Brasília, 1970), 157.

¹⁵ "Edital do concurso do plano piloto da nova capital do Brasil," *Brasília 3* (1957): 20.

¹⁶ William Holford, "Parecer" *Arquitetura e Engenharia* 44 (1957): 13.

subsequently take over with ease and without altering the given image of the city. The plan was, in a way, designed as a series of trays that were meant to carry the predetermined architecture of Niemeyer. Costa had had the prior experience of 'managing' Niemeyer's design talent and had the latter not been indicated to design all public buildings, it is possible that Costa would not have even entered the competition. Costa's entry also catered to the taste of the dominant bourgeoisie by insisting on such values as unity, proportion, harmony, and even figurativeness despite its otherwise declared dependency on the Charter of Athens. It was, for instance, the only entry where the North arrow on the master plan pointed unconventionally sideways, for if it hadn't Brasília would not so readily look like the mythic figure of a plane or a bird. By Costa's own admission, the ingredients for Brasília's urbanistic conception were as follows:

1. However original, native, and Brazilian, Brasília – with its axes, its perspectives, its *ordonnance* – is intellectually French in its filiation. Unconsciously perhaps, the loving memory of Paris was always present.
2. The vast English lawns of my childhood...
3. The purity of distant Diamantina...
4. The fact of having gotten to know the fabulous photographs of China at the beginning of the century (1904 +/-) – terrepleins, retaining walls, pavilions with the drawings of their distribution...
5. The circumstance of having been invited to participate, along with my daughters, in the commemorative festivities of the Parsons School of Design in New York and having then been able to take the "Greyhound" bus and travel the highways and interchanges around the city.
6. Being free of urbanistic taboos and biases and being imbued with the program's implicit dignity : to invent the definitive capital of the country.¹⁷

Brasília is otherwise the undeniable product of a shift from a 19th century interest in economic and social orders to an early 20th century obsession in technique and esthetics. In it one finds characteristics that range from Fourier's Phalanstère to Garnier's Cité Industrielle. Urban morphology is predictably exploded in order to expose buildings to sun and trees. Streets are consequently abolished. Open spaces become background. Functions are separated in order for the city to yield better production. Circulation, itself conceived as a separate function, is designed as a network that holds the built domain together. Aside from being a technical instrument of production, it also becomes a spectacle for production, having been 'composed' on a drawing board. Much like Garden cities of Unwin or Howard, Brasília too is circumscribed by a green belt, the purpose of which is to supposedly impede any possible coalescence with other urban agglomerations. While it may be true that Costa's proposal won because it somehow lent itself to becoming a much needed ideological tool for negotiating a national consensus (i.e., those who would commit to it would inevitably commit to Kubitschek's economic Target Plan), it did so by projecting a value-laden image of monumentality

¹⁷ Lucio Costa, "Ingredientes da concepção urbanística de Brasília." Registro de uma vivência (São Paulo. Empresa das Artes, 1995), 282.

fit for the nation's capital : "To achieve this, the urbanist must be imbued with a certain dignity and nobility of purpose which will confer real monumentality on his urban scheme."¹⁸ The possibility of translating such nebulous things as dignity and nobility into urbanism is what ultimately seduced both jury and nation. For those who lost the competition, the notion of monumentality was enough of a key issue to be virulently criticized : "I do not believe that a capital should be a pantheon... I can not accept the 19th century concept of 'monumentality'."¹⁹ Costa, for whom ideological biases were to be avoided at all cost, replied a few days later that "in reference to the concept of monumentality, I do not see why in a democracy a city must necessarily be devoid of grandeur."²⁰ In order to make monumentality recognizable and intrinsic to the urban fabric, Costa introduced a grammar of different scales, which were to give Brasília its distinct characters. Monumentality gets recognized therefore in the monumental axis in contradistinction to the quotidian scale of the residential one – both scales having the endless horizon of Brazil's central plateau as their picturesque background. This notion of a city made up of various urban scales is implicit in the competition entry report and is only made explicit in an interview given four years later : "it is the play of three scales that will characterize and give meaning to Brasília... the quotidian or residential scale... the so-called monumental scale in which man acquires a collective dimension ; the urbanistic expression of this new concept of nobility... Finally the aggregate scale, where dimensions and space are deliberately reduced and concentrated in order to create a climate fit for congestion... We could even add a fourth scale, the bucolic scale of green spaces."²¹ This grammar of four scales eventually became the basis for the law that Brasília's preservation.²²

In coordination with Costa's urban proposal, other plans were also prepared by NOVACAP and included all that was required to make a city function, i.e., administration, education, health, social welfare, food supply, etc. Regional planning was nonetheless considered second on the list of priorities as construction itself could not be delayed. The city had to be inaugurated on April 21, 1960. Before works could truly get underway, however, a new site plan had to be drafted in order to make Costa's proposal coincide with the area's topographic reality. It was the responsibility of the NOVACAP's Urbanism Division to draft such a plan, the purpose of which was to substitute the savannah-like *cerrado* with the terrepleins imagined by Costa. A new ground upon which buildings would be erected had to therefore be traced, with all its traffic infrastructure. There were no models of the site, and the Division of Urbanism relied on the field notes provided by the Division of Topography.

The division's head, Augusto Guimarães Filho, was indicated by his former employer, Lucio Costa who remained as a consultant to the project. The division's headquarters were located the exhibition hall of the

¹⁸ Lucio Costa, "Memória descritiva do Plano Piloto, 1957," *Registro de uma vivência* (São Paulo: Empresa das Artes, 1995), 283.

¹⁹ Marcelo Roberto, interview by Jayme Maurício, *Correio da Manhã*, 24 March 1957.

²⁰ Lucio Costa, "Letter to Jayme Maurício," *Correio da Manhã*, 27 March 1957.

²¹ Lucio Costa, Interview by Cláudio Ceccon, *Jornal do Brasil*, 8 November 1961.

²² See Farès el-Dahdah, "Une ville en quatre échelles." *Brasília: l'épanouissement d'une capitale*. Gérard Monnier, ed. (Paris: Éditions Picard, 2006).

then Ministry of Education and Health, where Costa happened to work a few stories above as head of the architectural division of the National Historic and Artistic Heritage Service (*Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*). When the Department of Architecture and Urbanism, headed by Oscar Niemeyer, moved on site in August 1958, the Division of Urbanism remained behind in Rio de Janeiro so that the project's author could supervise the project on a permanent basis. The area of concern for the Division of Urbanism was limited to what was then termed Brasília's urban area, i.e., the area where surface water runs into Lake Paranoá. The Division was responsible for the laying out of roads, the disposition of all housing within the "Pilot Plan," and all the infrastructure required to provide the 'trays' on which all major buildings would be erected. The first objective for the Division of Urbanism was to determine on the ground where to plant 'point zero' from which all other measurements would be taken. It would coincidentally be placed at the crossing of the city's principal axes, which were subsequently laid out in their full extension. This sign of the cross from which the plan itself was born, became the first physical mark on the ground that signaled a city to come.

Costa plan at 1/25000 had to be transposed to a workable scale of 1/2000 and a few modifications occurred in the process such as bringing the city closer to the lake, adding a fourth row of to the residential axis, straightening the residential axis' extremities, as well as increasing the size of the city center. Otherwise, almost all of Costa's 29 programs listed in his plans' legend were kept. Only the airport and an area for individual houses were moved while two areas designated for Horticulture and Fairs were deleted.

Brazil's third capital was finally inaugurated on April 21, 1960. All government officials and foreign ambassadors made the trip for the event and so did thousands of people who caused the city's first traffic congestion. Festivities began the day before at four in the afternoon on the Plaza of the Three Powers where Kubitschek received the keys to the city from the head of NOVACAP, Israel Pinheiro. A mass was celebrated that night and at midnight Brasília became capital of Brazil. The day of the inauguration, ambassadors presented their credentials and federal agencies began the process of their permanent installation in their new buildings. That evening twenty tons of fireworks were consumed while workers partied on the Plaza of the Three Powers while dignitaries dined in tails at the presidential palace.

L'histoire de Brasília

Quand le Président brésilien Kubitschek décida en 1955 de construire Brasília comme nouvelle capitale, cela devint le symbole de son plan d'industrialisation pour le pays qui lui avait valu son élection. Kubitschek a inventé Brasília et Brasília inventa le Brésil de Kubitschek en devenant le symbole de la modernité qui guidait ce programme de développement.

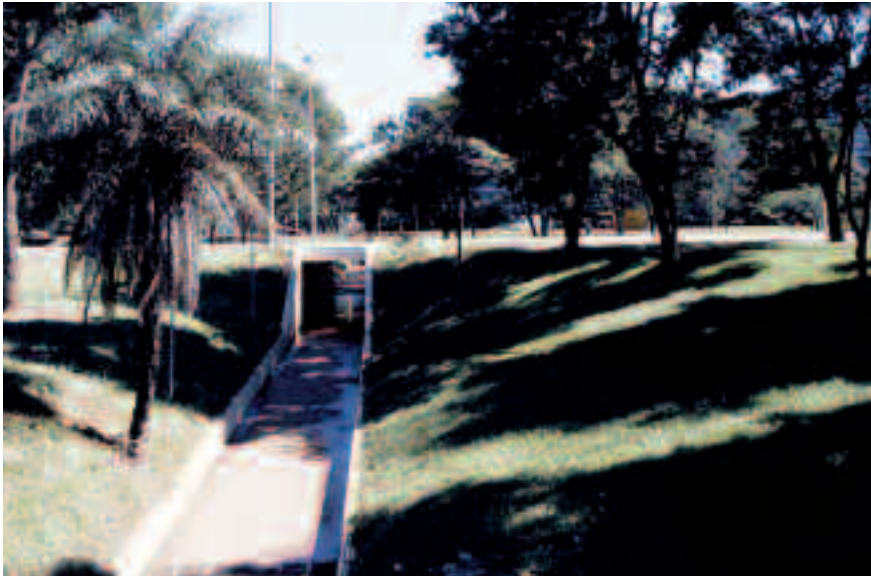
La construction prit 1 310 jours et le rôle pris dans cette construction par NOVACAP (Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil) fut fondamental. L'ambition de Novacap n'était pas seulement architecturale et urbanistique mais comprenait également des innovations dans les domaines de l'agriculture, de l'éducation, de la santé, de l'administration et de la sécurité sociale. Lucio Costa gagna le concours pour créer la nouvelle capitale, Oscar Niemeyer fut désigné pour dessiner les principaux monuments. Costa transmuta des concepts comme dignité et noblesse dans son architecture, c'est ce qui séduisit à la fois le jury et la nation. Il introduisit une grammaire d'échelle pour toutes les fonctions de la ville : monumentalité pour les axes et les bâtiments publics, échelle du quotidien pour les zones résidentielles... Peu de modifications altérèrent le plan original de Costa et l'inauguration de la nouvelle capitale eu lieu, comme prévu, le 21 avril 1960.



*National Congress, 1958-1960,
O. Niemeyer arch. ;
photo G. Monnier, 1997.*



National Congress, 1958-1960, O. Niemeyer arch. ; photo G. Monnier, 1997.



Plano Piloto, substructure ; photo G. Monnier, 1997.



Itamaraty Palace, north side, 1962-1970, O. Niemeyer arch., sculpture by Bruno Giorgi ; photo G. Monnier, 1997.

Brasília : appropriation et mise en valeur

Comme Lucio Costa l'avait remarqué, dans les années 20 et 30 au Brésil, ce sont les mêmes personnes qui voulaient pousser le pays vers un renouveau et une modernisation, qui sont parties à la recherche de nos racines, et qui ont travaillé pour la préservation des témoignages de notre courte histoire.

Cela veut dire que les modernes ont toujours eu un lien très proche avec la préservation du passé, c'est à dire, au départ, des témoins de la période coloniale, les plus menacés de destruction, et plus récemment ceux du XIX^e siècle. Et maintenant, il s'agit du patrimoine du XX^e siècle. Il faut découvrir comment faire usage de l'expérience acquise dans la préservation des témoignages d'autres temps pour veiller à la protection de ce qui n'est pas encore "assez ancien", si l'on peut dire.

Il ne faut pas oublier que dans un pays jeune comme le nôtre le naturel est d'être toujours en train de bâtir – et même de démolir pour construire quelque chose de neuf à la place. Alors, pour la population en général, il n'est pas facile de discerner un immeuble récent qui mérite d'être classé, d'un autre, à ses yeux apparemment pareil.

À mon avis, l'appropriation peut être comprise à deux niveaux : celle faite par l'élite intellectuelle et politique du pays, qui a en main les instruments nécessaires pour établir une législation de protection, à partir de laquelle on procéderait à la mise en valeur. Et l'appropriation par l'ensemble de la population, et dans ce cas, l'ordre est l'inverse : il faut d'abord mettre en valeur, pour que la population s'approprie.

Dans ce sens, il me paraît que le premier pas pour assurer la protection du patrimoine moderne – du moins chez nous – est la diffusion en grande échelle et en langage simple de toutes sortes d'informations concernant les raisons qui justifient la préservation, ayant en vue de gagner l'appui de la population ; en somme, un « marketing » culturel intelligent. Et pour que l'appropriation existe effectivement, il faut, en plus, trouver quel usage serait le bienvenu et stimulerait la préservation.

Pour les immeubles isolés, qu'ils soient modernes ou anciens, les critères restent à peu près les mêmes : en plus de la connaissance technique nécessaire, il faut trouver un usage qui valorise l'immeuble, et qui soit, à son tour, valorisé par l'immeuble ; sans oublier l'indispensable discernement nécessaire pour savoir où la flexibilité est utile, et où la rigueur est indispensable.

Mais quand il s'agit d'ensembles construits – c'est à dire, de « morceaux » de villes – la situation n'est pas tout à fait la même, d'autres éléments et d'autres rapports sont en jeu. Et dans ce domaine, le cas de Brasília est tout à fait particulier et inédit : la ville a été classée comme monument historique alors qu'elle était encore en train d'être bâtie.

L'objectif de ce classement, qui a eu lieu en 1987, a été la préservation des caractéristiques particulières de cette ville unique, qui, tant bien que mal, se sont maintenues le long de ses trente premières années, ce qui a mené l'UNESCO à considérer la jeune capitale digne de faire partie de la liste des *Biens Culturels de l'Humanité*.

Ce qui est frappant, dans le cas de Brasília, est que l'intention de créer les conditions pour rendre l'appropriation possible – malgré toutes les difficultés des premiers temps, et la réaction naturelle de ceux qui devraient déménager – était présente dans la conception même du projet.

En fait, Lucio Costa était un « poète-pragmatique », stimulé par la réalité. Utopie ? Seulement s'il y avait

des conditions de devenir « utopie en chair et en os », comme Brasília. Il n'a donc pas profité de l'occasion de projeter une ville pour démontrer une théorie, bien au contraire : il a fait usage de son bagage culturel – en toute liberté – pour créer une solution « sur mesure » ayant en vue d'aider le Président Kubitschek à réussir dans la réalisation de son objectif.

Il a su d'abord identifier avec réalisme et une grande clarté les spécificités de la situation, c'est-à-dire, les points essentiels du problème à résoudre – c'est à partir de là que les chemins de la solution ont été trouvés.

Et quels étaient, ces points essentiels ? Pas plus de cinq :

1. Tout d'abord reconnaître que la ville ne serait pas une conséquence du développement régional, mais sa cause : c'est à partir de son existence que le développement futur surviendrait, et il était impossible de prévoir comment. Le premier geste était donc une prise de pouvoir, un geste de conquête.
2. Ensuite, avoir conscience qu'il s'agissait de bâtir la « capitale définitive », c'est-à-dire qu'il fallait créer immédiatement une identité visuelle claire, lisible et belle, capable de séduire et de s'imposer tout de suite, surtout dans les centres plus développés du pays. Et les habitants, même ceux des quartiers lointains, se sont approprié l'image de Brasília, et elle appartient à chacun autant que le Pain de Sucre appartient à tous les *cariocas*.
3. Du point de vue résidentiel, il était impératif de fuir l'idée d'une implantation qui proposerait une évolution traditionnelle, avec des maisons individuelles au départ, ensuite remplacées par des immeubles, et ainsi de suite. Pour devenir capitale du pays, Brasília devrait avoir, depuis le départ, son visage de "grande personne" : comme si on aisait un vêtement d'adulte pour y placer un bébé, qui le remplirait au fur et à mesure de sa croissance.
4. Il était donc essentiel d'introduire une nouvelle modalité de vie urbaine – mais qui, tout en étant inédite, serait suffisamment « normale » pour ne pas effrayer les gens, au contraire. Dans ce sens, la *superquadra* est une extraordinaire réussite, que la population s'est immédiatement appropriée. Et cela a été possible, à mon avis, parce que Costa a eu recours à la tradition au moment d'établir l'échelle urbaine résidentielle – pas plus de six étages, commerce local au coin, école primaire à côté, etc.
5. Et, "*last but not least*", il s'agissait d'inaugurer la capitale, sans retour, en trois ans – *TROIS ANS* – c'est-à-dire que ce qu'il fallait était un projet simple, facile à comprendre et à exécuter, tout en étant riche et créatif. La réponse de Costa a été la structuration de la ville par l'interaction de quatre "*échelles urbaines*" – monumentale, résidentielle, grégaire et bucolique –, confiant au réseau de voies le rôle d'une ossature, et ayant recours au paysagiste non pas comme figurant, mais comme acteur.

Les critères établis par l'architecte Italo Campofiorito pour la préservation de Brasília sont, selon le professeur Farès el-Dahdah, plus modernes que la ville même : il s'agit, précisément, de la préservation *des échelles urbaines et du rapport entre elles, indépendamment de la préservation des immeubles* [ce qui serait

impensable dans le cas de la préservation de villes anciennes]. C'est l'existence ou non d'une interférence négative dans le jeu des quatre échelles qui détermine le degré de flexibilité admissible.

Il est vrai que les caractéristiques du projet urbain original de Lucio Costa, présenté au concours en 1957, restent vivantes, et ont réussi à donner à la ville, dans un délai si court, une identité non seulement visuelle, mais aussi celle d'un mode de vie. Mais on se rend compte aussi que Brasília a été si vite et si naturellement acquise comme capitale du pays, qu'un paradoxe est advenu de ce fait : sans doute le plus grand éloge que l'on puisse faire au projet, sa "normalité" efface, d'une certaine manière, la connotation "exceptionnelle" de son existence même, raison majeure du classement.

Le temps passe, le développement de l'intérieur du pays a pris un grand essor à partir du changement de la capitale, et l'occupation urbaine autour du noyau original pousse vite. Aujourd'hui, rien que $\frac{1}{4}$ de population du District Fédéral vit au *Plano Piloto* – nom populaire qui désigne le noyau original, c'est-à-dire, la Brasília de Lucio Costa - qui au départ avait été pensé entouré d'une ceinture verte, se développant dans l'avenir à travers la construction de villes satellites. La réalité a été différente : la capitale reproduit fidèlement le modèle urbain de toutes les grandes villes du pays. Le *Plano Piloto* correspond à une sorte de zone sud de Rio (Copacabana, Ipanema, Leblon), car, comme d'habitude, au Brésil l'argent éloigne les plus pauvres. Si à Rio il y a des *favelas* proches des quartiers riches, il ne s'agit pas d'un choix démocratique – c'est uniquement parce que les voitures ne grimpent pas les montagnes – l'urbanisme à lui seul n'a malheureusement pas le pouvoir de résoudre des problèmes sociaux de la dimension des nôtres.

Devant la réalité actuelle, la question qui se pose concerne la façon de conduire le développement urbain du District Fédéral dans son ensemble de manière compatible avec la préservation du geste premier. Le chemin à suivre, à mon avis, serait de protéger le noyau original par une législation spécifique, de surveiller le développement de l'occupation autour avec les mécanismes traditionnels de contrôle urbain, et en même temps de stimuler l'implantation d'activités autres que celles inhérentes à une capitale administrative, pour éviter la concentration de l'offre de travail dans le noyau original.

De toute façon, et non seulement par rapport à Brasília, la meilleure stratégie pour assurer la préservation du patrimoine moderne me semble être celle de la "prévention" des risques ; il faut agir avant que les gâchis soient sans retour, c'est-à-dire qu'il faut avoir cette intention au moment où l'on établit la législation concernant l'usage et l'occupation du sol pour l'avenir.

À Brasília, avec ses "échelles urbaines", on préserve aussi l'exceptionnelle qualité de vie que la ville apporte à ses habitants ; sans le classement, qu'on ne se fasse pas d'illusions, la pression du marché immobilier serait implacable. Cette conscience fait qu'aujourd'hui la protection compte autant sur l'appui de ses habitants – déjà, pour la plupart, nés là bas – que sur les lois.

Mais l'élément déterminant, qui « tient » la préservation, reste, au fond, la qualité du départ : la force et la cohérence du projet de Lucio Costa.

Brasília : appropriation and enhancement

The experience acquired in the preservation of testimonies of former times – real and important in Brazil – is contributing to the protection of things which are not very old. Appropriation is operating on two levels : by the intellectual and political elite who have the necessary instruments available to establish a protective legislation, prior to any enhancement. And then by the whole population, in an inverse order : firstly things must be put into value so that the population may understand them and appropriate them. The first step in the protection of modern heritage is an intelligent cultural "marketing". In addition a utilisation has to be found to put the building into value, and one which is, in its turn, enhanced by the building ; not forgetting the necessary discernment to know where flexibility is useful, and where rigour is essential. Brasília was classed as a historic monument in 1987 whilst its construction was still under way. The objective since then has been the preservation of the four "urban scales" – monumental, residential, gregarious and bucolic – and of the relationship between them, independently of the preservation of the buildings (which would be unthinkable in the case of ancient cities). In Brasília, the exceptional quality of life that the city brings to its inhabitants is preserved ; without the classification, the pressure of the real estate market would be implacable. This consciousness means that the protection today counts as much on the support of the inhabitants – already for the most part born in Brasília – as on legislation. A question also may be posed concerning the conduct of the overall urban development of the Federal District in a compatible manner with the preservation of the initial gesture.



Brasília, les immeubles du centre. Photo G.Monnier, 1997



Brasília, Plan Pilote, quartier sud ; formes de l'habitat dans une superquadra. Photo G. Monnier, 1997



Brasília, Plan Pilote, quartier sud, une superquadra. Vue de l'élévation nord d'une composante, avec les pilotis et le socle, qui abrite le parking souterrain. Photo G. Monnier, 1997



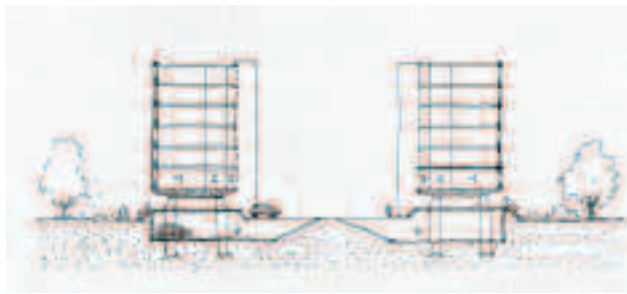
Brasília, Plan Pilote, quartier sud, une superquadra. Vue de l'élévation sud d'une composante, côté des pièces de service. Photo G. Monnier, 1997



Brasília, Plan Pilote, quartier sud, une superquadra. Espace intermédiaire, entre deux composantes adossées. Photo G. Monnier, 1997

Brasília, Plan Pilote, une superquadra, coupe schématique sur deux composantes du système d'habitat dessin G. Monnier

- 1 - salle de séjour
- 2 - cuisine
- 3 - loggia et séchoir
- 4 - parking semi-enterré



Brasília, Plan Pilote, quartier sud, une superquadra. Espace de transition, entre l'habitat et les commerces de proximité Photo G. Monnier, 1997



Brasília, Plan Pilote, quartier sud, une superquadra. Commerces de proximité. Photo G. Monnier, 1997

Maintenance du patrimoine, renouvellement urbain et offre touristique

Não é pequeno o desafio de preservar as características de uma cidade e, ao mesmo tempo, promover uma renovação urbana que incentive a oferta de turismo. Mais difícil, ainda, se tratando de uma cidade moderna e capital do país.

Assistimos, com frequência, a um diálogo de surdos: de um lado preservacionistas radicais e do outro a aliança entre planejadores urbanos e políticos” empreendedores” que exercem sua ganância de forma equalizadora e destrutiva. Isso não é novo. Modernismo e conservação histórica estiveram em lados aparentemente opostos como colocado por Choay (1984):

No começo dos anos 30, duas conferências se desenrolaram, sucessivamente, em Atenas. A primeira, reunida em 1931 sob a égide da Sociedade das Nações, abordou, pela primeira vez em um âmbito supranacional, a questão da preservação de monumentos históricos. ... A segunda, realizada em 1933 pelo Ciam [Congresso Internacional de Arquitetura Moderna], tinha por objetivo a promoção de uma nova arquitetura e de um novo urbanismo, que faria tábula rasa do passado.

O Brasil tem, ao menos historicamente, condições para enfrentar a tarefa de manter para a humanidade o testemunho moderno de Brasília e fazê-la desenvolver. A singularidade do modernismo brasileiro residiu na ação concomitante e dialética dos intelectuais no desejo de construção utópica de um passado e de um futuro para a arte e para o próprio país. Uma arte nova deveria acompanhar os esforços de industrialização, assim como a necessidade de alargamento da população com acesso aos bens industrializados poderia incorporar tradições e culturas específicas.

A base teórica da retradução de valores com vistas à formação de uma nova “identidade” nacional foi elaborada no campo arquitetônico por Lúcio Costa, em consonância com os postulados “modernos” estabelecidos pela vanguarda literária da época – Oswald de Andrade e Mário de Andrade propugnavam, também, o casamento de uma vanguarda erudita com elementos tradicionais e populares. A dupla filiação de Lucio Costa como estudioso do passado e idealizador de novas formas é responsável pela especificidade do modernismo arquitetônico brasileiro: o mesmo grupo e praticamente os mesmos personagens, a um só tempo, revolucionaram as formas e zelaram pela preservação das construções pretéritas. Lucio Costa, Oscar Niemeyer, Carlos Leão, Carlos Drummond, Mário de Andrade e Gilberto Freyre eram colaboradores do SPHAN e inovadores em seus campo específicos: arquitetura, literatura e antropologia.

O Serviço do Patrimônio brasileiro atua, desde os anos 1930, numa escala urbana e com a noção de ambiência, ampla o bastante em escala e idéia, para lhe conferir o papel de planejador urbano ao lado de órgãos da prefeitura. Desse modo foram dando o “tom” do desenvolvimento urbano e buscaram impedir a destruição de algumas cidades. O que é destruir uma cidade? Do ponto de vista cultural um dos principais

modos é descaracterizá-la. Com a crescente velocidade de informação permeia a vontade de ser igual, adotando os estereótipos do “progresso”. Em nome de uma nova “qualidade de vida” comete-se o erro de acabar com as características que assinalam a singularidade, fator que possibilita um desenvolvimento particularizado e, através do valor da diferença, provoca a curiosidade do outro e potencializa um turismo cultural e não-predador; Inúmeras são as cidades no Brasil que correm risco de séria descaracterização. Cito, à guisa de exemplos: Petrópolis, Ouro Preto, Parati, e Rio de Janeiro.

Brasília possui uma importância na história do País e naquela do modernismo internacional. No plano mundial o seu urbanismo e a arquitetura são, desde 1987, reconhecidos pela Unesco como Patrimônio da Humanidade. Para os brasileiros ela é a capital do país, concebida e construída em menos de quatro anos, com fins estratégicos de interiorizar o desenvolvimento restrito ao litoral.

A preservação de Brasília, mais especificamente do seu plano-piloto, deve, sem descaracterizar a importante herança moderna, incorporar o dinamismo e desenvolvimento na sua concepção e prática. O que é relevante em Brasília e que não deve ser alterado? A organização espacial, a sua arquitetura monumental”, as superquadras de moradia e a relação entre espaços livres e construídos.

No plano de Brasília houve uma admirável fusão entre arquitetura, urbanismo e paisagismo com a colaboração entre Oscar Niemeyer e Lucio Costa. Os desenhos urbanísticos de Lucio pareciam prenunciar a feição arquitetônica dos projetos de Niemeyer, assim como um eixo ortogonal determina o gesto inaugural do plano-piloto e funciona como uma espécie de traçado regulador das colunas do Alvorada e da composição das torres e cúpulas do Congresso Nacional. Os modernos não eram ingênuos e sabiam da forte possibilidade de o nível arquitetônico decair. Lucio Costa teve a preocupação de proteger a visão de possível má-arquitetura com paisagismo: as árvores no perímetro das superquadras em setores de muita circulação e visibilidade (as faces voltadas para os eixos das asas sul e norte), Deste modo, os espaços de respiração do verde permitem que a estrutura ambiental/paisagística absorva elementos que destoem pela qualidade e estilo dos prédios originais dos anos sessenta.

Foi singular o caminho da preservação de Brasília. Em 1986, por iniciativa do Governador José Aparecido foi apresentado um “dossier” à Unesco propondo sua inscrição como Patrimônio da Humanidade. Julgado positivamente, uma condição foi colocada: a necessidade de medida similar por parte dos órgãos locais e nacionais do Brasil. Foi, então, elaborado por Italo Campofiorito, o plano de preservação de Brasília, aprovado localmente e depois em nível federal. Campofiorito teve a sua vida profissional muito ligada a Lucio Costa e Oscar Niemeyer. Criou-se, portanto, uma situação única: os idealizadores da cidade puderam opinar sobre sua preservação e modos de crescimentos. O decreto de preservação funciona como um novo plano de “fundação” da cidade na medida que identificou e protegeu seus aspectos essenciais, sendo intransigente nas mudanças que a descaracterizariam e flexível ao permitir acréscimos que possam ser contidos pela estrutura original da cidade. Para fazê-lo, Campofiorito se inspirou em discurso realizado por Lucio Costa no Senado brasileiro no início dos anos oitenta. Naquela ocasião o urbanista referiu-se às escalas da cidade que criara: monumental, bucólica, gregária e residencial. Tais escalas determinam a natureza de Brasília, constituídas e percebidas pela relação entre volumes e espaços vazios. Com o intuito de garantir a sobrevivência desses domínios que se elaborou parâmetros restritos no que toca ao número de pavimentos --para garantir os volumes-- e à densidade --de modo a reter os espaços vazios. Os prédios excepcionais

mereceram proteção especial, enquanto os demais poderiam ser substituídos desde que respeitado o volume e o afastamento de outras construções.

Penso que o plano de preservação é uma bem-sucedida experiência.

É reveladora a comparação com a Barra da Tijuca, área de expansão da cidade do Rio, outro projeto de Lucio Costa que está sendo continuamente descaracterizada por conta do desrespeito aos princípios mais elementares do plano original. Na Barra a arquitetura e, sobretudo, a sinalização visual provocam inevitável alusão aos piores modelos de cidades da América do Norte. E, não menos importante, a paisagem, o diálogo do mar e o perfil das montanhas e a vegetação praieira nativa estão sendo eliminados.

De volta a Brasília: atualmente possui um fluxo pequeno de turismo interno e razoável número de visitantes estrangeiros. Desses últimos podemos isolar dois tipos: aqueles que fazem uma viagem por interesse específico e outros que ali param em seu caminho do Sudeste (Rio e São Paulo) para a Amazônia. No primeiro caso a média de permanência é de dois dias (um pernoite) e dos que conhecem a cidade durante uma escala é de apenas um dia, pois chegam no voo matinal e partem em outro à tardinha. Os hotéis se ressentem desse fato e sobrevivem apenas devido às reuniões e congressos profissionais. Além disso há um número razoavelmente grande de funcionários federais que, receosos de mudança com a família para cargo com permanência curta e imprevisível, preferem ir e vir todas as semanas de suas cidades originais.

Como reverter tal quadro? Que atrações pode oferecer a cidade além de sua própria configuração? Nada aponta para uma grande efervescência de espetáculos...

Um setor irrealizado do plano original é aquele destinado a atividades "culturais". A inauguração há apenas um ano do Museu de Brasília --iniciativa do governo local-- e o estabelecimento de dois espaços culturais de estatais são iniciativas ainda tímidas, mas apontam um início de inflexão na direção cultural.

A falta de um museu nacional, quase cinquenta anos após sua fundação, é lamentável e surpreendente. Não seria justo ou razoável despossuir o acervo dos museus federais do Rio de Janeiro mas seria possível e desejável uma instituição que centralizasse, em base eletrônica, informação sobre todas as coleções de arte e documentos no país. Um museu federal poderia, igualmente, se constituir do registro da história do notável movimento de arquitetura moderna brasileira e, ainda, conter uma coleção de arte do período pós-Brasília, muito rico nas artes plásticas a partir dos concretos e neoconcretos dentre os quais Helio Oiticica e Lygia Clark.

As medidas de revitalização do Distrito Federal devem levar em conta o perigo e a necessidade de algumas flexibilizações no controle do plano-piloto. Perigo de provocar brechas na legislação que sirvam a objetivos da especulação imobiliária. Cabe lembrar que o Brasil é um país onde se constrói muito. Nada mal se muitas dessas construções não fossem realizadas no mesmo espaço gerando a destruição de exemplares antigos acarretando a perda de memória das feições tradicionais da cidade. Alguns terrenos em Copacabana abrigaram, desde a sua ocupação, no início do século XX, no período de cem anos, nada menos que cinco construções: casa de pescador, residência de verão, casas de moradia, pequenos prédios e edifícios de grande altura. Como um Sísifo tropical, desperdiçamos esforços e capital em um país que, paradoxalmente, apresenta um alto déficit de moradias.

Um aspecto mal compreendido na implantação da capital federal, que suscita duras críticas, é aquele da setorização da cidade que compartimentaria rigidamente a cidade. Na realidade, ao prever os setores, Costa

pensou em preponderância de certas atividades mas, jamais em exclusividade. Um setor que requer uma flexibilização é o hoteleiro. É desejável que um hóspede possa vivenciar o modo como os habitantes moram, comprem, passeiam em suas cidades. Em Brasília eles ficam isolados em setor destinado exclusivamente a hotéis. Não seria daninha a presença de outras atividades, como comércio, teatros, galerias de arte que levassem um público local para a região.

No início de Brasília os eixos W3 Sul e Norte, previstos para a entrada de veículos de carga e transporte, foram apropriados como “boulevards”, ocupação que muito decaiu com o predomínio dos “shopping centers”. Não seria mal revitalizar tais avenidas, de modo a permitir uma circulação de pedestres sem interrupção, como no comércio anexo às superquadras – antes concebidos como locais de pequeno comércio (“dépanneurs”). Duas máximas são insistentemente repetidas quando se fala em Brasil: uma, atribuída a Stephan Zweig, classifica-o como o país do futuro. Outra, popular, afirma que Deus é brasileiro. Brasília é o testemunho e fruto de uma época na qual o futuro parecia ter chegado e também o talento da geração parecia quase um milagre daquela divindade brasileira. É esse legado moderno único, produzido por uma absoluta integridade de pensamento e pela vinculação da estética a uma ética pública que se deve transmitir aos contemporâneos. O que é surpreendente, afinal, não é o que mudou, mas o que permanece igual. O bom-senso parece indicar o crescimento em outros núcleos e a manutenção do plano-piloto, nos termos de seu decreto de proteção, como centro histórico. Desse modo estarão preservados o aspecto histórico e a possibilidade de crescimento da cidade. As formas de organização geradas em um determinado momento histórico poderão, assim, conviver com aquelas produzidas nos diversos momentos que se seguirão na história dinâmica de um país e de sua população.

Conservation du patrimoine, rénovation urbaine et offre touristique

A Brasília, l'enjeu est double : témoigner de la modernité de la capitale et promouvoir son développement. Le Service du Patrimoine brésilien et les organes municipaux ont évité l'erreur d'effacer la valeur de la différence, qui entraîne la curiosité de l'autre, à la base d'un tourisme culturel et non-prédateur. La préservation de Brasília fut singulière : les concepteurs de la ville ont pu exprimer leurs opinions sur sa préservation et sur les modes de sa croissance. A Brasília, les visiteurs sont ceux qui viennent à Brasília pour elle-même et les autres qui font étape vers l'Amazonie. La durée moyenne du séjour est de un à deux jours (une nuit). Les hôtels survivent grâce aux congrès professionnels. Les activités "culturelles" se développent : le Musée de Brasília - initiative du gouvernement local – date d'un an. Mais l'absence d'un Musée national demeure surprenante. Le bon sens propose la croissance dans d'autres noyaux et le maintien du Plan Pilote, dans les termes du décret de protection, comme centre historique. De cette façon seront préservés l'aspect historique et la croissance de la ville.



Après la visite du Palais du Congrès ; photo G.Monnier, 1997.



Le Palais Itamaraty, un sujet pour les photographes ; photo G.Monnier, 1997.



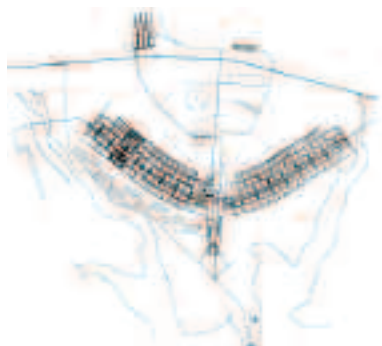
Centre touristique et activité informelle ; photo G.Monnier, 1997.



La cathédrale de Brasília et ses visiteurs ; photo G.Monnier, 1997



Les schémas explicatifs du Plan Pilote, Lucio Costa



Le Plan Pilote, Lucio Costa, 1957



*Chantier de la Bibliothèque Nationale, Oscar Niemeyer arch., achevé en 2006.
photo DR.*

Brasília : vers une perspective de valorisation patrimoniale globale

Introduction

Brasília, capitale du Brésil, est une ville créée par décision gouvernementale au milieu des années 50 et inaugurée en 1960.

Dès l'origine, les concepteurs du projet ont souhaité créer davantage qu'une ville planifiée : Brasília se voulait également la concrétisation de la pensée architecturale et urbanistique du XX^e siècle.

Brasília a surgi au cœur d'une période durant laquelle l'urbanisation du Brésil s'est intensifiée de manière spectaculaire. Les villes les plus importantes devenaient alors des métropoles dont la croissance, intense et désordonnée, était alimentée principalement par les migrations internes. Dès son inauguration, la nouvelle capitale s'avérait paradoxale. D'une part, sa capacité à détourner une part des flux migratoires dont la destination était, en principe, Rio de Janeiro et Sao Paulo, la modelait à l'image d'autres capitales brésiliennes, d'autre part et parallèlement, pour ne pas reproduire à Brasília les problèmes des grandes villes de l'époque, ses créateurs mettaient en œuvre une gestion et un contrôle rigides de la production et de la consommation du sol urbain.

Dès le début, la tutelle publique a tenté de protéger le projet urbanistique, le Plano Piloto, mais les mesures de préservation adoptées ont engendré des vulnérabilités spatiales non prévues comme, par exemple, l'expansion fragmentée et prématurée de la ville, le surgissement d'une périphérie avant même que le Plano Piloto ne soit complètement achevé et l'expulsion, hors de ses limites, d'activités et de populations dont on craignait qu'elles ne le défigurent.

La rapide expansion territoriale de l'agglomération fut marquée par une carence des infrastructures urbaines et engendra des inégalités socio-spatiales importantes.

L'agglomération urbaine actuelle de Brasília est un territoire sur lequel vivent près de trois millions d'habitants. Elle se caractérise par des interdépendances environnementales et socio-économiques complexes. Comme la dynamique socio-spatiale de l'agglomération est intimement liée à ce qui se passe dans l'aire "patrimonialisée", on peut en déduire que celle-ci est en grande partie responsable des inégalités et des vulnérabilités existantes entre le centre et les espaces périphériques proches et lointains.

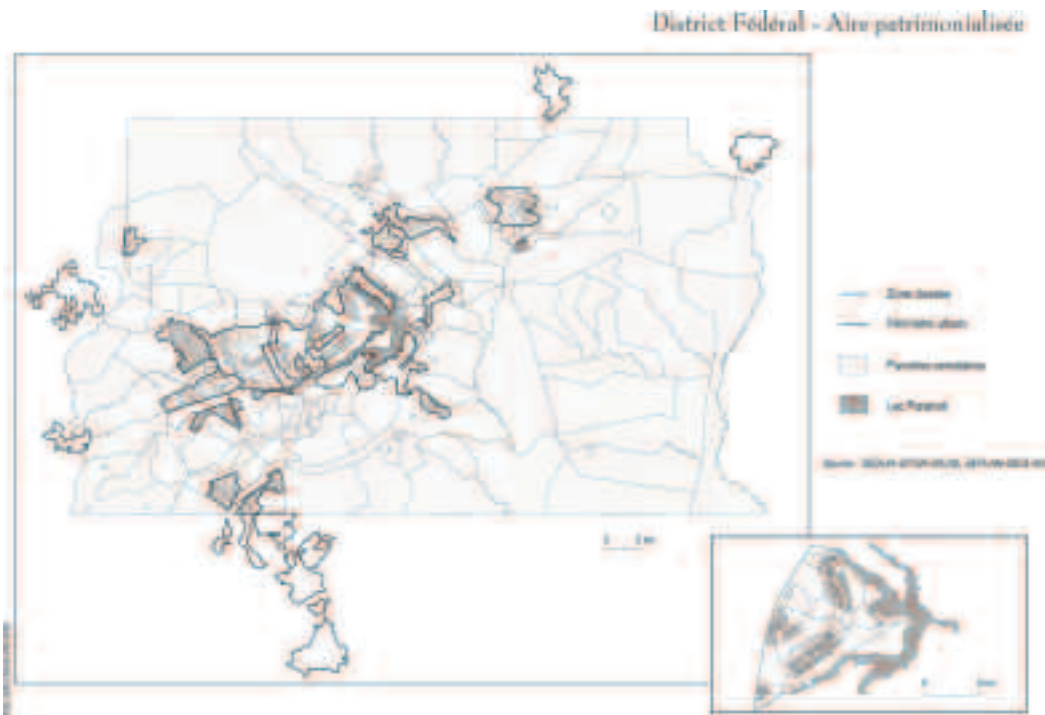
Si, d'un côté, l'aire "patrimonialisée", offre une des meilleures qualités de vie du Brésil, de l'autre, la périphérie qu'elle produit : pauvre et privée des conditions urbaines modernes, l'encercle et la met en péril.

La prolifération, au cours de ces dernières années, d'espaces de protection environnementale autour de l'aire patrimonialisée, avait pour premier objectif de préserver cette aire et de protéger les ressources naturelles indispensables, telles que les sources d'eau, à la vie des populations qui peuplent le territoire. Cette prolifération, en tous points excessive, s'est révélée peu efficace dans la mesure où elle a contribué à fragmenter le territoire rendant encore plus difficile la préservation de l'aire patrimonialisée et la protection des ressources naturelles, mais aussi, en compliquant la gestion du territoire dans son ensemble.

Dès lors il devient nécessaire de mener une réflexion critique sur l'ensemble de l'agglomération urbaine de Brasília qui englobe l'aire centrale classée Patrimoine de l'Humanité et son territoire ainsi que sur les relations existantes entre les deux.

De cette réflexion surgissent deux questions majeures : comment administrer avec davantage d'efficacité cet ensemble urbain, spatialement dispersé et socialement inégal sur lequel s'exercent diverses sphères de pouvoir et agissent différents acteurs publics et privés, et comment préserver de fait le patrimoine de l'Humanité ?

Aire patrimonialisée



Brasília, un patrimoine du XX^e siècle en mouvement.

La convention relative à la protection du patrimoine mondial adoptée à Paris, le 16 novembre 1972, prévoyait la protection de biens exceptionnels de valeur universelle.

Le dossier de candidature de Brasília fut soumis à ICOMOS (International Council on Monuments and Sites) en 1987. Il s'appuyait sur deux critères décisifs : le critère "i" qui précise que la ville est un chef d'œuvre du génie humain, et le critère "iv" qui juge que la ville est un "exemple d'ensemble architectural exceptionnel illustrant une étape significative de l'Histoire de l'Humanité".

Ainsi, Brasília est présentée sous deux aspects : comme témoignage historique et comme œuvre architecturale. En ce sens, on peut considérer que ce sont les influences culturelles internationales et nationales, ainsi que l'harmonie du site urbain qui ont justifié le classement.

Le problème qui se posait alors et qui se pose encore aujourd'hui est que l'espace classé symbolique se limite au périmètre physique classé par l'Unesco en 1987, alors que l'ensemble de l'édifice urbain s'avère occuper un territoire beaucoup plus vaste.

La valeur historique attachée au Plano Piloto devient ainsi la justification principale de toutes les actions et aménagements postérieurs concernant Brasília et de toute la trame urbaine qui se développe autour de la capitale. Ainsi, les différentes formes d'expansion urbaine qui résultent de la création de la ville sont étroitement liées au modèle explicatif historique de Brasília.

Habiter ou travailler dans un patrimoine implique de participer à la valorisation d'un lieu reconnu pour sa valeur exceptionnelle du point de vue culturel ou architectural. La reconnaissance d'une œuvre historique et culturelle est normalement accordée par le poids du temps écoulé depuis sa création et/ou par la qualité du créateur.

Dans le cas du classement par l'Unesco, en 1987, de Brasília comme ensemble représentatif du Patrimoine Historique, Culturel, Naturel et Urbain Mondial, qu'est-ce qui a été vraiment classé ?

Manifestement une réalisation du XX^e siècle pour laquelle la distance de jugement est encore réduite. On peut tout de même supposer que ce fut l'œuvre de maîtres reconnus comme Niemeyer et Lucio Costa, qui, par-dessus tout, fut reconnue et classée.

Dans la mesure où Le Corbusier s'impose comme le maître conceptuel de l'architecture et de l'urbanisme moderne et Lucio Costa comme son alter ego brésilien, il devient difficile de distinguer si on doit préserver dans Brasília la représentation emblématique de l'architecture moderne ou une œuvre spécifique d'un graphisme exceptionnel.

Au-delà de la réalisation architecturale et urbanistique, le *Plano Piloto* est un ensemble de concepts théoriques urbanistiques reconnus comme significatifs du XX^e siècle.

Si nous sommes en présence d'un classement, tant idéologique que matériel, Brasília représente un enjeu de société, un archétype idéologique d'un temps que nous avons transformé en une réalisation concrète et que nous devons, par conséquent, ajuster au présent.

La particularité de la situation pour atteindre un équilibre entre mesures de préservation et développement découle de la nécessité de comprendre ce qui est reconnu effectivement dans cette construction, c'est-à-dire, l'œuvre de deux hommes, l'expression d'un archétype, le modernisme architectural, les pratiques d'habitation du XX^e siècle etc.

Selon les concepteurs, Brasília est la concrétisation d'un concept de ville dont l'urbanisme fonctionnel sépare habitation, transport et lieu de travail.

Chacune des "échelles fonctionnelles" (résidentielle, grégaire, monumentale et bucolique), selon la terminologie de Lucio Costa, devait avoir son espace défini au centre de l'organisation spatiale proposée et s'articuler l'une avec l'autre de manière harmonieuse pour pouvoir atteindre ainsi la qualité de vie idéalisée sous-jacente au plan urbanistique.

Cependant, ce qui s'observe aujourd'hui est un déséquilibre et une désarticulation de ces échelles entre elles, qui compromettent les objectifs souhaités dans le plan originel, même si quelques points positifs persistent. Cette désarticulation affecte le bon fonctionnement de la ville et engendre, par contamination, des déséquilibres socioéconomiques et environnementaux de toute l'agglomération urbaine de Brasília.

Logiques d'acteurs dans le processus d'inscription à l'Unesco.

En 1987, un accord a été conclu entre le Gouvernement Fédéral et le Gouvernement du District Fédéral pour bien mener conjointement les orientations pointées par le groupe de travail de Aloísio Magalhães en 1981 et qui sont mentionnées dans la sollicitation de l'Icomos pour que Brasília figure sur la Liste du patrimoine de l'Humanité de l'UNESCO.

Ce groupe de travail signalait par ailleurs un certain nombre de transgressions affectant l'œuvre de Lucio Costa, comme l'augmentation de gabarit des immeubles dans certaines aires, des modifications de voies de circulation, des constructions de bâtiments dans des espaces inconstructibles qui altéraient le paysage monumental du *Plano Piloto*.

Dans le document de l'ICOMOS qui autorisait la transmission de la sollicitation à l'Unesco pour le classement trois mesures de préservation sont envisagées :

- 1° - protection absolue du *Plano Piloto*,
- 2° - création autour du *Plano Piloto* d'une aire tampon dans laquelle les espaces verts seraient prédominants,
- 3° - une aire périphérique incluant le lac artificiel et ses rives presque entièrement occupées par des bâtis résidentiels dans laquelle la protection serait plus souple.

On peut aujourd'hui constater que les professionnels du patrimoine et de l'urbanisme n'ont pas suffisamment pris en compte le phénomène local de croissance urbaine lors de l'élaboration du document de présentation à l'Unesco des solutions nécessaires pour classer ce bien. En conséquence, le document ne prévoit qu'une série de mesures de préservation et il manque un plan d'ensemble cohérent articulant préservation et développement urbain.

L'absence de cette prise en compte, dès le début du processus de classement de l'aire, a eu des répercussions sur le contenu des mesures de préservation qui ont été adoptées par la suite et qui ne furent pas capables d'empêcher les abus et les irrégularités dans l'usage et l'occupation du sol dans le *Plano Piloto*, ni de limiter les effets découlant du choix du *Plano Piloto* comme cœur économique de l'agglomération et comme élément structurant de son territoire.

Il est intéressant de signaler que, malgré les transformations spatiales survenues dans le *Plano Piloto*, les localités urbaines existantes dans le District Fédéral ont continué à prendre celui-ci comme référence pour la qualité de vie qu'elles devaient s'efforcer d'atteindre.

Au point de vue politique, les deux niveaux de gouvernement (fédéral et local) qui influent sur l'aire classée ne prennent pas en considération l'articulation spatiale des échelles urbaines qui sont à la base du plan original et leurs répercussions dans son aire d'influence, oubliant que l'aire classée n'est pas une entité autonome se suffisant à elle-même.

Les acteurs qui ont pris part à l'inscription de Brasília au patrimoine mondial sont originaires, dans leur grande majorité, de la sphère culturelle (ancien Secrétariat du Patrimoine Historique et Artistique National de l'Union - Séphan) et rarement de la sphère du l'aménagement territorial, contribuant ainsi à créer les difficultés d'intégration entre patrimoine (élément de culture) et organisation territoriale (infrastructure et développement).

Les mesures légales de préservation intervenues après la classification sont venues renforcer l'acception de l'aire classée comme un bien culturel, affaiblissant ainsi le lien entre patrimoine et territoire. Elles se sont efforcées, avant tout, de contrôler les pressions démographiques et d'usages sur l'aire patrimonialisée. L'attribution du "label UNESCO" tend à renforcer la fonction de capitale fédérale, donnant priorité à l'échelle monumentale de la ville, ce qui a des répercussions sur les autres échelles et tout le territoire qui est indirectement soumis aux mesures de préservation appliquées dans l'aire classée.

L'exemple des ceintures vertes de protection autour de l'aire classée est révélateur d'un mécanisme préservationniste qui peut être vu comme une des causes de fragmentation de l'espace urbain à partir des années 80, contribuant à la dispersion de l'agglomération et à l'aggravation des inégalités sociales.

Le résultat de la fragmentation de l'espace fait que les extensions des infrastructures urbaines pour les localités de l'agglomération éloignées du *Plano Piloto* se montreront problématiques et onéreuses. Ceci conduit à penser que les coûts de financement des extensions seront élevés pour les générations futures. Le phénomène est d'autant plus inquiétant qu'après quelques années, les fusions intercommunales deviennent chaque fois plus complexes et les disparités de qualité de vie des populations les plus éloignées augmentent, aiguisant les contradictions entre un espace d'abondance et de basse densité de population et les espaces de pénurie et de haute densité de population.

L'inscription sur la Liste du patrimoine mondial favorise une certaine prise de conscience dans une partie de la population locale, de la richesse culturelle du patrimoine à préserver et rappelle la qualité de vie du bien classé. Étendre cette conscience à toute la population de l'agglomération et lui faire partager les enjeux économiques du label est, en ultime instance, la meilleure garantie de la préservation effective du bien.

Les arguments économiques et sociaux autour de la préservation de l'aire classée.

L'aire patrimonialisée est un enjeu économique non seulement pour les habitants du *Plano Piloto* mais aussi pour l'ensemble des habitants de l'agglomération, parce qu'il est une source d'emplois pour une grande partie de la population locale.

Cette manière contemporaine d'aborder le patrimoine comme ressource économique rompt avec la vision classique de la préservation patrimoniale pour seule raison culturelle. Elle peut permettre de synchroniser les réflexions et les actions de préservation, la réinterprétation de l'évolution des usages de l'aire classée, les sociabilités et les mécanismes économiques qui en découlent.

L'image du *Plano Piloto* chez ses habitants évolue à mesure que son environnement physique se modifie. Et si le patrimoine est avant tout une construction réelle et mentale, soutenue par un discours préservationniste, on ne peut oublier la vitesse des transformations spatiales dans les régions proches et distantes de l'aire classée, transformations qui entraînent un accroissement des demandes d'accès aux activités économiques et de services présentes à l'intérieur de l'aire patrimonialisée.

Les deux niveaux politiques qui se superposent (fédéral et local) et qui influent sur l'aire classée, sont confrontés, d'une certaine manière, à des logiques d'interventions différentes. Le Gouvernement Fédéral peut se permettre d'accorder la priorité à la préservation du patrimoine dans son échelle monumentale, cherchant ainsi à valoriser l'image de la ville auprès de la population brésilienne et internationale. Le pouvoir local doit chercher à conjuguer toutes les autres échelles (fonctions) qui composent le *Plano Piloto* avec les demandes sociales, l'échelle résidentielle et avant tout, l'échelle grégaire, et stimuler les activités économiques d'un ensemble urbain qui déborde, de beaucoup, les limites du périmètre correspondant à l'échelle monumentale et même celles du District Fédéral.

Ces acteurs s'affrontent sur les mesures de préservation (qui décide quoi ?) ainsi que sur les modalités de décision et les options de financement (qui finance quoi ?) C'est comme si l'échelle monumentale avait

tendance à s'imposer dans l'inconscient collectif au détriment des autres échelles qui composent le *Plano Piloto*, principalement au détriment de l'échelle grégaire et de la fonction résidentielle qui elles s'imposent dans la gestion quotidienne et à moyen terme de l'agglomération. La tension entre ces acteurs est conflictuelle et concurrentielle.

En résumé, on pourrait dire que, d'un côté, le processus de planification établi par le Gouvernement Fédéral s'oriente vers la valorisation du patrimoine sur un principe de préservation et de valorisation de ressources reconnues par l'UNESCO avant tout, et que, de l'autre, le Gouvernement du District Fédéral – GDF, prétend répondre à la demande sociale et économique de toute l'agglomération.

Mais comme l'aire classée est le centre de la dynamique spatiale de l'agglomération, elle se trouve devoir faire face aux problèmes suivants : augmentation des usagers durant le jour, taux de croissance négatif de la population dans le *Plano Piloto* par rapport aux deux décades passées, mobilité réduite et difficultés de stationnement à des moments déterminés de la journée à l'intérieur du *Plano Piloto*, augmentation de la violence urbaine... Cela est directement à mettre en relation avec le phénomène d'exclusion d'une grande partie de la population de l'agglomération de l'accès résidentiel à la ville centrale.

En ce sens, conjuguer le devenir de l'aire classée à celui de son agglomération est incontournable pour la définition de politiques stratégiques de développement que cela soit pour dynamiser économiquement l'une ou pour préserver effectivement l'autre.

Le document préliminaire "Modèle de Gestion Stratégique du territoire du District Fédéral" qui préside à l'élaboration du nouveau Plan Directeur d'Ordonnancement Territorial (PDOT) du District Fédéral reconnaît qu'il faut relier politique territoriale et politique patrimoniale, dans la définition de ses stratégies de développement urbain. De manière générale aujourd'hui les nouveaux paradigmes de politiques urbaines au niveau planétaire ont considéré en effet de plus en plus un bien patrimonialisé comme une ressource stratégique de développement à l'échelle métropolitaine.

Le PDOT, actuellement en phase d'achèvement, comptait, dans sa première phase d'élaboration, sur la participation de la population du District Fédéral dans son ensemble. Cette démarche activait ainsi les Plans de Développement Locaux (PDL/s) et rompait avec la tutelle des méthodes traditionnelles de définition de politiques urbaines.

Cependant, nous devons peut-être nous interroger sur la pérennité des mécanismes participatifs face aux enjeux quotidiens imposés par l'évolution urbaine de l'agglomération et sur la capacité de résolution des tensions découlant des mesures de préservation pour le *Plano Piloto* et de la nécessité de croissance économique pour l'agglomération.

La Nécessaire articulation entre Patrimoine, Environnement et Développement.

Les premiers plans d'ordonnancement territorial du District Fédéral mettent en évidence la nécessité d'implanter un système de planification adéquat et efficace face aux enjeux socio-économiques de la réalité locale.

L'occupation territoriale actuelle nous fait prendre conscience de la fragilité des modèles adoptés jusqu'alors. La persistance de la crise du logement, les risques d'altération de l'aire classée, la ségrégation socio-spatiale vérifiée dans le territoire, entre autres facteurs, doivent favoriser le changement de discours et d'attitude.

Le Système “préservationniste” adopté par les pouvoirs publics pour les aires vertes du District Fédéral (DF).

Toutes les aires de protection environnementale du DF n'ont pas la même importance ni d'un point de vue territorial, ni d'un point de vue environnemental. Aussi, est-il nécessaire de distinguer différentes situations en fonction de ces conditions.

La délimitation d'un nombre excessif d'espaces prétendument de protection environnementale, peut s'avérer néfaste à l'établissement d'une vraie politique d'organisation du territoire et à l'élaboration de politiques de préservation capables de sécuriser les ressources naturelles indispensables à la vie des populations.

Une aire de protection abandonnée ou existant seulement sur une feuille de papier, sans un zonage de son espace, signalé et visible dans le paysage, ne se différencie pas d'une aire voisine sans occupation et par conséquent passible d'une occupation irrégulière.

Formulé d'une autre manière : quel est le sens des efforts actuels de préservation de l'environnement dans le District Fédéral ?

L'augmentation du nombre d'espaces de protection environnementale du DF, accentue les préjudices portés à la configuration même du territoire, créant des localités urbaines chaque jour plus dispersées et éloignées et où les conditions de vie sont précaires.

Ces délimitations n'empêchent pas que les aires sensibles, corrélées au ravitaillement en eau potable du DF, soient utilisées de manière indue. Dans les réserves naturelles, la concession de l'occupation urbaine est vue comme non adaptée, cependant la simple délimitation des aires de préservation, sans utilisation rationnelle et productive, ne garantit pas la préservation des ressources naturelles susceptibles d'être préservées.

Ces constats soulèvent de sérieuses interrogations sur les contradictions du modèle “préservationniste” adopté jusqu'à maintenant par les pouvoirs publics.

Le système préservationniste adopté par les pouvoirs publics pour l'aire patrimonialisée.

En relation à la question d'identité territoriale face à l'aire centrale de l'agglomération nous pouvons nous interroger sur le patrimoine en tant que facteur d'identité pour l'agglomération.

Les représentations et les pratiques sociales sont-elles les mêmes dans les différentes localités urbaines qui font partie de l'agglomération ? Comment faire émerger un référentiel patrimonial qui resserre le lien entre les politiques urbaines, les stratégies de développement, les citoyens et le patrimoine local ?

Les politiques urbaines qui mettent l'accent sur la mise en valeur du patrimoine comme une ressource incontournable pour l'aménagement et l'action publics reconnaissent-elles également le patrimoine comme une ressource stratégique à l'échelle métropolitaine et comme un axe de développement économique ?

Analyser la construction territoriale de l'agglomération urbaine de Brasília à partir des politiques préservationnistes adoptées dans les ultimes décades, soit pour l'aire patrimonialisée, soit pour les aires naturelles, est essentiel pour l'élaboration et la mise en œuvre des politiques publiques appliquées dans le DF.

Ignorer l'articulation entre préservation du patrimoine, préservation de l'environnement naturel et croissance économique du territoire, exacerbe les problèmes connus et non résolus.

Du point de vue économique, sans la présence stratégique de projets économiques à long terme pour l'ensemble du territoire, il sera impossible de mobiliser tous les acteurs nécessaires pour conduire l'entreprise à bon terme.

La ségrégation socio-spatiale galopante exige une réduction des causes du déséquilibre et la recherche d'une cohésion sociale est fondamentale pour préserver ce qui doit être préservé de façon à répondre aux demandes socio-économiques qui, non articulées, mettent en péril le bien qui doit être protégé.

Conclusion

Vers une perspective de valorisation patrimoniale métropolitaine et globale de Brasília.

Pour rééquilibrer les échelles à l'intérieur de l'aire patrimonialisée et les reproduire dans l'ensemble urbain de Brasília, et donc assurer la sauvegarde du patrimoine de l'Humanité existant, nous proposons comme base de discussion un fonctionnement de la politique de valorisation patrimoniale au niveau de l'agglomération métropolitaine.

En quelque sorte la nécessité s'impose de concevoir une approche de la qualité de vie et de la qualité de l'environnement de tout l'ensemble urbain pour mettre en place une nouvelle politique de préservation patrimoniale de son centre. Diminuer la pression démographique et économique sur le centre de l'agglomération que constitue le *Plano Piloto* et y rééquilibrer les échelles fonctionnelles, passe par la redistribution ou la création dans les autres localités de l'agglomération de ces mêmes échelles fonctionnelles (les activités, l'emploi, la qualité de vie et la qualité environnementale).

Le plan directeur pour cette agglomération pourrait poursuivre les objectifs suivants :

- Actions sur les déséquilibres et vulnérabilités territoriales ;
- Valorisation du patrimoine comme un bien pour les générations futures ;
- Valorisation de l'environnement et de la qualité de vie urbaine ;
- Réorganisation des fonctions urbaines et de l'offre d'emplois.

La proposition de création d'une perspective de valorisation patrimoniale métropolitaine globale paraît nécessaire, avant tout comme un moyen de rationaliser une situation d'agglomération qui existe déjà de fait, proposant des formules de coopération en fonction de la nature démographique du territoire. Elle peut être conçue comme un moyen de surmonter les obstacles de la coopération intercommunale informelle et elle peut donner aux représentants des différentes sphères de gouvernement qui influent sur l'aire, la possibilité d'articuler entre elles les applications des politiques d'intérêt commun.

Pour établir cette perspective patrimoniale métropolitaine, commune et partagée, un moyen peut être d'utiliser l'interprétation du schéma conceptuel des échelles urbaines de Lucio Costa (résidentielle, grégaire, monumentale et bucolique) pour organiser la mise en œuvre de la politique d'aménagement du territoire

de l'ensemble de l'agglomération urbaine de Brasília. Se servir de cet élément fondateur permettrait ainsi et aussi de concevoir une autre politique de préservation du patrimoine de l'Humanité.

Il s'agit quelque part de revenir à l'esprit du projet premier de Brasília au-delà des murs construits et de la forme matérielle du *Plano Piloto* auquel le pouvoir politique national s'est tant attaché, reprendre le projet d'une nouvelle société urbaine brésilienne dont il était porteur pour renouer les liens trop distendus entre les classes sociales et entre les différentes localités qui constituent aujourd'hui la société et l'agglomération de Brasília...

La création d'une politique patrimoniale métropolitaine est une perspective laborieuse quand l'agglomération présente diverses localités urbaines et divers niveaux de gouvernement agissant sur le territoire concerné. L'articulation du rééquilibrage des différentes échelles fonctionnelles (résidentielle, grégair, bucolique, monumental) avec la politique de développement territorial et la mobilisation, à cette occasion, de la participation des différents acteurs urbains aux diverses échelles d'action (quartiers, ville de Brasília, sièges des régions administratives, municipalités de l'Etat de Goiás, agglomération), sont les enjeux actuels de la société de Brasília.

Brasília: towards a prospect of overall heritage enhancement

Brasília sprung up during an intense period of urbanisation in Brazil. A paradoxical capital: on the one hand it had the capacity to divert a part of the migratory flows towards Rio de Janeiro and Sao Paulo which modelled it on the image of other Brazilian capitals, and on the other hand, so as not to reproduce the problems of the big cities of the time in Brasília, its creators implemented a rigid management and control of the production and consumption of the urban territory.

Nearly 3 million inhabitants live in the urban conglomeration of Brasília. On one side, the "heritage" area provides one of the best qualities of living in Brazil, on the other, the suburbs that it has produced, poor and deprived of modern urban conditions, encircle it and place it in peril.

How can this urban centre be better administered? The preservation measures adopted privilege the cultural value, and weaken the link between heritage and territory. To ignore today the articulation between heritage preservation, preservation of the natural environment and the economic growth of the territory is to exacerbate recognised and unresolved problems.

A strategy of long term economic projects over the whole territory is necessary in order to mobilise all the necessary stakeholders. The search for a social cohesion is fundamental in order to respond to the socio-economic demands which, even if not expressed, put in peril the property which should be protected. Reducing demographic and economic pressures on the Plano Piloto and obtaining a balance in the functional scales requires the redistribution or the creation in other localities of the conglomeration the same functional scales (activities, employment, quality of life and environmental quality).

Measuring Le Corbusier in modern India*

As a result of political changes stemming from independence and partition, India was forced to build new state capitals and add extensions to existing cities to provide homes to refugees, house state governments, and deal with urban congestion. Although the British had built New Delhi as the new capital of the Raj at the beginning of the twentieth century, there were hardly any trained Indians to undertake the task of planning and architecture. While British India had done a remarkable job in educating Indians in liberal arts and law, it had done very little to promote disciplines such as engineering, architecture and technical education. The development of Chandigarh, Bhubaneswar and Gandhinagar, between 1949 and 1982, represents a fascinating study of practical politics, personal ambitions of politicians and Western planners, and the high ideals of Prime Minister Jawaharlal Nehru. The architect-planner Le Corbusier, together with Nehru, provided the new planning model and architectural design that would overshadow imperial New Delhi. Chandigarh was to serve as a training school for Indian planners, who could then duplicate their experience in other cities to improve urban India, and also influence rural India. The story of Chandigarh, Bhubaneswar and Gandhinagar is not one of success or failure or even of comparative satisfaction with the quality of life in a new city. It is, rather, a chronicle of a period during which India made a bold attempt to make a break with her past within the confines of a socio-urban experiment that included, along with an innovative master plan, modernist buildings, new land-use patterns, provisions for education, recreation, medical and social services, the careful and deliberate inclusion of ideas that had their origin in a culture far removed from her own. Between the ideas of the planners and hopes of the government officials there lies a narrative of planned cities and the people who inhabit them, and the influence of modernism on India generally. This paper reflects on the impact of modernist architecture on India.

Introduction

What should the city look like in independent India? That question engaged the mind of the newly formed government of Prime Minister Jawaharlal Nehru, which found itself burdened with the task of resettling refugees and the displaced Punjab government soon after independence in 1947. For the next fifty years that question also occupied the attention of planners and architects both Indian and Western, who offered urban solutions and architectural designs to transform India from a rural society into an urban state. And that same question generated deep anxieties in politicians, planners and architects because in the background stood imperial Delhi, India's most complete recent example of a planned city but also one that testified to British imperial arrogance and Indian colonial experience. The colorful and controversial Swiss-born Frenchman Le Corbusier provided the Modernist vocabulary at Chandigarh, Punjab, with which India launched its urban revolution.

However, the larger meaning of India's experiments in urban planning – and the consequent development of Chandigarh, and the other new state capitals at Bhubaneswar and Gandhinagar – must be based on

* An expanded version of this essay first appeared in *Planning Perspective*. Oxford (UK): (Routledge) Taylor & Francis, Apr. 2006. This article in its present form also appears as "Cityscaping" in *India 60: Towards a New Paradigm*, Ed. Ira Pandey, New Delhi: Harper Collins, 2007.

knowledge of a people and place emerging from a time of unrelenting hardship wrought by the partition of British colonial India into the newly independent states of India and Pakistan. Values were in transition, families broken and households shattered, but, above all, it was a time of reflection when people paused at a crossroads to ponder the meaning of the past and the purpose of the future. Marvelling at the miracle of modernism that Le Corbusier unleashed in Chandigarh and witnessing it faithfully followed in Bhubaneswar and Gandhinagar, as well as very many other cities, Indians might easily overlook that, in postcolonial India, Le Corbusier's creation is as much a city 'unfettered by tradition' – a standard that Prime Minister Nehru demanded – as it is a national political celebration for the new India.

With political endorsement of Le Corbusier's ideas came a new appreciation for the aesthetic of the 'international style' and the consequent visual variety in the Indian cityscape. But Chandigarh and, to a greater extent, Bhubaneswar and Gandhinagar also signaled a pervasive resistance to Western modernism and a frequent contentious confrontation with the colonial legacies of New Delhi. Nehru himself called the national capital 'un-Indian,' and Chandigarh evidenced profound conflicts in values. There was also a host of underlying political and social issues that were addressed only marginally, or not addressed at all, by architects and planners, a phenomenon emblematic of many developing countries. Even for middle-class Indians, modernism represented an unattainable ideal; it was neither an occasion to celebrate nor an opportunity for self-congratulation. This dichotomy within Chandigarh perpetuated itself also in Bhubaneswar, Gandhinagar and other Indian cities.

Still the Indian government, soon after independence, recognizing the effectiveness of urban planning as a policy tool for modernization and socio-economic change, proposed building at least 300 new cities, including several new state capitals, by the end of the twentieth century. It was hoped that these new cities would improve communication systems, raise economic standards, bring law and order to areas torn by communal passions, and provide social mobility to the economically depressed classes.

To Nehru and Le Corbusier (Fig. 1 — Nehru & Corbu), the machine age held the promise of liberating individuals and improving society, which was to be achieved by the simple but powerful dictum: modernize your house and your life will follow. For both men, India offered unimaginable freedoms played out in a vast and exotic landscape: skyscrapers and steel/chrome/aluminum factories announcing the aesthetic potential of new materials that were already transforming life outside the home. Modernism offered a shimmering vision of escape from everything conservative, traditional and limited. Still, looking over the whole 59 years since independence, there remain unresolved, perhaps irresolvable, tensions between, on the one hand, mythologies of Westernization and the promise of industrialization and, on the other, the realities of today's complex, multifaceted India.

The three new state capitals

The country's experiments in urbanism and modernism accentuated the gap between what India professes to be and what it has achieved, remembering that clean water, uninterrupted power and basic housing remain unattainable for the bulk of the population, while the illiteracy rate stubbornly hovers around 50 %. Such defiant realities chastened and chastised the enthusiasm and sense of optimism that prevailed during

the urban renaissance of the 1950s and the early 1960s, when an unrivalled number of dams, institutions and other public works were built, including the new cities of Chandigarh and Bhubaneswar. The possibility that India's professed egalitarian sentiments and modernism's optimistic promises might turn out to be an illusion became evident during the construction of Gandhinagar in the late 1960s. The conflicting visions – of the cotton barons of Ahmedabad (principally, Kasturbhai Lalbhai and the Sarabhai family), who unsuccessfully tried to recruit the American architect Louis Kahn to build a new capital that, while respecting Indian tradition, would rival Le Corbusier's Chandigarh, and of the political leaders of Gujarat, who felt duty-bound to build the capital as a monument to Gandhi's ideals – compress the entire significance of Gandhinagar into a duel between modernity and tradition.

Chandigarh, the archetype of a Garden City dressed in modernist architecture, became embroiled in the old linguistic battles between Punjabi-speakers and Hindi-speakers, resulting in the bifurcation of the state – and the city – between the states of Punjab and Haryana in the 1960s. The outcome has been urban sprawl engendered by both Punjab and Haryana. Bhubaneswar, the capital of Orissa in eastern India, was marked by socio-religious conflict between a temple town (Old Bhubaneswar) and a secular city (New Bhubaneswar) and the counter-force of Oriya nationalism that ultimately shaped the capital city.

In contrast, Gandhinagar, the capital of Gujarat in western India, struggled to represent the influence of its native son Mohandas Karamchand Gandhi and his *policy* of *swadeshi* on the development of the city. Built nearly a generation after independence and Gandhi's death in 1948, Gandhinagar represents a purely indigenous effort in planning and development by the Indians.

These three new Indian state capital cities together show that new designs and planning do not by themselves make the dream of building a modern urban environment come true. Collectively, the three capitals provide a necessary antidote to the more familiar oratorical zeal that characterized modernism. Indian architects, such as Charles Correa, Achyut Kanvinde, Balkrishna Doshi and others who came under the spell of modernism, later became critical of its Utopian promises. The surge of enthusiasm for modernism in the 1950s and 1960s may make the measured reflections on its promises by the major practitioners like Doshi more pertinent now than ever before. Doshi, who in the mid-1960s fought so hard to recruit Louis Kahn to build Gandhinagar, has now come to question his own Western-inspired building designs.

« I have gradually discovered that the buildings that I have designed seem somewhat foreign and out of milieu; they do not appear to have their roots in the [Indian] soil... »

Grumblings about modernism notwithstanding, it was essentially Le Corbusier who provided the designs for post-colonial India: Since independence, the clean lines of modern architecture have been making their way fitfully into Indian buildings. They gained acceptance because of their parsimonious expression of design and the unadorned spaces that the modernists love never represented much of a threat to religiously pluralistic India, anxious to create a secular identity. One of the aims of both modernist Nehru and traditionalist Gandhi, after all, was to purify India, to clear out the bric-à-brac of communalism. For that same reason, Hindu nationalists have been more resistant, searching for traditional Hindu symbols.

Mewada, recognizing that cities are places of memory (not just personal memory but of the collective past), knew that his assignment in Gandhinagar was to provide a space not just for celebrating Gandhi's ideals but also for achieving communal peace, a place where people from different faiths – Hindus and Muslims – could co-exist in harmony (Fig. 2 — Gandhi's Statute). That aim has been betrayed by the recent religious violence in Gandhinagar and by the Gujarat state that continues to witness the outbreak of tensions between the two communities. But as streets in Indian cities become crowded with Hondas, Toyotas, Fords and other makes of automobile, and as Indians pursue the economic promise of information technology, it says something about the partial triumph of modernism.

What should an Indian city look like in the twenty-first century? Le Corbusier concluded in Chandigarh that 'India had, and always has, a peasant culture that exists since a thousand years! India possessed Hindu temples... and Muslim [mosques]... the architectural beauty of which is very geometrical. But India hasn't yet created an architecture for modern civilization (offices, factories, buildings)'. The past 55 years can be distilled into achieving what he spelled out at Chandigarh and for which he provided 'some basic principles concerning habitation, which will be as clear as the basic principles of... the plan of Chandigarh'. While Corbusian forms have been repeated *ad infinitum*, his message has become lost in modern India.

Meanwhile, Nehru probed the meaning of Indian independence. The socialist sensibility with which Nehru has come to be identified provides the backdrop of his remarks on Indian urbanism. 'However well we may deal with the towns', he noted perceptively at the beginning of the experiment in modernism, 'the problem of the villages of India will remain for a long time and any social standards that we seek to introduce will be judged ultimately not by what happens in Delhi but in the villages of India'. It is as if Nehru's thrill of independence quickly faded. Instead of glory and liberty, he saw illiteracy and poverty and great draping clouds of despair that hung down like grey rags. Moved to exhort his countrymen to expand their lives to encompass new ideas to escape poverty, he blamed tradition for shackling India. The ensuing experiments in modernism took Nehru and the nation to a new world of ideas, and beyond the ugly thoughts that colonial India stirs.

Modernism and post-colonial India

Indian history attests to indigenous creativity: the talent of twentieth-century Indians, and their ability to rebuild India after more than two centuries of colonial rule. There is also remembrance itself — the capacity of a culture to bring itself to mind and to assimilate old and new. The stories of Chandigarh, Bhubaneswar and Gandhinagar in the second half of the twentieth century represent an interplay between memory and creativity for a promising, although not perfect, future. The linkage of these two ideas in architecture and planning is the cornerstone of the making of the modern Indian state. Building on the idea that the power to create is stronger than the will to subjugate, the three state capitals, as well as scores of new towns and redesigned neighbourhoods in old cities, testify to the proposition that the second half of the twentieth century was nothing less than a golden age of Indian architectural achievement.

In 1947, there were fewer than two hundred registered architects in India, even though the British had implemented the mega-project of New Delhi (c. 1911) and scores of other building projects. In consequence,

Chandigarh's development had to be entrusted first to the American Albert Mayer (Fig. 3 — Alber Mayer) and, later, to the Swiss Frenchman Le Corbusier. Likewise in Bhubaneswar, the exiled German Jew Otto Koenigsberger (Fig. 4 — Otto Koenigsberger) drew the plan. Building Gandhinagar nearly a generation after independence, the Indians remained tentative about their talent and tried unsuccessfully to recruit the American Louis Kahn to plan and design the capital. But today, Indian architects compete globally. Besides Charles Correa and Balkrishna Doshi, their ranks include Raj Rewal, Achyut Kanvinde (who died in 2003), Uttam Jain, Kulbushan Jain, Ranjit Sabikhi, Hasmukh Patel, Kuldip Singh and others. Key works outside India include Charles Correa's Medical Science Building at his alma mater the Massachusetts Institute of Technology, Raj Rewal's Agha Khan Centre in Lisbon, Satish Gujral's recently completed Palace in Riyadh, and many others. Aesthetically and ideologically, this group spans a spectrum that ranges from the boldly inventive forms of Correa to the intellectually inquisitive designs of Doshi to the evolutionary approach to modern architecture by Rewal.

But the story of city building in India has been fraught with controversy. This stems partly from the fact that efforts at building by both the British and Indians have never been singular in purpose. When the British built New Delhi, their vision drew on images from both the English Garden City and the American City Beautiful. On the one hand, the imperial power wanted a tightly knit, high-density city with the broad boulevards and the large, imposing buildings of the Champs Elysées or Bombay. On the other hand, the British felt that in hot and humid India they must have space, greenery and low-density because 'we could not breathe with a Champs Elysées.' Low bungalows on spacious parcels of land also ensured some distance between British and Indians, an objective of imperial policy under Crown rule following the Mutiny (c.1857). Another example of dual aims was the desire to build something that would reflect and exalt British 'achievement' yet would also acknowledge Indian tradition as a concession to the Indians, producing mixed results in New Delhi.

New Delhi remains the most ostentatious expression of the Raj. Shortly after independence, Nehru, the country's cosmopolitan prime minister, derided New Delhi as 'most un-Indian'. Nehru's nationalist remark, made at the outset of the building of Chandigarh, was to set the terms of national debate on the character of new cities and national architectural style in post-colonial India. Nehru felt that the average American or English town planner could not understand the social background of India. Yet he realized that modern India could not be built without Western technology and, consequently, he supported creating the Indian Institutes of Technology and the Indian Institutes of Management (modeled after the Massachusetts Institute of Technology and Harvard Business School, respectively). But Western technology had to be fused with Indian cultural traditions, just as he had fused political ideologies of Communism and democracy to create democratic socialism as a means for leading India on the path to planned economic development.

As in the past so also today, India continues to straddle two very different cultures. This has been evident whether India was attempting to abolish the dreadful custom of sati or fighting the grim practice of caste untouchability; whether opposing the Raj or demanding swaraj; whether resisting laissez-faire policies of the British or promoting swadeshi; it has been evident in the debates between Western education and the vernacular tradition, between the communal and the secular. It is precisely this dual identity that ensures India's ability to invent, to create, now as before. Just as the British were torn between two worlds in deciding

the character of New Delhi, so would be the Indians in building state capitals in Chandigarh, Bhubaneswar and Gandhinagar. Prevailing international ideas in planning and architecture were to influence the British as well as the Indians, the respective rhetorics, imperial and nationalist, notwithstanding.

To a degree, the British, too, were influenced by the ideas of beaux-arts city planning, American style, which tended to group monumental public buildings in the centre, leaving the rest of the city to green spaces. What Nehru was objecting to in New Delhi was not the 'leafy capital' per se, for that resembled bucolic India. He was objecting to the over monumentality of its official buildings decorated with classicism as the urban centre-piece attesting to British rule of India. It therefore followed that in postcolonial India, a new paradigm of planning and architectural style had to be invented for capital cities. Prime Minister Nehru provided the imaginative shape to the new capital at Chandigarh: 'Let this be a new town symbolic of the freedom of India, unfettered by the traditions of the past... an expression of the nation's faith in the future'. Arguably, Nehru's greatest gift was his ability to bring to the surface, through his historical vision, images that fused traditional India with the modern world. He thus introduced a modernist discourse for the making of a nation state that was to encourage his countrymen to live with a more encompassing sense of what constituted their world.

In both colonial and post-colonial India, the urban debate and architectural discourse were never particularly local; they were energetically universal. The ruler of a princely state and regional politicians were always eager to draw from the global experience in city planning and architectural styling. On the other hand, the pressure from the nationalists to search in the national past for the 'Indian city' only inflamed censure of Western ideas. Within the Indian political establishment, architectural ambitions and tastes broke along ideological and cultural lines. Progressives with wide exposure to Western values were prepared to accept ideas from the West in order to modernize India. Conservatives steeped in tradition argued fervently for a grander, visible echo of the past that would restore national greatness, a sense of being 'somebody again'. This naturally produced contradiction in purpose in architectural developments in postcolonial India.

In the wake of independence, Prime Minister Nehru felt that political sovereignty without economic progress was empty. Just as Anglophile Indian princes in colonial India had been attracted to Western education and technology as necessary tools for modernization, so dependence on the West for modernization continued in post-colonial India. It stood quite apart from the nationalistic rhetoric that was issued from the electoral hustings.

Since at least the time when Bengali brahman Rammohan Roy (1772 – 1833) had launched the Bengal Renaissance by revitalizing Hindu philosophical religious dogma and challenging archaic traditional customs on the basis of reason and rationality in thought, a modernist platform had existed from which to view prevailing social customs. By embracing the best in British education while retaining his Bengali brahman roots, Roy was a pioneer in illuminating the phenomenon of 'Western' and 'Indian' histories in India. Through his writings, Roy was not merely challenging old religious dogmas and traditional practices, he was promoting the new ideas and syncretic cultural concepts that blossomed in India's urban soil and that influenced generations of Indians from Rabindranath Tagore to Satyajit Ray to Arundhati Roy. He believed that such syncretism could only enrich Indian history, and serve as a lens through which to observe and interrogate the nation's complex history.

Nehru, himself a product of this modernist tradition, was fully familiar with the urban Utopias in the emergent modern city planning of the late nineteenth and early twentieth centuries. He recognized their potential for improving old Indian cities and building new. In various ways in several of his speeches and writings, Nehru asserted that the pluralistic Indian experience stood at the centre of national history, at least for those who cared to look at conflict, rather than only continuity, and to view irony, rather than pleasing myth. Nehru seemed to be saying: Spectres haunt, and Indian memory is haunted. India's collective memory awaited new voices, new ideas and new storytellers who might peer into its contradictions and make irony the lifeblood of the story, rather than merely the unseen background. At the very least, such an approach might change the national landscape.

Nehru, the future architect of modern India, while exhibiting an embracing, cross-cultural notion of what architecture should be, rejected European classicism as a suitable architectural expression for the New India. Having spent his childhood in the religious city of Allahabad, where the Ganges and the Jamuna, India's holiest rivers, come into confluence, and having received his education in industrial England, where he witnessed urban blight and decay, Nehru had wide knowledge of Western modernism. The ideas that appealed to his disciplined, speculative nature are easy to spot. Just as he had fused Western democracy and socialism to create democratic socialism, he approved of a fusion of the Garden City and its neighbourhood block with the promise of modernism and saw it as the best planning – architectural paradigm for the Indian city. At an architectural seminar in New Delhi in 1959, he defined the direction for the Indian city:

« Architecture to a large extent is a product of the age. It cannot isolate itself from the social conditions... The static condition in regard to architecture in India in the last 200 or 300 years... really was a reflection of the static condition of the Indian mind or Indian conditions. In fact, India has been static, architecturally considered, for the last few hundred years. The great buildings which we admire date back to an earlier period. We were static even before the British came. In fact, the British came because we were static. A society which ceases to go ahead necessarily becomes weak...

...Today I believe very good work is being done all over the world by creative architects... We should not be afraid of innovation. »

« I have welcomed very greatly one experiment in India, Chandigarh. Many people argue about it, and some dislike it. It is the biggest example in India of experimental architecture. It hits you on the head, and makes you think. You may squirm at the impact but it has made you think and imbibe new ideas, and the one thing which India requires in many fields is being hit on the head so that it may think. I do not like every building in Chandigarh. I like some of them very much. I like the general conception of the township... above all, I like the creative approach, not being tied down to what has been done by our forefathers but thinking in new terms, of light and air and ground and water and human beings. Therefore, Chandigarh is of enormous importance. There is no doubt that Le Corbusier is a man with a powerful and creative type of mind. »

This was Nehru's most emphatic endorsement of the Garden City and modernism. Nehru, who had served as the mayor of his native Allahabad and who was only too familiar with the decaying, overcrowded Indian cities. He declared the urban-architectural mission for post-colonial India :

« We want to urbanize the village, not take away the people from the villages to the towns. However well we may deal with the towns, the problem of the villages of India will remain for a long time and any social standards that we seek to introduce will be judged ultimately not by what happened in Delhi but in the villages of India. »

By modernizing rural India, Nehru was proposing to improve urban India, and the Garden City plan – with its anti-urban bias – provided the best solution. It also conformed to Indian conditions and sounded politically correct after the imperial rhetoric of New Delhi, which had dominated Indian urban thought in the first half of the twentieth century.

By using a residential unit or superblock, a planning device from the 1920s, the American Albert Mayer articulated Nehru's vision at Chandigarh. He justified his plan by claiming that 'the neighbourhood concept is... even more [valuable] in India where so many people are villagers at heart'. He added, 'The local shopping centre preserves... the excitement and gaiety of the bazaar'— uninterrupted by traffic. Mayer was following Nehru's instructions, who had told him 'to build up community life on a higher scale without breaking up [India's] old foundations'. The eclectic Nehru wanted 'to utilize [Western technology] and fit it into Indian resources and Indian conditions.'

In the end the man who would deliver Nehru his dream was the Swiss-Frenchman Le Corbusier, whose vision of the urban future outpaced the age in which he lived. By bringing down old walls that imprisoned India and defying ancient prejudices that shackled Indians, Le Corbusier opened up the new nation to modernism's golden age, which stretched from the 1920s through the 1960s, promising to make the world a better place through design. This was to be achieved, according to the menu of early modernism, by providing plenty of unadorned, open space, abundant natural light through large expanses of glass and an intimate connection with the outdoors. The advocates of this optimistic age – such as Mies, Gropius and Le Corbusier, began working with new forms, new materials and new manufacturing methods, promising to transform society through design.

These ideas were available in India, at least to the upper classes. Mulk Raj Anand, the late distinguished writer and editor of MARG (Bombay), was validating Rammohan Roy's rationalism when he observed that Indian architecture of the future will... be a humanistic creative activity, not only in terms of human beings as they are today – but as they may become under the conditions of the free societies released by the urges incipient in the Asiatic and African world today.

It is easy to imagine how animated Nehru, who worried so much that the nation's inexcusable religious anachronism might ruin the world's greatest experiment in democracy and secularism, would have felt about the notion that life would imitate design. He was even prepared to allow excesses to the architectural demi-god Le Corbusier in the hope that modernism would modernize India. Le Corbusier 'may produce extravagances occasionally', Nehru would say in justification, 'but it is better to be extravagant than to be

a person with no mind at all.' But modern design was also about distillation – the act of boiling elements down to their essence and eliminating the unnecessary, while keeping what delighted the eye. Modernist masters were not so much reinventing the wheel; rather, with modern materials and manufacturing methods, they were reinterpreting it. This, too, was appealing to Nehru in those early years after independence when he was drawing the blueprints for the young Indian nation.

In a photograph from 1964 [Refer to Fig. 1 — Nehru & Corb], Le Corbusier stands at Nehru's side – the two men who had boldly taken the future of Indian urban life into their hands. Meeting at the end of their lives (Nehru died on May 27, 1964; Le Corbusier on August 27, 1965), they could view the miracle of the modernist experiment in India that they had brought about. If Nehru had provided the opportunity for Le Corbusier to experiment with his ideas without restraints, then he, in return, had helped the Indian prime minister embrace the machine age and its aesthetic potential that would transcend time. Acknowledging Le Corbusier to be the father of modern architecture in India, the art critic William Curtis has noted that Modern architecture was adopted during the Nehru period as a suitable vehicle for the technological and social programmes of rapid modernisation... But Gandhian admiration for the supposed moral integrity of the village was never totally displaced by the progressive ethos. Even today, craft and industry have a special alliance in India and this allows the use of computer and intensive manual labour in the same project.'

In the 1960s, Louis Kahn expanded the experiment in modernism in his seminal work on the Indian Institute of Management (1962 – 74), Ahmedabad. [Fig. 5 — IIM, Ahmedabad] However, unlike Le Corbusier, Kahn was more diffident and, while he had the backing of Ahmedabad's cotton plutocrats, he lacked the support of a patron with Nehru's stature or his facility with cross-cultural ideas. Unlike Le Corbusier, however, he was not able to conjure a vision for India's future. Still, Kahn helped to diversify the architectural discourse in India, restored the dignity of the vernacular brick in architectural form and provided a counterpoint to Le Corbusier's work, leaving young Indians to reconcile the positions of the two masters.

« One reason for modernism's gaining quick currency in technologically stilted and economically underdeveloped India was that it was never monolithic in its emphasis. Technological innovation and aesthetic self-expression were seen as the twin forces in design that could solve housing and other social problems. Even though the leading principles of the modern movement had been obscured by modernity interpreted as a monumental classicism in politically and economically torn Europe and America in the 1930s, the post-war building boom gave modernism a mythical importance. Modernist buildings became popular with developers because of low costs and quicker construction. The miracle of modernism to meet a surging housing demand, to revitalize decaying cities in post-war Europe, was not lost on India, which itself was burdened with refugees in the north and the east as a result of the partition of the subcontinent. Modernism, with its social and technological imperatives, appeared to be the natural answer and one that would facilitate a reconciliation of both modern technology and indigenous methods. Modernism was free of the encumbrances of imperialism and was therefore acceptable for adaptation to an invented national identity. »

Application of modernism in Chandigarh, Bhubaneswar, Gandhinagar and elsewhere in India produced different results in the hands of different architects, however. Le Corbusier's own influence was not even on Indian architects, as is visible in the architectural treatment in the three capital cities, as well as in other cities. 'The facile imitators erred in the direction of pastiches using concrete scoops and ugly pilotis; the more discriminating grasped his manner and analysis and extended [Le Corbusier's] principles'. That is where the rub is: what separated the 'imitators' from the 'discriminating' architects was, and is, social class. Those young men and a limited number of women who belonged to elite families were able to buttress their education by international studies and travel; those who couldn't afford the luxury of international travel remained limited in their vision, producing rival versions of the Indian city and architecture between the public works department and private practitioners.

The question of the stakes involved in the struggles over rival visions of a nation's future not only leads to the political and social meanings of what architects build but also provides an angle of understanding about the confluences of history and memory for intellectuals and for larger societies. Partitioned India demonstrated two competing versions of history and ideology: Gandhi's vexed, sometimes mystical, attachment to villages as a source of ideals for building new India competed with Nehru's inclination for cities. Gandhi had tirelessly campaigned in the hope that his life might help mediate the nation's treacherous journey between memory and expectation about villages, about religious violence and about the untouchables. Nehru, on the other hand, was illuminating the phenomenon of 'alternative' histories of India, especially with reference to the city and religion. He spent much of his career as an intellectual and a political leader trying to confront traditional India, and his Western training placed him in an oppositional – and sometimes advantageous – position to comment on the struggle over memory in Indian society. In Nehru's writings and speeches, he was portraying a historical vision for India in which urbanism flourished, where villages became citified and where modern industry thrived. Modernism in India would serve two separate masters who had different ideologies, which explains the constrictions it felt and the tensions it generated in the careers of architects such as Doshi, Correa, Raj Rewal, Kanvinde, and others who came under its spell.

The question is: How does architecture most effectively work the tension between tradition and the modern, between the particular and the universal? After independence, India was in the throes of a love affair with modernism and was gripped by its promise that design, when freed from the strictures of the past and empowered with new forms, materials and manufacturing methods, seemed capable of making the world a better place. But conformity is not, and it never was, a popular practicing virtue in India, and Indians could never, alas, live up to the purist ideal of Le Corbusier's Sarabhai House (c. 1955) or his Maisons Jaoul (c. 1956). After its first impact, modernism lost its way, resulting in idiosyncratic building designs. Still, along with the presumptuous architecture that would make an orthodox modernist cringe, the best Indian architecture, which represented the thoughtful synthesis of old and new, the fusing of regional and universal, and the blending of local craft with modern technology, would evolve after the masters of modernism were consigned to history. Partly as icons of a refurbished Indian identity, partly just as old men searching for their more active and noble youth, and partly as symbols of changelessness in a rapidly industrializing India, veterans such as Correa, Doshi and Rewal discovered a heroic nostalgia in architecture. In their idealistic youth they

had so fervently sought answers from the masters of modernism to build a new India. They now truly belong in a society that is building monuments for the future and rapidly forgetting the burden of colonial rule and the deep religious and communal roots of the partition. But without modernism's pedagogy, that story would have turned out very differently – a story that deserves to be told another.

Ravi Kalia is a Professor of Urban-Architectural History at The City College of The City University of New York (CUNY). He was educated at Hindu College, Delhi University, and later completed his Ph.D. and MBA at the University of California, Los Angeles. His writings include three major books on the creation and design of each of India's new post-independence state capitals : *Chandigarh : The Making of an Indian City*, (4th. Edn., [revised, 1999] New Delhi : Oxford University Press, 2004) ; *Bhubaneswar : From a Temple Town to a Capital City* (Carbondale : Southern Illinois University Press/New Delhi : Oxford University Press, 1994) and *Gandhinagar : Building National Identity in Postcolonial India* (Columbia : University of South Carolina Press, 2004/ New Delhi" Oxford university Press, 2005). He has also published widely in journals, including Journal of Urban History, Planning Perspective, Habitat International and Technology and Science Journal. His new book, *Indian Architecture and Conflicted Identities in Twentieth Century*, is forthcoming.

La dimension de Le Corbusier dans l'Inde Moderne

Du fait des changements politiques dus à l'indépendance et à la partition, l'Inde a dû construire de nouvelles capitales régionales et agrandir les villes existantes. Malgré la construction de New Delhi par les Anglais au début du XX^e siècle, l'urbanisme et l'architecture étaient des domaines restés très ignorés des Indiens.

Le développement, entre 1949 et 1982, de Chandigarh, Bhubaneswar et Gandhinagar s'est fait dans ce contexte, associant les architectes urbanistes occidentaux – et au premier rang d'entre eux Le Corbusier – et l'idéal du premier ministre Nehru pour l'Inde moderne. Nehru espérait que le modernisme de Le Corbusier allait moderniser l'Inde.

Durant cette période, par le biais de l'architecture, l'Inde a essayé de rompre avec son passé et d'entrer dans un modernisme occidental. La question s'est ainsi posée : « Comment l'architecture peut-elle exprimer la tension entre tradition et modernité, entre le particulier et l'universel » ? Les architectes de l'Inde d'aujourd'hui se sont affranchis à la fois du colonialisme et du « modernisme » de cette période mais ce que celui-ci a apporté mérite d'être raconté.



Nehru & Corbu in Chandigarh, 1963.
Source: Chandigarh Museum.



Le Corbusier's Rendition of Indian Civilization, 1950. Source: Chandigarh Museum



Chandigarh Assembly. Architect Le Corbusier.
Picture by Ravi Kalia



Model of Assembly. Architect Le Corbusier. Source: Chandigarh Museum

Le secteur à Chandigarh : définition d'un paradigme urbain

Nehru me dit : « Notre peuple est resté, à sa manière, foncièrement artiste, sans le savoir. Pas notre bourgeoisie ; pas nos villes. Vous les avez vues. "Les villages sont la vraie Inde, disait Gandhi, l'Inde pour laquelle je vis". »

André Malraux, Antimémoires.

Après cinquante ans, Chandigarh est à un moment de son histoire où les autorités se posent la question de sa patrimonialisation. Son statut administratif, des raisons juridiques, politiques et économiques expliquent le retard pour ce classement au patrimoine mondial de l'UNESCO, alors que Brasília, sa cadette, est classée depuis 1987.¹

Les héroïques et égotiques bâtiments du maître masquent la richesse de conception de la partie « historique » : les maisons, des bâtiments, des rues et des places qui font vraiment la ville.

Dans une récente monographie, nous avons proposé que la patrimonialisation soit pensée selon différentes échelles architecturales et urbaines — celle du Capitole paraît la plus évidente, en dehors de la question de son inachèvement.² Il est à ce titre intéressant d'explorer :

- le rapport ville-campagne,
- le plan d'arborescence : une immersion de la ville dans la végétation,
- les ensembles et les bâtiments remarquables de Le Corbusier et des "architectes senior",
- les anciens villages maintenus,
- les archives et les dessins du bureau des architectes ;
- et, plus particulièrement ici, la composition par secteurs avec la hiérarchisation des voies et les règlements de construction.

Le Corbusier et son cousin et ancien associé Pierre Jeanneret interviennent avec les Anglais Jane Drew et Maxwell Fry en 1951. Le Corbusier a la charge de préciser le plan de la ville établi par Albert Mayer et Matthew Nowicki et de concevoir les bâtiments et la composition du centre administratif du Capitole. Il met au point un plan quadrillé divisant la ville en secteurs. Les architectes senior Drew, Fry et Jeanneret, installés pour une longue période sur le site, dessinent l'ensemble des secteurs des phases I et II et précisent l'implantation du bâti, sa hauteur, la norme pour les clôtures, la nature des espaces verts... Un règlement de construction est produit avec l'aide d'un juriste de New Delhi, et aujourd'hui le même dispositif reste opposable aux tiers lors du dépôt de permis de construire, donnant à l'ensemble une grande cohérence.

¹ À l'heure où nous écrivons (février 2008), l'Inde n'est pas signataire de la liste déposée par la France auprès de l'UNESCO pour le classement au patrimoine mondial des bâtiments Le Corbusier.

² Rémi Papillaut, *Chandigarh*, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine / IFA, coll. « Portrait de ville », 2007.

La façon dont ce principe des secteurs s'est transformé au fil du temps semble une des qualités essentielles de la ville. D'où vient ce principe des secteurs ? Est-il repérable auparavant dans l'œuvre de l'architecte ? Comment ces secteurs fonctionnent-ils aujourd'hui et quels sont les principaux signes d'appropriation observables ?

Le principe du secteur, des jardins cities aux superblocs du plan Mayer pour Chandigarh

L'histoire de ce principe a déjà été décrite, par Lewis Mumford dans *La Cité à travers l'histoire* en 1961,³ puis par David Mangin dans *La Ville franchisée*,⁴ et plus récemment par Christian Moley⁵ dans son ouvrage sur Les Abords du chez-soi. Nous partirons de l'hypothèse de Mumford :

« À Chandigarh Le Corbusier a adopté un type de tracé identique, en se bornant à ajouter le cachet de sa réputation au plan préliminaire préparé par Mayer et Nowicki, si bien qu'au regard d'un profane il pourrait passer pour en être le tout premier inventeur. »⁶

Pour concevoir les secteurs qui constituent le plan de Chandigarh, Albert Mayer et ses associés s'adjoignent les compétences de l'architecte et *planner* Clarence Stein [1885-1975]. Stein et son associé Henry Wright suivent les idées du mouvement anglais des cités-jardins et les apports de l'école de sociologie de Chicago qui s'intéresse au début du XX^e siècle à la notion de *neighbourhood*, voisinage, théorisée par Kellog en 1909⁷ : « Le voisinage est un groupe intermédiaire entre la famille et la ville ». De 1923 à 1929, l'architecte Clarence Arthur Perry met au point une unité de voisinage urbaine théorique dont le nombre d'habitants est de 3 000 à 6 000 sur une unité de 60 à 120 hectares⁸ ;

Plusieurs expérimentations voient alors le jour. Clarence Stein et Henry Wright en 1924 proposent, pour le compte de la City Housing Corporation située à Sunnyside Gardens près de New York City dans le Queens, un plan fait d'îlots (de 70 x 300 mètres) mêlant habitations, jardins publics et privés. Puis en 1928, à Radburn dans le New Jersey, Clarence Stein et Henry Wright, proposent une première opération d'ampleur, un emboîtement selon l'échelle sociale de la ville au quartier en additionnant des impasses formant un îlot dit *superblock*. Ils envisagent aussi une séparation véhicules-piétons par la spécialisation des voies et le cadrage des culs-de-sac par une ceinture verte formant système de parc à l'échelle de l'ensemble.⁹

Après l'interruption de la guerre, Clarence Stein est appelé en 1948 par son ami Albert Mayer pour intervenir sur la conception du plan de Chandigarh¹⁰. En mars 1950, un plan de *superblock* et un plan de *block* de détail sont définis par l'agence sous la signature de Mayer et de son associé Whittlesey.

³ Voir le chapitre XVI, « De la banlieue à la cité future », dans Lewis Mumford, *The City in History*, 1961 (traduction française, Paris, Seuil, 1964, p. 604-653).

⁴ David Mangin, *La Ville franchisée*, Paris, Éditions de la Villette, 2004.

⁵ Christian Moley, *Les Abords du chez-soi en quête d'espaces intermédiaires*, Paris, Éditions de la Villette, 2006.

⁶ Lewis Mumford, *op. cit.*, p. 644.

⁷ Christian Moley, *op. cit.*

⁸ Chandigarh compte 5 000 à 25 000 habitants sur un secteur de 96 hectares.

⁹ Selon l'hypothèse de Stephan Jonas, il existerait une filiation entre les conceptions de Radburn et les théories occidentales sur les cités-jardins d'Ebenezer Howard, le « Town Planning in Practice » de Unwin (1909) et ses déclinaisons sur Hampstead Garden Suburb et Welwyn Garden City, peut-être même avec le plan de la Cité Industrielle de Tony Garnier. Voir Stephan Jonas, « Du quartier au voisinage », *L'Architecture d'aujourd'hui*, no 203, juin 1979, p. 4-8.

¹⁰ Ils avaient travaillé ensemble sur différents projets dont celui pour la ville de Greenbrook dans le New Jersey en 1935-1936. Henry Wright et Clarence Stein y figurent comme « town planners », en association avec les architectes Albert Mayer et Henry S. Churchill.

Le principe est le suivant : trois blocks forment un *superblock* qui mesure 1 350 sur 900 mètres, accueillant un *Urban Village* autosuffisant pour 1 150 familles par *block* et pour 3 500 familles à l'échelle du *superblock*, soit 15 000 à 20 000 habitants, une densité beaucoup plus forte que celle des unités prévues par Clarence Perry. On trouve dans cet ensemble bazars, grands parcs, écoles primaires et secondaires de filles et de garçons, ainsi que des équipements sportifs. Le *block* central reçoit la *high school* et un bazar plus important. Dans chaque *superblock* sont prévus des équipements complémentaires : dispensaire, théâtre et salle de réunion.

Pour Lewis Mumford, ce *superblock* est le grand apport de Clarence Stein à l'histoire de l'urbanisme. Dans quelle mesure a-t-il participé à l'élaboration du plan de Chandigarh ? Il semble être resté en dehors de la conception, mais celle-ci lui doit beaucoup, et dans sa publication sur les villes nouvelles américaines Stein retient trois opérations qui sont à l'échelle d'une ville ce qu'il regrette de n'avoir même pu faire à l'échelle d'un quartier :

- Kitimat au Canada, dans la province de British Columbia ;
- Vallingby de Sven Markelius, près de Stockholm ;
- et de Chandigarh, il écrit : « The same principles, modified to meet quite different local customs, in large part set the pattern for Chandigarh the new capital of East Punjab, India, both as first laid out by Mayer and Whittlesey and as now being built according to the plans of Le Corbusier¹¹. »

Clarence Stein fait venir dans l'équipe Matthew Nowicki, jeune architecte de quarante ans formé à Varsovie, qui met au point le plan des *blocks* de Chandigarh, sorte de synthèse des idées de Stein adaptées aux caractéristiques urbaines indiennes. Peut-être a-t-il été, pour ce faire, influencé par les ambiances urbaines lors d'un voyage qu'il fit dans le Rajasthan.¹²

Les plans sont transmis aux ingénieurs indiens dans le courant du printemps 1950, et en juin, lors de leur visite sur place, Mayer et Nowicki, qui constatent que le projet de Chandigarh est très peu avancé, décident de parfaire les plans de principe d'un *superblock* avec ses maisons, écoles, terrain de jeux et bazars. Matthew Nowicki est chargé de la mission : il reste deux mois à Simla, l'ancienne capitale d'été des Anglais située à une centaine de kilomètres au nord du site de la future ville. Il décide de travailler sur des ambiances différenciées par une série de croquis perspectifs, à vol d'oiseau ou à hauteur d'homme, montrant aux ingénieurs indiens ce que l'on peut obtenir sur un *block* du type L37 (*lower income*) pour 1 175 familles. Le *superblock*, aligné sur la forme des voies, montre la capacité d'adaptation du système. Sa contribution se limite donc à la définition d'une ambiance dont l'utilité n'est pas évidente. Le plan général de la ville n'est travaillé que sous la forme d'un schéma.

Le 31 août 1950, pendant son retour aux États-Unis, l'avion de Nowicki s'écrase non loin du Caire. Sa mort, tout comme la volonté de non-alignement des Indiens face aux Américains, entraîne la recherche d'une nouvelle équipe en Europe et la rencontre avec Le Corbusier.

¹¹ Clarence Stein, *Towards New Towns for America*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 1951 (Introduction to the revised edition, 1956).

¹² Entretien de l'auteur avec M. N. Sharma. Chandigarh, janvier 2008.

Le secteur dans l'œuvre de Le Corbusier

Le secteur apparaît dans la ville corbuséenne dès les années 1920 sous la dénomination de « lotissement cadré par des voies de grandes circulations¹³ ». Il mesure 400 mètres sur 400 et peut accueillir de 50 000 habitants dans les quartiers d'affaires à 6 000 habitants dans les quartiers résidentiels, qui sont mis au point dans les cités-jardins suburbaines de 1920¹⁴ : des parcelles de 100 m² avec des maisons de 100 m² habitables sur deux niveaux. Le plan change dans les années 1930 avec les secteurs de la Ville Radieuse où Le Corbusier propose une continuité de barres par-dessus la voirie, et surtout la séparation véhicules-piétons, des voies suspendues desservant les parcs de stationnement ; il s'agit d'un début de hiérarchisation des voies avec seulement des boulevards de circulation, des parkings, des voies piétonnes au sol et des rues intérieures suspendues dans les immeubles.

« Jamais un piéton ne rencontre une voiture, jamais ! » *La Ville radieuse*, p. 108.

Le Corbusier, après La Charte d'Athènes, publiée chez Plon en 1943, publie en 1945 aux éditions L'Architecture d'Aujourd'hui *Les Trois Établissements humains*, et en 1946 *Manière de penser l'urbanisme*. La même année paraissent aux éditions Bourrellier ses *Propos d'urbanisme*. Cet activisme éditorial donne un cadre théorique et une publicité à ses projets de la reconstruction pour La Rochelle, Saint-Dié, Saint-Gaudens. L'unité d'habitation est au centre d'un territoire schématisé par un triangle comprenant exploitations agricoles, cité linéaire et cités d'échanges, où l'unité d'habitation n'est qu'un fragment d'une pensée pour un territoire plus vaste (l'Unité de Marseille ne peut suffire à l'illustrer). Ses plans de la reconstruction formulent la hiérarchisation des voies mais n'utilisent pas le secteur comme élément de composition urbaine. Des autostrades définissent des parcs avec des circulations piétonnes qui mènent aux unités d'habitations. Ce sont les « cités de résidence », avec les « cités-jardins verticales » de 15 000 à 20 000 habitants de Saint-Dié, La Rochelle, Saint-Gaudens. Pour chacun de ces projets est annoncée, en complément, une cité-jardin de maisons unifamiliales qui n'est jamais ni montrée ni étudiée. Cette ambiguïté existe depuis le plan pour la Ville de trois millions d'habitants jusqu'aux grandes compositions qui vont suivre. En marge du plan se cache une cité-jardin horizontale dont Pessac, Monol, Citrohan ou Audincourt sont la matérialisation.

À la fin des années 1940, le secteur apparaît. Dans le Modulor II¹⁵, Le Corbusier le place dans une histoire longue, évolutionniste, qui partirait des villes romaines, passerait par les *quadras* des villes espagnoles et américaines pour aboutir dans son œuvre au plan de Buenos Aires en 1938, puis de Bogota en 1950, la synthèse s'effectuant à Chandigarh en 1951, opérant là une manipulation chronologique. À Buenos Aires, après une analyse historique montrant la densification des *quadras* de 110 x 110, il propose de les réunir par groupement de trois. Comme pour Bogota en juin 1950 : seule est montrée une partie du Centre civique, une *piazza* monumentale entourée de gratte-ciel, écho du centre d'Alger, de celui de Saint-Dié ainsi que du Capitole de Chandigarh ; cependant, sur le plan de Bogota, rien n'est véritablement détaillé quant aux parties

¹³ Le Corbusier, *Urbanisme*, Paris, Crès, 1924, p. 162.

¹⁴ *Ibid.*, p. 195.

¹⁵ *Modulor II*, Paris, L'Architecture d'aujourd'hui, 1955, p. 222. Le Corbusier reprendra plus tard cette chronologie dans la revue *Marg*, dans le numéro spécial sur Chandigarh, 1961.

résidentielles. Dans le volume V de l'*Œuvre complète* couvrant les années 1946 à 1952 et publié en 1953, il ajoute deux croquis au plan de Bogota de 1950 (introuvable dans les archives du projet) et il indique :

« C'est à l'occasion de l'étude pour Bogota (rapprochement des quadras espagnoles de 110 m de côté) que fut créé le "secteur", unité autonome d'urbanisme, d'environ 800 x 1 200. »¹⁶

Pourtant, le plan n'utilise pas le secteur. Ce dessin vient-il légitimer le secteur de Chandigarh et montrer qu'il existe dans l'œuvre avant la rencontre avec le *superblock* de Mayer-Nowicki ? Peut-être, mais en même temps, pour le plan pour Marseille Sud, daté de janvier 1951, juste avant le premier départ pour l'Inde, Le Corbusier utilise la théorie des 7 V et considère l'unité d'habitation à venir comme le fragment d'une pensée complexe qui joue sur plusieurs typologies urbaines. Cette théorie des 7 V, établie en 1948 à la demande de l'UNESCO¹⁷, définit une hiérarchisation des voies et un découpage de territoire particulier.

Les voies V2 et V3 cadrent des secteurs « théoriques » sur lesquels ne donne aucun bâtiment. Le long des V4, voies marchandes, sont situés des commerces bas qui créent un premier front bâti. Des petites voies, V5 et V6, distribuent des alignements de maisons basses organisées autour de cours publiques non loin du pied des unités d'habitation et des tours pour les célibataires et jeunes couples sans enfants.

Les V7 sont les cheminements piétons qui relient les parcs entre eux, des promenades vertes qui avancent vers la mer. Ce projet, sans suite pour Marseille Sud, en janvier 1951, va permettre à Le Corbusier, lors de sa rencontre avec Mayer, de reconnaître dans le *superblock* ce qu'il a déjà imaginé.

« Les expériences de Marseille Sud et de Bogota trouvent ici une application dans la pureté la plus totale[...] La théorie des secteurs trouve son application parfaite à Chandigarh. »¹⁸

A ce moment de l'histoire, la notion de secteur est dans l'air, et elle appartient à tous. On la retrouve chez Maxwell Fry et chez Jane Drew, qui ont développé une composition urbaine qui écarte flux automobile et flux piéton. Leur publication de 1947, *Village Housing in the Tropics*¹⁹, montre de façon détaillée les acquis architecturaux et urbains expérimentés en Afrique de l'Ouest. Leur proposition pour un *Village Unit* consiste en un quartier connecté en seulement deux points à une route principale donnant accès à un centre de communauté, organisé autour d'un espace vert piéton qui distribue les groupements d'habitations et les principaux équipements comme marché, écoles, église, terrain de sports ou de jeux. L'ensemble est limité par les bois et les champs cultivables qui pénètrent comme espace vert à l'intérieur de la composition. Maxwell et Fry précisent que la mesure de la bonne échelle sociale du *neighbourhood* est à redéfinir chaque fois en fonction du contexte géographique.

Fry arrive à Chandigarh au début de février 1951, quelques jours avant Le Corbusier et Jeanneret.

Le secteur à Chandigarh, synthèse et hybridation

En février 1951, Albert Mayer et la nouvelle équipe discutent à Chandigarh devant Thapar et Varma, les ingénieurs indiens représentant le maître d'ouvrage²⁰.

¹⁶ Le Corbusier, *Œuvre complète*, vol. V, 1946-1952, Zurich, éditions Artémis, 1953, p. 44.

¹⁷ Le Corbusier, *Les Trois Établissements humains*, Paris, Denoël, 1945, réed., Les Éditions de Minuit, 1959, p. 46.

¹⁸ Le Corbusier, *Œuvre complète*, vol. V, op. cit., p.112.

¹⁹ Maxwell Fry et Jane Drew, *Village Housing in the Tropics with Special Reference to West Africa*, Londres, Lund Humphries, 1947. Réimpr. 1953.

²⁰ Rémi Papillaut, *Chandigarh*, op. cit.

Pour les secteurs, le plan américain est repris dans ses grandes lignes, mais Le Corbusier s'emploie à le déformer pour que l'œuvre soit sans partage. Le 10 mars 1951, une planche comparative est établie pour montrer l'économie de surface proposée : on passe de 6 908 à 3 780 acres, soit une division par deux des surfaces pour un même nombre d'habitants. Le Corbusier met en avant une plus grande rationalité du tracé, la continuité des bazars, une seule V5 de desserte de logement, entre autres. Le secteur corbuséen réalisé à Marseille s'enrichit alors du savoir des autres partenaires²¹.

Jane Drew théoriserait tardivement le principe dans une publication indienne de décembre 1961²². Au début de 1952 les architectes seniors établissent les plans de détail : pour chaque secteur un *layout plan* à 160 feet par inch (1/1 920") et quatre *zoning plans* de 80 feet par inch (1/960") où sont définis l'espace public, l'espace privé, les parcelles, le bâti et le non-bâti, les typologies et les hauteurs, la place des équipements, les arbres conservés et la nature des clôtures. Ces plans de secteur sont mis au point à Chandigarh et Le Corbusier n'en reçoit que des reproductions (*blueprint*) pour validation. Le système lui échappe. Il semble même qu'il n'ait jamais donné d'avis critique sur le principe et sur sa matérialisation, laissant le soin de sa mise au point aux seniors, alors que lors de ses longs séjours sur le site, il aura eu l'occasion d'en suivre la conception et la réalisation.

Le secteur 22, juste sous le *City Center*, est un des premiers à être réalisé pour expérimentation. Le plan daté du 13 janvier 1952 est établi sur un système qui sera repris ensuite avec d'innombrables variations pour d'autres secteurs, sur les critères réunis par Jane Drew dans la publication de 1961 :

« Le secteur peut être décrit schématiquement comme la maison de la vie quotidienne ; un lieu où la vie quotidienne peut se dérouler à partir de la maison. »

- Mixité dans les classes de population avec diversité de surfaces de terrain, de typologie, de la maison des « péons » à celle des hauts fonctionnaires, tant dans les quartiers les plus éloignés au sud que dans les quartiers des ministres, contre le Capitole.
- À l'intérieur du secteur, création d'un petit village indépendant de 750 habitants avec des limites clairement marquées.
- Souplesse dans la densité d'occupation de 5 000 à 20 000 habitants par secteur.
- Deux points d'entrée dans le secteur sur les V4 pour protection interne.
- La rue centrale reçoit les bazars et joue le rôle de la « grand rue » d'autrefois au caractère indien.
- Clarté de la V5 de desserte de l'habitat.
- La rationalité du tracé permet de sauvegarder de grandes étendues vertes.
- Les enfants circulent en sécurité de la maison à l'école et au parc.

Cinquante ans plus tard, il est intéressant de voir comment certaines de ces propositions ont pu évoluer.

²¹ Le Corbusier, *L'Œuvre Complète*, vol 5, 1946-52, Ed Artemis, Zurich, 1953, p.112.

²² Jane Drew, « Living, sector 22 », dans « Chandigarh », Marg, December 1961.

Une densité variable

Le secteur était normalement calé sur les mesures anglo-saxonnes d'un demi-mile par trois quarts de mile soit, d'axe de chaussée à axe de chaussée, 804,65 par 1 206 mètres, mesures simplifiées dans les publications à 800 x 1 200 mètres, soit une surface de 96 hectares. Sur cette surface la densité de population pouvait donc varier de 5 000 à 20 000 habitants, soit de 50 à 200 habitants par hectare en fonction des revenus et non des castes, ainsi que cela est souvent rappelé. Le recensement de 1991 confirme l'amplitude des niveaux de densité²³, avec 5 000 à 20 000, voire 25 000 habitants par secteur. On trouve par exemple 3 500 foyers sur le secteur 21 ou sur le 35, là où il n'y en a que 1 000 à 1 200 sur les secteurs 8 et 9. Le secteur 22 possède la densité la plus forte avec 4 300 foyers. Il accueille les classes de fonctionnaires les plus simples en lien avec des lotissements privés. Les derniers recensements montrent aussi que plus aucun lot n'est libre et les premiers signes du renouvellement urbain, d'une intensification, sont visibles. Sur les extensions urbaines de Mohali et Panchkula, la possibilité de construire à R+5 et R+7 et la disparition des espaces libres au profit de la construction permettent d'augmenter cette densité.

Si l'on compare ces densités à celles d'autres villes de la modernité comme Brasília ou Le Havre, ou dans les *neighbourhood units* des quartiers modernes de Quinta Palatino à La Havane ou des villes nouvelles du Chili de Wiener et Sert, on constate la faible densité choisie pour Chandigarh, et la sophistication de son design urbain.

- La hiérarchisation des voies pour la mise à distance véhicule-piéton

La théorie corbuséenne des 7V telle qu'elle est exposée dans *l'Œuvre complète* s'inscrivait dans une vision très large de l'urbanisme autour de douze points partant de la cuisine du foyer pour aller jusqu'à l'échelle de plusieurs nations (d'où l'image de « l'Atlantique à l'Oural » publiée dans *Les Trois Établissements humains*). La théorie des 7V est un des douze points de cette vision globalisante, mais son importance lui attribue le titre du chapitre dans *l'Œuvre complète*. Elle est à Chandigarh appliquée à plein : c'est là qu'elle naît vraiment, d'où l'idée de « pureté » citée par l'architecte. Le rapport entre expérimentation et théorisation n'en est que plus intéressant.

- Comment cette théorie s'applique-t-elle ici ?

Les V1 voies de contournement des villes. L'ancienne route interrégionale allant de Delhi à Simla devient la V1 qui ne passe pas dans la ville mais à quelques 5 kilomètres de là, écartant les trafics lourds comme les « voies de contournement » des années 1950, appliquées à l'existant. La gare et l'aéroport sont sur cette voie, loin de la ville, presque en rase campagne, comme si ces portes ouvrent sur une ville inexistante, ou que la V1 contourne une ville absente. Au fil des ans, cette vision s'estompe pour laisser place à une ville industrielle linéaire qui se déroule sur des kilomètres, presque jusqu'à Ambala au sud vers Delhi et au-delà de Pinjore au nord. Il ne manque que la route de l'eau pour rejouer la « Cité linéaire industrielle » des « Trois Établissements humains », cité qui met en contact les villes via les parallèles des trois routes : fer, eau, voies²⁴.

²³ Krishan Gopal, *A Thematic Atlas to Chandigarh*, Éditions Chandigarh, 1999.

²⁴ *Les Trois Établissements humains*, op. cit., p. 96.

Cette route large d'une cinquantaine de mètres y compris les arbres d'alignement est depuis quelques années en travaux pour passer à 2 x 2 voies sur tout son parcours jusqu'à Delhi.

- Les V2, grandes voies de desserte urbaine. À l'ingrat village nommé Zirakpur Crossing, on trouve les V2, « grands collecteurs et conducteurs de machines rapides », qui entrant dans Chandigarh, se transforment en voies majeures avec une en nord-sud, la Jan Marg de 80 mètres de large, et deux en est-ouest, de 66 mètres, Madhya Marg et Dakshin Marg. Sur ces voies majeures s'ouvrent de grands bâtiments ordonnancés de bureaux et de commerces, distribués par des contre-allées. La V2 nord-sud fait une baïonnette au niveau du secteur 22, l'entourant de deux côtés et faisant le relais du secteur 17. Ce changement de direction résulte de la volonté d'anthropomorphisme de l'architecte qui cache dans le plan général de la ville la figure de « l'homme assis » ou de « l'homme swastika », signe de bon augure.

- Les V3, les voies ordinaires de la grille. Avec 33 mètres (108 pieds) de large, les voies V3 bordent les secteurs et sont aussi réservées à la circulation rapide avec de rares pénétrantes dans les secteurs. À l'origine, elles étaient censées ne pas avoir de trottoirs. Ce dispositif est aujourd'hui remis en question dans la ville ; les V3 perdent leur caractère purement routier car on construit sur elles des trottoirs, des pistes cyclables. Les murs infranchissables qui ceinturaient les secteurs sont ouverts de façon légale. On assiste donc actuellement à un retournement du secteur sur les V3. Ce qui reste une aventure difficile : le passage d'un piéton d'un secteur à l'autre. Cette question curieusement non débattue à l'origine, apparaît dans une critique de Le Corbusier dans les années 1960 : il pointe le manque de contact d'un secteur à l'autre. On imagine alors des passages souterrains, des passerelles, des grilles de protection, mais en vain. La seule solution de passage en sécurité est la voiture.

- La V4 comme support des bazars et des équipements

La V4 permet la pénétration des véhicules en seulement deux points sur les longs côtés des secteurs. La description qu'en donne Le Corbusier dans la théorie des 7V est un peu idéalisée au regard de ce que l'on trouve aujourd'hui dans la ville :

« Au long de la V4 s'alignent les boutiques, les petits ateliers d'artisans, les cafés, les cinémas, etc. Ce sont des constructions à rez-de-chaussée, ou sur pilotis à un ou deux étages élevés sur le côté favorablement ensoleillé de la voie ; au-devant est un très vaste trottoir planté d'arbres. On y circule, on y achète, on y discute, on s'assied aux terrasses des cafés. Ici s'écoule la vie quotidienne, puérile mais équilibrée. Ce type de groupement urbain prend la forme d'une cité linéaire parcourant le paysage et puisant sa sève au long de son axe, là où passent les automobiles au ralenti, les vélos, là où sont les piétons sur les larges trottoirs à l'ombre des arbres. »²⁵

Leur largeur varie entre 25 et 33 mètres avec une série de décrochements et de louvoiements pittoresques dégagant des places dont la lisibilité n'est pas toujours évidente du fait des grands parkings qui ouvrent dessus. Des resserrements et des virages marquent l'intersection avec le parc linéaire central où se trouvent les principaux équipements. Les concepteurs ont eu soin de ne pas mettre les V4 l'une face à l'autre, afin de briser les continuités, décourageant les raccourcis au regard des V3, limitant les vitesses et renforçant l'autonomie des secteurs.

²⁵ Le Corbusier, *Œuvre Complète*, vol. V, op. cit., p. 92.

- Les V5 pour la distribution interne au secteur. Les V5 forment la boucle principale qui distribue l'intérieur du secteur de part et d'autre de la V4. Leur largeur est variable (14 mètres au minimum) et peut s'accroître considérablement en fonction de la présence de squares, d'intersections ou de parcs. À la différence du superblock de Mayer, elle est unique, continue et habituellement ne dessert pas les maisons. Si les *seniors* ont plus ou moins suivi cette idée pour le secteur 22, ils ont aussi utilisé cette voie afin de distribuer des parcelles pour la plupart des autres secteurs, affaiblissant le système qui perd ainsi en lisibilité, de même que s'estompent son tracé sinueux et son charme pittoresque. Le principe voulu par Le Corbusier — contact de la V5 sur le petit côté du secteur, au nord et au sud sur les V3 au niveau du parc linéaire —, ne sera que rarement suivi car il avait le défaut de mélanger circulation des véhicules et des piétons. Cette connexion donne pourtant aux secteurs une plus grande ouverture et renforce la continuité de l'intérieur d'un secteur à l'autre.

À un niveau plus général, l'ensemble du parcellaire suit un tracé orthogonal régulier sans que jamais aucune déformation ne vienne altérer le tissu, sans aucun retournement sur l'angle, le tout dans le plus pur style des années 1950, que l'on peut mettre en parallèle avec les compositions urbaines de Wiener et de Sert en Amérique du Sud. Ces compositions à angle droit bâillent dans le louvernement de la V5, laissant des espaces résiduels à chaque virage. Les villages se retournant vers l'intérieur offrent des arrières aux V5 et aux parcs linéaires : la ville et la vie se cachent dans l'épaisseur du secteur. De ce fait, la qualité de ce type de composition dépend directement de la qualité de l'entretien des espaces verts par les services publics, ce qui, dans les conditions climatiques et économiques de l'Inde, constitue toujours une gageure.

- V6 de distribution de l'habitat. La V6 est à l'origine la rue intérieure des unités d'habitation et elle devient à Chandigarh une variante des « culs-de-sac » de Clarence Stein. Les V6 distribuent les entrées des maisons, des immeubles, et sont connectées les unes aux autres, au moins de façon piétonne, ce qui donne grande fluidité et ouverture aux tissus des habitations desservies. Elles convergent vers les squares qui font le centre des *villages groups*. Leur largeur (de plus ou moins 6 mètres) comporte de part et d'autre ou en asymétrie des jardins privés devant des parcelles d'environ 5 mètres, soit un total de 16 mètres pour l'ambiance urbaine de la voie. Si à l'origine ces V6 ont été critiquées pour leur vacuité, elles paraissent aujourd'hui engorgées par le stationnement des véhicules particuliers : le plus fort taux de motorisation par ménage en Inde se mesure ici.

- Les parcs linéaires, supports de la V7. Conformément à la théorie, la V7 de Chandigarh forme la desserte piétonne qui parcourt les parcs linéaires où sont installés écoles, dispensaires, terrains de sport et autres équipements. La largeur de ces parcs est variable : au maximum une centaine de mètres, avec parfois des étranglements gênants. Les concepteurs furent confrontés à une difficulté du fait que les écoles qu'ils imaginaient sur leur schéma, ouvertes directement sur le parc et participant de sa beauté, étaient protégées derrière de hauts murs au détriment de la continuité des V7. Ainsi, dans de nombreux secteurs, les V7 se transforment en d'étroits passages dont l'entretien est difficile ; c'est notamment le cas sur le secteur 22, proche des deux collèges Nord et Sud. Le récent aménagement du parc linéaire du secteur 15 se rapproche davantage de ce qui fut imaginé à l'origine. Outre les écoles, on peut aussi y trouver des

hôpitaux, des centres sportifs et culturels, des temples, des églises, etc., lesquels, pour se caler plus rigoureusement sur la « grille climatique », adoptent une orientation différente de celle des maisons.

Ces parcs linéaires servent aussi de terrains de jeux pour adolescents (cricket, volley, basket...). Dans les secteurs Nord, ces parcs sont des lieux de détente paysagers, mais en descendant vers le sud, la densité et le manque d'entretien en font des endroits délaissés de plus en plus étroits. Ce phénomène est renforcé par les murs aveugles des maisons qui les bordent. Il en était de même pour les superblocs de Mayer où des pignons venaient « buter » contre les parcs de cœur d'îlot ; toutefois, et c'est une différence importante, une voie en faisait le tour, ouvrant directement sur le parc. C'est cette solution qui fut en certains endroits reprise par Fry.

Une autre V7, est-ouest, était aussi prévue pour rejoindre les stations d'autobus au niveau des V3, et si des passages ont existé, ils ont pour la plupart été bouchés, les réseaux d'autobus à Chandigarh n'ayant jamais atteint les projets d'origine.

Une V7 d'une autre nature, très rare à Chandigarh, ville de la table rase, est l'ancienne route de campagne bordée de manguiers qui traverse en diagonale le bas du secteur 22. Elle a été maintenue pour servir de desserte piétonne à un lotissement d'habitat privé.

- Les V8 pistes cyclables. Les V8 sont ajoutées spécifiquement à Chandigarh pour recevoir les circulations des cycles. Jane Drew les imagine confondues avec les V7 dans les parcs linéaires mais très peu ont été réalisées au départ. Ce n'est que très récemment que l'administration de la ville a commencé ce travail dont on peut citer pour exemple la V3 entre les secteurs 22 et 23.
- La hiérarchisation des voies sur les nouveaux secteurs. Les nouveaux secteurs de Chandigarh sont conçus sur une hiérarchisation plus limitée où les voies se banalisent et forment un réseau dense de voies de desserte de lotissement. Les squares et les espaces publics sont limités à la portion congrue ; le parc linéaire est juste amorcé ou composé par morceaux disjoints. Les centralités commerciales et les équipements des V4 sont rejetés sur la périphérie du secteur qui se transforme en grandes emprises résidentielles où la mixité fonctionnelle et sociale est des plus limitées. Au sud, dans l'extension de Chandigarh dite Mohali, dans le Punjab, les secteurs ne sont plus composés que de résidences sécurisées.
- L'autonomie fonctionnelle relative du secteur : la place des équipements.

Le fonctionnement autonome du secteur implique la densité des équipements prévus à destination de ses propres habitants. Pour exemple, le secteur 22 comporte :

- deux collèges au nord (*secondary school*) et au sud (*high school*) conçus par Pierre Jeanneret ;
- des crèches et des écoles primaires (Pierre Jeanneret) ;
- un dispensaire et une maternité (Jane Drew) ;
- des temples hindous ou sikhs ;
- des terrains de cricket informels remplaçant ceux de tennis jamais construits ;
- des parcs de jeux pour enfants.

Cette forte densité d'équipements est un maximum par rapport à d'autres secteurs.

Des équipements qualifient le secteur au regard de l'ensemble de la ville, comme le théâtre : c'est le cas du Tagore Theatre sur le secteur 18, ou du Kiran Cinema du secteur 22 dessiné par Maxwell et Fry.

On trouve également des commerces spécifiques, des administrations particulières, des bâtiments sportifs, des piscines, des terrains de jeux... Cette dépendance à l'ensemble fait que le secteur s'inscrit dans une unité de voisinage large. Les *High Schools*, notamment, sont fréquentées par d'autres enfants que ceux du secteur. L'ensemble forme un maillage complexe qui relativise cette image d'autonomie que la forme urbaine pourrait laisser croire.

- Les bazars commerciaux comme système de continuité de l'activité urbaine.

Cette recherche d'autonomie et aussi de dépendance se retrouve dans la structure commerciale des secteurs : une partie, située sur la V4, est destinée au ravitaillement quotidien des habitants avec la présence, tous les matins, de marchands ambulants ; une autre partie de commerce est tournée vers la ville, sur les grandes voies de circulation.

Sur les V4, Maxwell Fry était chargé de donner le dessin des ordonnances architecturales de ces commerces en jouant sur des surfaces différenciées. Sur le côté nord de la V4, il prévoyait de l'habitat, et au sud des petits immeubles commerciaux en R +2 à terrasse, avec en rez-de-chaussée la boutique des servies par un portique filant et aux étages des bureaux ou des appartements protégés par des brise-soleil. Ces logements étaient pour la plupart destinés aux commerçants. Les portiques ouvrent donc au nord en formant des décrochements pour des parcs de stationnement. L'urbanisme commercial a toujours malheureusement favorisé la vision directe de la densité de voitures en mouvement ou à l'arrêt comme le signe de la réussite.

L'autre partie des commerces du secteur tournée sur les V2 s'adresse à toute la ville, ce qui, dans le cas du secteur 22, est d'importance puisqu'il est bordé sur trois côtés par les ordonnances commerciales qu'avait conçues Maxwell Fry. Des contre-allées et de vastes parkings de desserte en facilitent l'accès. La même ordonnance de façade appliquée sur un périmètre de 2,8 km est un peu monotone mais le goût des Indiens pour les enseignes aux couleurs vives pallie ce phénomène. Pierre Jeanneret a dessiné au sud du secteur 22 un petit marché aux fruits et légumes qui vivote, ouvert à toute la ville sur la V2 sud. On ne compte pas moins de douze hôtels sur cette frange, dont quelques-uns datent de l'origine, tel le célèbre Aroma Hôtel. Des petits passages sont ménagés par endroits pour permettre de pénétrer à l'intérieur du secteur entre deux boutiques.

On trouve aussi pour ce secteur 22 une tolérance accordée au marché informel, le *Radi Market*. On y retrouve l'ambiance habituelle du bazar indien, mais, malgré leurs efforts, les architectes n'ont pas su donner à Chandigarh la qualité d'architecture et d'échelle que l'on trouve ailleurs, depuis les grandes réalisations mogholes jusqu'aux petites structures commerciales de village.

- Microcentralité sur les secteurs. Dans le cadre du secteur, nous avons aussi relevé l'existence de nombreux petits commerces et de services informels qui n'ont droit qu'à une structure minimale précaire. Il leur est interdit de bâtir leur boutique, et l'on peut voir les efforts déployés pour détourner la loi : construire avec des bâches, empiler des blocs. Ces commerces sont principalement liés aux activités se déroulant sur les voies : stations de rickshaws, réparateurs de vélo, tchai shops, bureaux de tabac, barbiers, service rapide lié aux déplacements urbains, tout autant que des services à destination des habitants du secteur comme pressings, boutiques de repasseurs, petits épiceries et marchands de glaces pour les écoliers.

Ces petits métiers créés sur le secteur constituent ce que nous appelons des microcentralités, c'est-à-dire des activités se déroulant dans l'espace public et générant des intensités d'usages, des regroupements de population. Sur plus de soixante activités informelles relevées sur le secteur 22, la plupart sont situées sur la V4, près des commerces à usage quotidien et le long des V2. Quelques-unes, situées sur les centres des unités d'habitation ou le long du parc linéaire, créent un réseau de services à destination des habitants du secteur.

- Mixité typologique. Sur les 104 583 parcelles que compte l'Union Territory de Chandigarh, 60 % sont destinées au privé et 40 % au public. Il n'est pas possible de déterminer si cela correspondait à l'objectif de départ, tant ce rapport donne des résultats disparates selon les secteurs²⁶. Avec les plans de secteur définissant les parcelles sur l'ensemble de la ville, les constructions ont pu débuter dès l'origine en plusieurs endroits.

L'habitat gouvernemental

Sur les 23 000 parcelles de la phase I, 30 % étaient dévolues aux maisons du secteur public dont la moitié fut réalisée par les senior architects et l'autre moitié par les junior architects. Avec les phases II et III on atteint le chiffre de 43 615 parcelles, soit 40 % de l'ensemble.

En suivant le programme du début du siècle pour la New Delhi de Luytens, il s'agit de 13 types de maisons, plus un, ajouté par Jane Drew pour les plus pauvres. Ces types sont destinés aux différentes classes de fonctionnaires selon leur revenu. Le programme d'origine avançait le chiffre de 3 208 maisons gouvernementales — moins de 150 pour les fonctionnaires les plus importants, les 3 050 autres pour les secrétaires, les appariteurs et les serviteurs. Ces derniers pouvaient prétendre aux types XII et XIII soit, avec plus de 2 000 maisons, le tiers des constructions.

Les *seniors* et l'architecte conseil du Punjab JK Chowdury avaient consigné dans un cahier de modèles ces différents types²⁷. Les dessins proposaient une typologie variée : maisons en bande sur un, deux ou trois niveaux et, pour les fonctionnaires plus aisés, maisons individuelles où l'on pouvait jouer sur les plans massés de pavillons ou de maisons à cour. La brique, le galet et le béton, dans le style moderniste, signaient ces constructions gouvernementales.

L'habitat privé

Il compose 60 % des parcelles et accueille les populations qui se sont succédées, que ce soit au moment de l'indépendance de l'Inde, au moment de la partition du Punjab et de l'Haryana en 1966, ou plus récemment pour accueillir la *middle class* ou les riches industriels et commerçants de Delhi. Un arsenal réglementaire sophistiqué avait été produit. Avec le règlement de construction, cet ensemble forme le corps de règlements que devaient suivre le maître d'ouvrage et son architecte pour le dépôt d'un permis de construire. Une autre solution, suivie en grande partie, était de s'inspirer de dessins de maisons trouvés dans un recueil de modèle établi par les *seniors* et les *juniors* ; mais ceux-ci n'ont pas atteint la qualité graphique de l'habitat gouvernemental et l'habitat privé en bande s'aligne de façon un peu rigide sur les rues de Chandigarh. La libéralisation récente du carcan réglementaire a permis de varier quelque peu l'architecture.

²⁶ Gaétan Ruellan, « Pistes de densifications / intensifications à Chandigarh », Diplôme de fin d'études, Paris, ENSA Paris-Malaquais, 2003.

²⁷ Cahier déposé à la bibliothèque du Chandigarh College of Architecture ; Kiran Joshi, *Documenting Chandigarh*, Ahmedabad, Mapin Publishing, 1999.

L'habitat et les Urban Village Groups

Au cœur des secteurs, les V6 distribuent l'intérieur de ce que Fry et Drew appellent les *Urban Village Groups* destinés tant au public qu'au privé. Le Corbusier parle quant à lui de « petits villages indépendants », autrement dit « unités de voisinage » ou « unités d'habitation », petits villages retournés sur eux-mêmes, dimensionnés pour une population de 750 habitants, tel celui des 184 maisons mitoyennes qu'il projette à partir du modèle de la maison dite des péons, de 110 m² :

« En mettant les familles les unes à côté des autres, on évite qu'elles ne se voient et qu'elles ne soient en promiscuité ; la séparation est totale [...] Cette solution, "soleil, espace, verdure", moitié couverte, moitié ouverte, partiellement fermée, est nouvelle dans les usages du lotissement. »²⁸

Ce petit village de Le Corbusier (un rectangle de 140 mètres sur 158 avec un réseau de trois voies totalement piétonnes, parallèles), communique par un espace public central destiné aux jeunes enfants. Les voitures restent à l'extérieur. Cette idée de village urbain existe en Inde sous les formes plus savantes des *pols* d'Ahmedabad ou des *mohalas*, intérieurs d'îlots de la ville neuve de Jaipur, où la vie urbaine reste très liée au mode de vie rural.

« Les villages sont la vraie Inde ». Cette pensée de Gandhi se retrouve dans les analyses de Guy Deleury qui fonde sur le village la spécificité hindoue :

« Le village est au cœur du modèle hindou [E] c'est le village qui cultiva, avec son riz et ses piments, avec la cardamome et la coriandre, l'art et ses temples, la poésie de ses mythes, le rythme de sa musique classique, la méditation de ses philosophes et tout simplement cet art de vivre si fascinant pour le citoyen européen qui s'y aventure et si déroutant par son urbanité. »²⁹

C'est cet émerveillement que décrit Le Corbusier dans son carnet de croquis lors de sa découverte de l'Inde :

« Au bout de la course 1951, à Chandigarh ; contact possible avec les joies essentielles du principe hindou : la fraternité des rapports entre cosmos et êtres vivants : étoiles, nature, animaux sacrés, oiseaux, singes et vaches, et dans le village, les enfants, les adultes et les vieillards actifs, l'étang et les manguiers, tout est présent et sourit, pauvre mais proportionné [...] J'observe l'amitié qui lie affectueusement les hommes, les femmes, les enfants, les chiens, les vaches, les buffles, les ânes, les chèvres, les corbeaux, les dieux, les arbres, le soleil, l'ombre, l'eau [...] tous visibles présents, contigus, solidaires, il n'y a pas de dimanche, il n'y a pas de péché originel, de punition. »³⁰

Le Corbusier dessine, Maxwell Fry et Jane Drew se lancent dans des entretiens auprès de la population, et Pierre Jeanneret, au cours de ses quinze années indiennes, réalise de nombreux films et photographie les villages des environs de Chandigarh. Les vues aériennes actuelles de la région montrent une particularité de tracé : les directions majoritaires des routes et des champs sont à quelques degrés près plein nord. On trouve ainsi sur le secteur 22 plus d'une vingtaine de *Urban Villages*, dont celui composé par Jane Drew en 1953 qui fera référence pour les autres secteurs. En reprenant le modèle des maisons de péons corbuséennes d'avril 1951, l'architecte anglaise dessine sur un terrain de 200 mètres sur 250 un village

²⁸ Le Corbusier, *Œuvre complète*, vol. V, op. cit., p. 158-159.

²⁹ Guy Deleury, *Le Modèle hindou*, Paris / Pondichéry, éditions Kailash, coll. « Civilisations & Sociétés », 1977.

³⁰ Le Corbusier, « Rien n'est transmissible que la pensée », Paris, juillet 1965, dans *Œuvre complète*, vol. VIII, op. cit.

de 210 maisons mitoyennes pour les fonctionnaires aux revenus les plus modestes. Une seule voie pour véhicules, passant sous une maison formant porche, en permet l'accès, et renforce l'impression d'autonomie de l'ensemble.

- Limites et étanchéités

Les limites du village de Jane Drew sont matérialisées par les clôtures hautes des fonds de parcelles et de jardins des maisons ; le mur devient muraille. Face à l'ouverture — on peut même éprouver une impression de vacuité — du site à l'époque, elle cherche à créer une intimité, à refermer le village sur lui-même. Les entrées sont marquées par de très beaux murs de brique percés de passages en arc de chaînette, ou par des portiques qui monumentalisent l'accès piéton. Elle utilise aussi ces murs de limites comme goulottes électriques pour l'éclairage privé et public.

C'est dans ce modèle de village que le marquage des limites est allé aussi loin. Le reste du village est limité par de hauts murs aveugles qui, affaiblissent la réalité du village et du secteur. Les espaces qu'ils bordent en sont durement affectés et on y multiplie les délaissés, les coins à déchets difficiles à contenir.

Les squares au cœur des villages

Le cœur du village est formé par un square destiné aux jeux d'enfants et aux familles ; les voitures y sont interdites. L'ensemble de la composition est tributaire de ce retournement vers le centre.

Le square d'un village de Fry sur le secteur 22 est cependant exemplaire de la réussite de ce projet. Par des écritures différenciées, par le retournement systématique des façades, il fait de ce lieu une vraie centralité, dont s'inspirera Jeanneret en de nombreux endroits.

Sur la plupart des squares, outre les jeux d'enfants, se trouvent quelques activités commerciales informelles de pressing, de repassage ou des petites épiceries que l'administration tolère tant qu'elles ne se « durcissent » pas.

Appropriation de l'espace public dans les villages

Selon Guy Deleury, l'introduction en Inde par les Anglais de la privatisation du sol est une des causes de la disparition de la richesse de la culture sociale dans les villages. Cette organisation anglaise dans le tracé parcellaire se retrouve à Chandigarh³¹.

Les maisons pour les plus pauvres du secteur 22 sont composées simplement à l'avant d'un jardin ouvrant sur deux pièces de vie, d'une cuisine fermée par un *claustra* de ventilation, d'un WC et d'une petite salle de bains séparés et d'un espace de lavage ouvert sur un jardin intérieur. La cour-jardin est souvent occupée par une pièce en plus pour le stockage, ou bien pour une chambre. Ces maisons sont personnalisées par l'emploi de couleurs différentes pour les portes d'entrée et surtout par la présence d'un petit jardin de devant ouvrant directement sur les V6 où plantations et types de clôtures sont laissés à l'appréciation des habitants, ce qui a entraîné au fil des ans une grande diversité.

Jane Drew souhaitait que l'ensemble des villages à l'intérieur d'un même secteur soit dessiné par la même main et que les variations se fassent plutôt d'un secteur à l'autre. Sur le secteur 22, où intervinrent trois concepteurs, cette relative diversité semble salubre. Jane Drew réclame une unicité d'écriture si ce n'est

³¹ Guy Deleury, *op. cit.*

sur l'intégralité du secteur, au moins sur le village, là où les autres seniors vont plutôt travailler sur une diversité typologique encore plus marquée chez Maxwell Fry que chez Pierre Jeanneret.

L'appropriation des espaces publics dans les secteurs se mesure alors dans le jeu patient d'une « stratégie du grignotage ». Les petits jardins devant les maisons étaient laissés dès l'origine à l'usage des habitants et en maints endroits ceux-ci tentent de gagner un peu plus d'espace, mais à Chandigarh l'administration et les habitants eux-mêmes veillent au bon respect des lois urbaines.

Sur les photos des années 1950 on voit que ces espaces des devant de maisons étaient vacants et qu'au fur et à mesure de l'évolution de la ville ils ont été occupés en vue de quelques usages principaux :

- pièce de réception extérieure des visiteurs ;
- extension de la pièce à vivre où l'on sort les lits pour se reposer ou faire salon ;
- jardin de représentation ;
- stationnement des véhicules, voiture ou scooter ;
- sécurisation par guérite de riches villas, privées ou occupées par des organismes publics, principalement sur les secteurs du nord de la ville.

La fortune critique du secteur dans l'œuvre de Le Corbusier.

Il est curieux de constater à quel point Le Corbusier n'a pas reproduit le principe sur ses autres plans. Il ne se retrouvera plus sur les rares plans d'urbanisme qui suivront. Pour le concours d'Hauptstad Berlin de 1958, l'architecte revient à ses compositions d'immeubles à redents vus avant guerre dans les projets d'urbanisme pour Paris ou Anvers. Pourtant il n'y a pas d'oubli du système. Le Corbusier présente dans *L'Atelier de la recherche patiente*, en 1960, une critique sur Chandigarh. Il considère que le secteur défini par les *seniors* n'est pas conforme à ce qu'il avait imaginé. Il présente un schéma montrant clairement la multiplication des points de contact des V5 sur les V3 et de secteur à secteur de 400 mètres, reconnaissant implicitement le défaut d'une trop grande autonomie ou étanchéité de ces unités urbaines. « Le principe des secteurs de Le Corbusier n'a pas atteint à Chandigarh l'expression décisive qui lui était dévolue. »³²

Dès 1965, Norma Evenson jugeait les secteurs trop grands, composés au hasard, avec des espaces publics non entretenus, pour des habitants principalement d'origine rurale qui n'avaient guère l'habitude de la vie urbaine. Cinquante ans plus tard, toutes ces critiques tombent. Les habitants de Chandigarh, tous secteurs confondus, déploient une grande énergie pour seconder les équipes municipales dans l'entretien et l'appropriation des espaces publics devant les maisons et, dans une moindre mesure, dans les squares. C'est là une des plus grandes qualités du plan et de ceux qui eurent à en assumer la gestion et le développement que d'avoir laissé aux habitants le loisir de cette appropriation.

La composition par secteur est prise aujourd'hui entre patrimonialisation et densification car si le principe est protégé par la règle qui s'applique à Chandigarh, Patrimoine mondial, si le renouvellement de la ville s'opère sur les parcelles d'origine, les autorités ont de plus en plus de mal à contenir la pression foncière.

³² Le Corbusier, *L'Atelier de la recherche patiente*, Paris, Vincent Féral, 1960, p. 175.

The sector in Chandigarh : definition of an urban paradigm

In Chandigarh the authorities are asking themselves the question as to how to confirm its heritage. Legal, political and economic reasons explain the delay in this listing as a UNESCO World Heritage site.

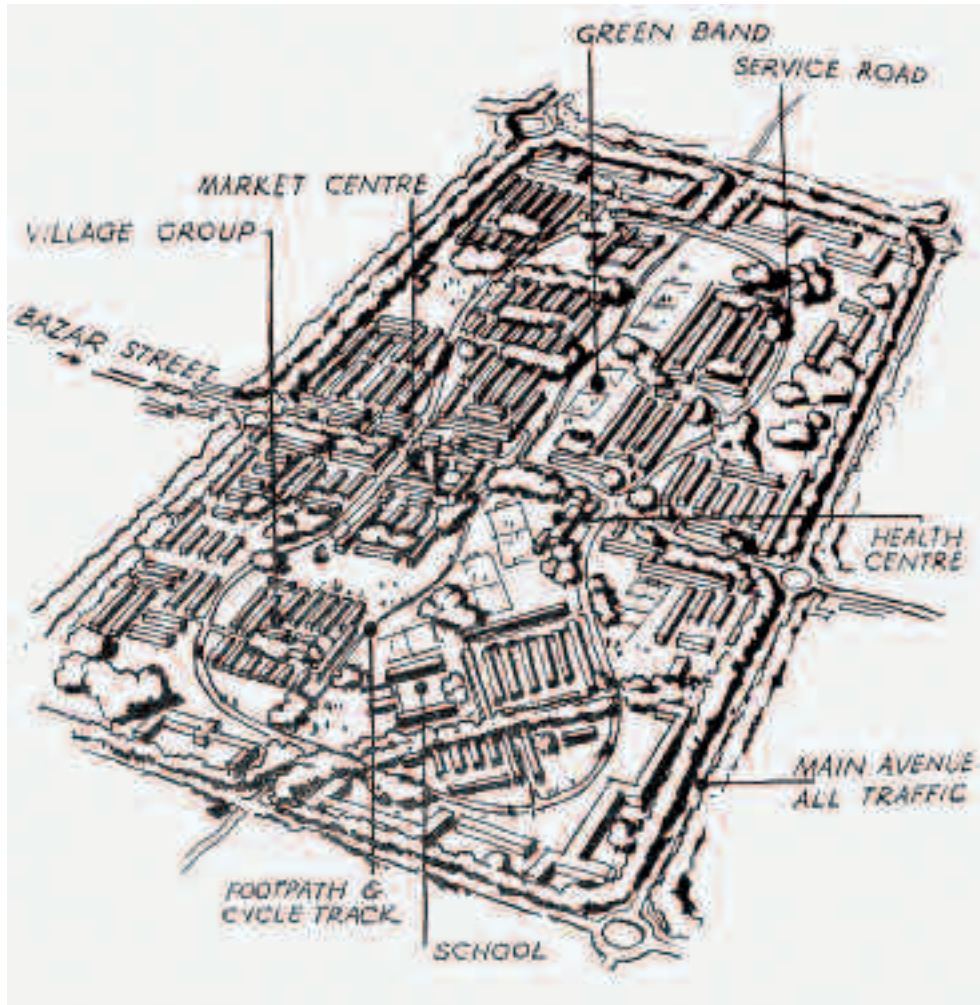
The author, after explaining the stakeholders' part in the urban project, defines the origins of the concept for this sector which are the foundation for the spatial and functional organisation of the plan. With Le Corbusier, the sector was defined firstly at the end of the Forties, relative to the road system ; in fact the sector drawn up by Mayer in 1951, after Clarence Stein, belongs to everybody. Le Corbusier interpreted Albert Mayer's plan for Chandigarh so that the scheme is undivided. The sector sketched out in Marseille was then enhanced by the knowledge and experience of the other partners. Sector 22 was one of the first to be carried out as an experiment. The plan dated 13th January 1952 would be taken up again with very small variations for other sectors.

The sector is then studied in its relationships to the hierarchy of the roads (the Le Corbusier theorem of the 7 roads, fully applied in Chandigarh), to the shopping bazaars as the system of continuity of urban activity, to the typology of the housing, and to the squares and public spaces. Fifty years later, criticisms against the sector have ceased. The inhabitants of Chandigarh, from all the sectors, are energetically supporting the municipal teams in the maintenance and appropriation of the public spaces in front of the houses and, to a lesser degree, in the squares. Here can be found one of the most important qualities of the plan and of those who are assuming its management and development in leaving the leisure of this appropriation to the inhabitants.

The composition by sector is today squeezed between the heritage element and densification since, if the principle is protected by the rule applying in Chandigarh, if the renewal of the city is carried out on the original lots, the authorities have more and more difficulties in resisting the pressures from the property market.



*Au cœur du secteur 22, le cinéma Kiran ;
photo Rémi Papillault.*



Le secteur à Chandigarh selon Jane Drew, tel que publié dans la revue Marg en décembre 1951.



Une V7 le long du parc linéaire du secteur 22 ; photo Rémi Papillault.



L'entrée du village group dessiné par Jane Drew, secteur 22 ; photo Rémi Papillault.



Le mur de clôture d'un square à l'intérieur du village group de Jane Drew, secteur 22 ; photo Rémi Papillault.



Formes et pratiques de l'appropriation : devant de maisons de Pierre Jeanneret, arch. ; photo Rémi Papillault.



Formes et pratiques de l'appropriation : jardins à l'avant de maisons de Pierre Jeanneret ; photo Rémi Papillault.



Formes et pratiques de l'appropriation : cour avant sur le village group de Jane Drew, secteur 22 ; photo Rémi Papillault.



Un exemple de la microcentralité : structure temporaire d'un vendeur de thé et d'un réparateur de bicyclette, à l'angle du secteur 4 ; photo Rémi Papillault.



Sur la V4 du secteur 2, ordonnance commerciale, Maxwell Fry arch. ; photo Rémi Papillault.

Chandigarh, un modèle urbain

Chandigarh, créée après la Partition de 1947 pour être la capitale du Panjab indien, a vu son plan confié par Nehru à Le Corbusier, qui, ainsi, a pu enfin appliquer ses conceptions définies dans la *Ville Radieuse* et inscrites en 1933 dans la *Charte d'Athènes*. Je ne traiterai ici que les données urbanistiques de la ville, sans évoquer les créations architecturales élaborées aussi par Le Corbusier et l'équipe Jeanneret-Fry, travaillant sur place en liaison directe avec lui.

Un plan en secteurs quadrangulaires, liés par une trame de voies à sept niveaux.

La première originalité est son plan orthogonal divisé en rectangles égaux, servant à combiner deux fonctions internes essentielles à la vie urbaine.

D'une part, la répartition de l'habitat en secteurs résidentiels convenant aux besoins de 10 000 à 20 000 habitants trouvant sur 1 km², dans un cadre calme, tous les services requis dans la vie quotidienne. Tandis que les lieux de travail, comme dans toute autre agglomération, peuvent être éloignés, car concentrés dans des secteurs dont la fonction dominante est la production économique, l'activité administrative, la vie universitaire, etc.

Et, d'autre part, ces secteurs s'articulent sur une *trame viaire à sept niveaux* : trois pour les liaisons autoroutières n'assurant la desserte directe d'aucun bâtiment, trois niveaux pour la desserte mixte, routière et piétonnière, à l'intérieur des secteurs ; plus un réseau purement piétonnier, à Chandigarh démultiplié en deux : la bande verte traversant chaque secteur d'habitation et les cheminements mineurs.

La fonction de capitale : un axe pour la vie urbaine

Le deuxième aspect propre à Chandigarh est lié à sa fonction essentielle de capitale, impliquant une certaine majesté polarisée sur la « tête » de la ville, où le *complexe capitelin* regroupe, à l'extrémité supérieure de l'espace urbain, les bâtiments monumentaux voués à l'exercice des fonctions politiques. Auxquels mène la voie centrale, doublée d'un espace vert continu, la « Vallée des Loisirs », où se succèdent squares, Jardin des Roses, et espaces sportifs. Cette « tête » de la ville, est directement liée aux deux « bras », c'est-à-dire aux deux ensembles de secteurs périphériques non résidentiels : à l'Ouest, proche de la « tête », l'université ; et à l'Est, plus éloignée, la production industrielle. Alors que la voie centrale longe le « cœur », c'est-à-dire le secteur du « Centre Ville », groupant les bâtiments et espaces publics voués aux fonctions administratives, judiciaires, commerciales, distractives et de transport à l'échelle de la ville entière.

Une ville liée à l'environnement naturel

Le lien de Chandigarh à l'environnement est manifesté d'abord par l'orientation sud-ouest/nord-est de son plan, à l'équerre de la direction des vents dominants, de la mousson pluvieuse d'été comme des vents froids et secs d'hiver. C'est celle de la voie centrale et de toutes les grandes voies parallèles, suivant les longs côtés des *secteurs*, ainsi que des *bandes vertes*, à l'intérieur de chaque secteur résidentiel. Le Corbusier, selon sa formule « Soleil, espace et verdure pour chacun », avait prévu l'espace urbain comme

planté d'arbres avant d'être construit, faisant large place aux jardins et entouré d'une zone verte *non edificandi* de 16 km de large où ne doit subsister que l'habitat villageois originel. Ainsi, aux pieds des monts Shivaliks, la première chaîne himalayenne, qui la surplombe, Chandigarh devait devenir la « Ville Radieuse » de Le Corbusier et cette « Cité Sereine » célébrée aujourd'hui.

Ville Radieuse, Cité Sereine ?

Dessinée en 1951, inaugurée en 1953, Chandigarh qui atteint 900 000 habitants en 2001 est-elle conforme aux plans de Le Corbusier et ses habitants apprécient-ils d'y vivre ?

La première donnée urbanistique, celle du plan en quarante-sept secteurs, desservis par les sept à huit niveaux de voies, a été strictement respectée dans son dessin général et fonctionne comme prévu. Avec dans chaque secteur, une mixité sociale inscrite dans les plans officiels de lotissement, détaillant treize niveaux de logements suivant l'échelle des salaires. Et chaque catégorie de lot a un type de construction particulier dessiné par l'équipe de Le Corbusier, incluant la définition de l'espace bâti et non bâti ; et donc même les plus humbles bénéficient d'eau courante, desservant cuisine, salle d'eau et toilettes, avec deux pièces bien aérées, véranda et lopin de terre.

La seconde donnée, hautement symbolique, prévue par Le Corbusier, avec la prééminence de la fonction de capitale d'État, est bien visible dans le paysage urbain, par-delà le refus par Nehru de le voir dominé par un Palais du Gouverneur. Et la « Réorganisation territoriale » de 1966, séparant du Pandjab le nouvel État d'Haryana et le Territoire de Chandigarh, a mené la ville à accroître sa fonction politique en devenant la capitale de trois entités territoriales distinctes.

Mais le *complexe capitolin* n'a jamais reçu d'affluence comparable à celle du Capitole de Rome, de l'Acropole ou de l'Agora d'Athènes. Car la vision gréco-latine de Le Corbusier, admise par Nehru, ne s'est pas concrétisée dans la vie indienne.

La troisième donnée, le lien avec l'environnement naturel a bien été exprimée dans chaque secteur par la bande verte le traversant où convergent les passants ; comme par l'institution de la vaste zone verte périphérique chevauchant la limite administrative. Mais, la « Réorganisation » de 1966 a fait empiéter la construction urbaine sur la zone verte, hors du Territoire, dans les deux États voisins, où apparurent deux nouvelles agglomérations, destinées à partager l'essor de ce pôle politique démultiplié.

Au sud-ouest, dans le Panjab, l'*Aire Notifiée* de S.A.S. Nagar, dont le plan prolonge la trame de Chandigarh en y ajoutant, une dizaine de secteurs construits en pleine zone verte, et comptant 123 000 habitants au Recensement de 2001.

Et, au nord-est, dans l'Haryana, le *Lotissement Urbain* de Panchkula, ayant un plan semi-circulaire avec une vingtaine de petits secteurs trapézoïdaux, qui, en 2001, comptait 141 000 habitants.

Cette triple agglomération approchant 900 000 habitants en 2001, et chevauchant trois territoires, a fragmenté notablement la ceinture verte. Mais sans incidence directe à Chandigarh (600 000 h.) où les conceptions de Le Corbusier ont bien été respectées et a qui a été une réussite à la fois symbolique et fonctionnelle. Ce qu'ont exprimé ses habitants qui, lorsqu'il fut question en 1966 de construire une autre capitale pour le nouvel État d'Haryana, s'y sont unanimement et fermement opposés, en proclamant qu'ils ne voulaient pas quitter Chandigarh, et en obtenant qu'elle devienne cette capitale multiple.

Un Modèle urbain pour la création d'autres villes

Depuis plus d'un demi-siècle Chandigarh a exercé une influence profonde et à servi de modèle à la réalisation d'autres villes nouvelles. Les urbanistes indiens, d'abord, s'en sont ouvertement inspirés pour la création des villes nécessitées par la réalisation des nouveaux complexes sidérurgiques, notamment celui de Bokaro, puis pour la capitale du nouvel État du Gujarat, Gandhinagar. Et, même au Pakistan, la nouvelle capitale, Islamabad, malgré les dénégations de son urbaniste grec, Doxiadis, est un calque de Chandigarh. Bokaro-Steel-City, élaborée en 1966 atteint 400 000 habitants en 2001. À l'écart des implantations industrielles, dans le milieu naturel devenu Parc Municipal elle a huit *secteurs résidentiels*, divisés chacun en cinq *unités de voisinage*, entourant un espace vert central qui regroupe les services du secteur. Tandis que les services de niveau supérieur sont installés dans un District Central. Plan respectant les conceptions de Le Corbusier, sauf le dessin en damier et, naturellement, la perspective axiale propre à la fonction de capitale. Gandhinagar, la *Cité de Gandhi*, capitale du nouvel État de Goudjarat, créé en 1960, vit sa construction démarrer en 1967 et atteint 200 000 habitants en 2001. Elle a un plan carré orienté sud-ouest/nord-est, comme Chandigarh, délimitant trente secteurs rectangulaires, généralement de 1 X 0,75 km, avec cinq grandes rues dans ce sens et six autres à angle droit. Dont celle, centrale, en partie double à espace vert, mène de la Gare ferroviaire au *Capital Complex*, le plus imposant bâtiment de la ville. Plus trois secteurs périphériques industriels. Donc un schéma reproduisant celui de Chandigarh et même intégrant mieux les fonctions de capitale en les plaçant au cœur de la vie urbaine et non à son extrémité.

Islamabad, décidée en 1959, dessinée en 1960, dont la construction débute en 1963 a une population dépassant les 600 000 habitants, à côté de la vieille ville de Rawalpindi (1 600 000 h). Son plan en damier, orienté sud-ouest/nord-est, divisant la ville en secteurs carrés autosuffisants, autour d'une très large voie centrale, en grande partie verdoyante, menant, au sommet nord-est de la ville, à l'ensemble politique dominé par un espace majestueux où se dressent les bâtiments voués aux hautes fonctions de l'État évoque bien Chandigarh.

La différence est que les *secteurs résidentiels*, centrés sur un marché (*Markaz*), sont nettement plus grands, car calculés pour abriter 30 000 à 40 000 habitants ; mais ils sont divisés en « communautés » inférieures, de quatre niveaux distincts, jusqu'à celui de la famille, avec une échelle des normes de logement, en onze catégories, suivant les salaires, analogue à celle Chandigarh.

Une quinzaine de secteurs ont été tracés dans le *Territoire de la Capitale*, bordé au Nord par la première chaîne himalayenne, occupé à l'Est par le Parc d'Islamabad tandis que l'Ouest est resté zone rurale, et qu'au Sud commence la zone urbaine de Rawalpindi.

Finalement, le modèle de Chandigarh, quant au plan, à la voirie, à la valorisation de la fonction politique et du lien à l'environnement, a bien été reçu comme un modèle, qui a même été partiellement amélioré à Gandhinagar et à Islamabad, quant à la mise en valeur symbolique de la fonction de capitale.

Chandigarh, an urban model

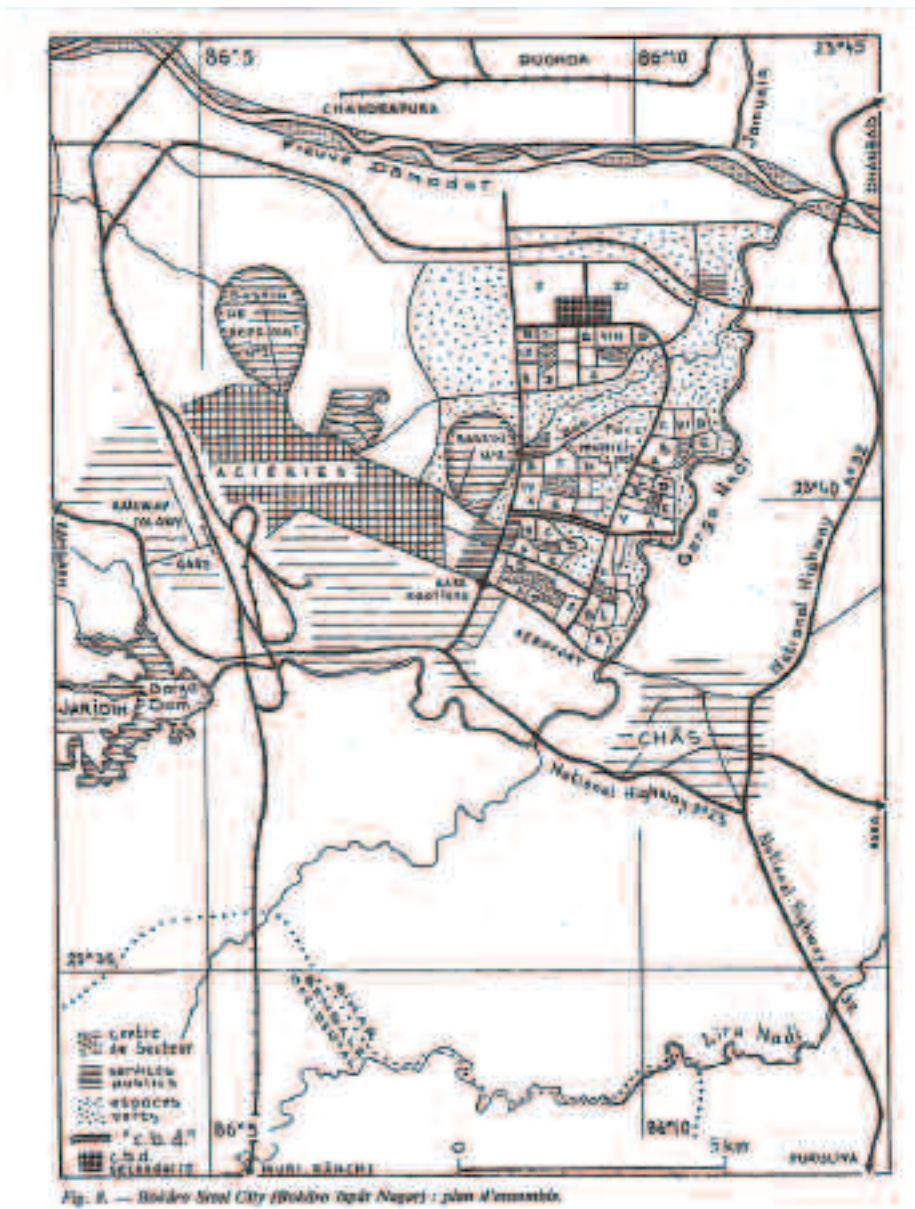
Chandigarh was created after the Partition of 1947 to be the capital of Indian Punjab ; Nehru confided its plan to Le Corbusier who applied to it the conceptions laid down since 1933 in the Athens Charter. The habitat is divided into residential sectors (1 km², 10 000 to 20 000 inhabitants) and into activity sectors, articulated on a seven level road framework including the green strip running through each housing sector and the minor roadways. At the "head" of the city, a Capitoline complex groups together, at the extreme northern end of the urban area, monumental buildings for political functions. Le Corbusier made a large place for gardens ; in a 16 km wide non-constructible green zone, only the original village habitat was to remain.

In 1966, the new State of Haryana and Chandigarh Territory were separated from the Punjab, and the city became the capital of three distinct territories. Chandigarh (600 000 inhabitants), where the designs of Le Corbusier have been completely respected, has become at the same time a functional and symbolic success. The inhabitants, opposed to the construction of another capital city for the State of Haryana, proclaimed that they did not wish to leave Chandigarh and obtained that it should become this multiple capital.

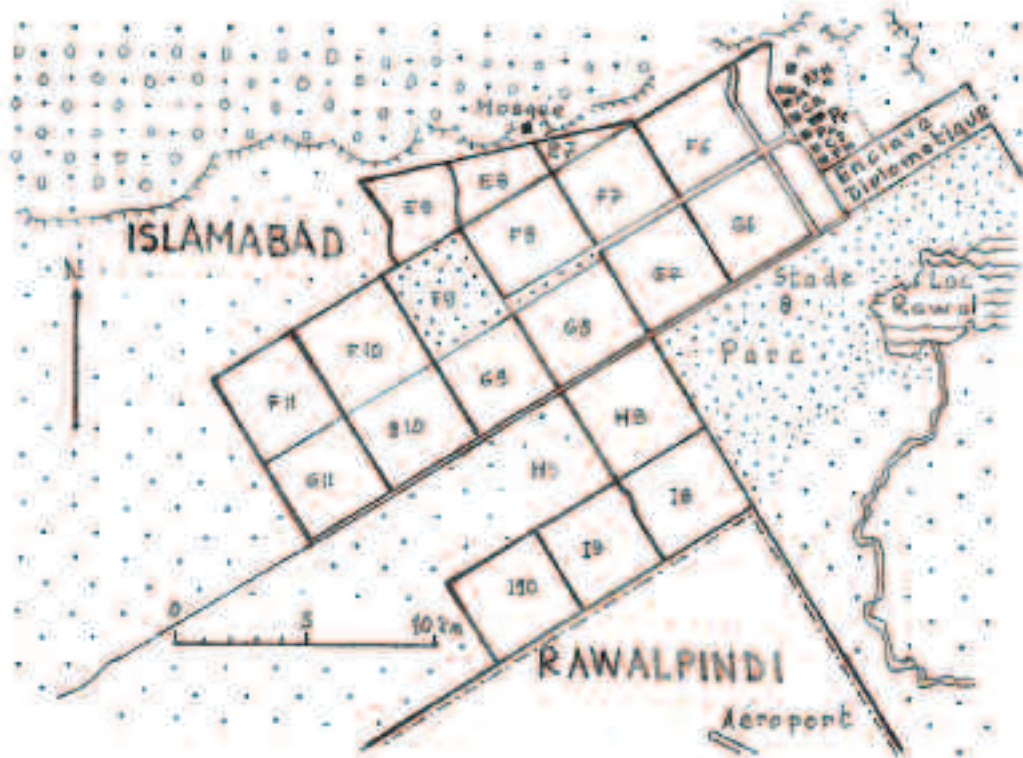
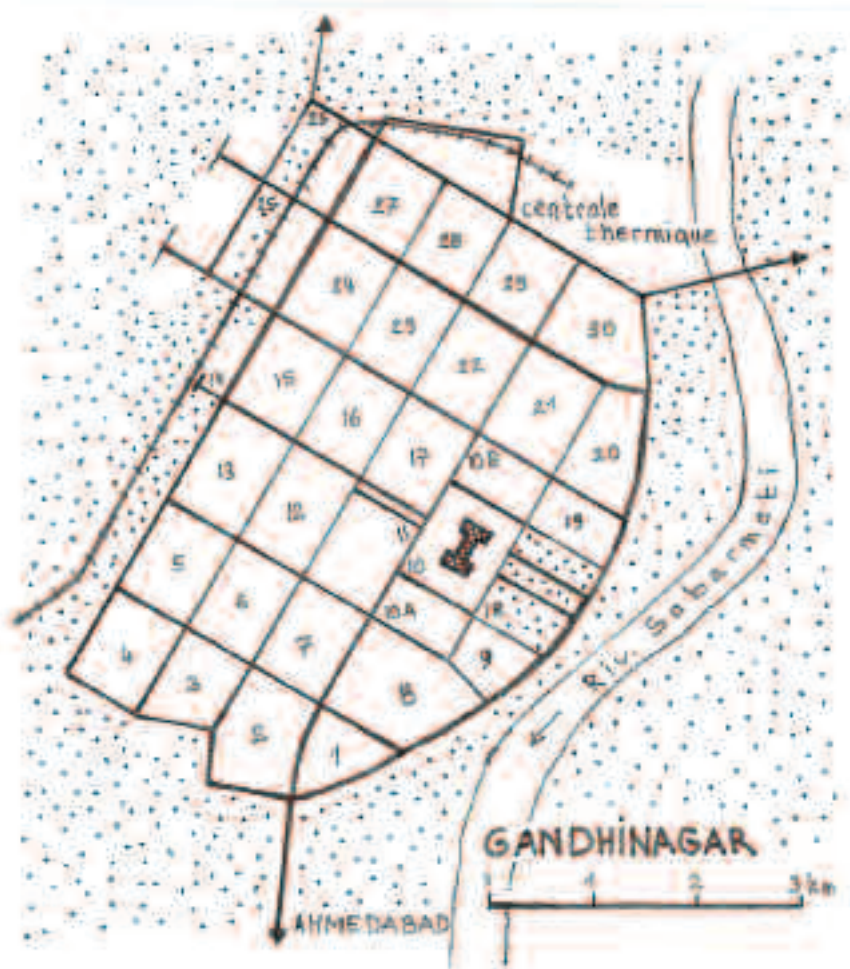
Chandigarh has served as a model for other new cities in India : Bokaro-Steel-City in 1966 (400 000 inhabitants in 2001), Gandhinagar, the City of Gandhi, Capital of the new State of Goudjarat in 1967 (200 000 inhabitants in 2001), and Islamabad, in 1963 (600 000 inhabitants).



Chandigarh : schéma urbain



Bokaro Steel City : Plan d'ensemble
 (BRETON, Roland, La Conurbation de la Damodar avec Bokaro-Cite-de-l'acier...)



Gandhinagar: schéma urbain & : Islamabad : schéma urbain

Le Havre 1945-1965 : la reconstruction comme laboratoire urbain

Contrairement à ces trois villes modernes édifiées sur des territoires neufs, que sont Tel-Aviv, Chandigarh et Brasília, Le Havre est une ville reconstruite sur les décombres de son passé, et cette spécificité historique, qui implique la tragédie de la guerre et la mémoire des tissus disparus, imprègne sa substance même. Le projet d'une cité moderne ne peut s'envisager ici qu'à travers des processus de décision complexes, où les sinistrés, leurs associations et leurs représentants jouent, face à Auguste Perret et à son atelier, un rôle de premier plan. Le territoire urbain sur lequel les architectes bâtissent la ville moderne a une longue histoire, et cette histoire continue d'agir, sur un mode symbolique, dans les mécanismes concrets de la reconstruction.

Une table rase chargée d'histoire

Le destin de la ville du Havre est indéfectiblement lié à celui de son port. Fondée en 1517 par François 1^{er}, à proximité des bassins qu'il avait créés pour "tenir en sûreté" ses vaisseaux et ceux de ses sujets "navigant sur la mer océane", la cité a bénéficié, tout au long de son histoire, de sa situation stratégique sur l'estuaire de la Seine et de son ouverture vers l'océan Atlantique. Formée autour du quartier Notre-Dame et du bassin du Roy, elle s'est agrandie, dès 1541, selon la grille rationnelle conçue par l'architecte siennois Jérôme Bellarmato pour le quartier Saint-François. Dotée, sur ordre de Richelieu, d'une puissante citadelle, elle s'est développée au XVII^e siècle et au XVIII^e siècle, de façon continue, grâce aux échanges de son port avec l'Amérique et l'Afrique. Prospère grâce à l'activité de ses armateurs et des négociants, la cité connut, avec la révolution industrielle, une expansion rapide.¹ La création de la Neuve-Ville, selon le plan de l'ingénieur François Lamandé [1787], permit le quadruplement de sa surface intra-muros et la création de nouveaux bassins (les bassins du Commerce et de la Barre, achevés vers 1830).

Au XIX^e siècle, Le Havre tire sa richesse économique du commerce du coton, du transport des émigrants et de l'activité de ses usines métallurgiques. En 1852, la cité obtient, par décret de Napoléon III, l'autorisation de détruire ses fortifications et d'annexer les communes voisines.² Elle pourra désormais s'étendre vers le nord, en direction du plateau. La suppression des remparts va permettre, comme dans de nombreuses villes européennes, la création de grands axes et de nouveaux quartiers.³ Malgré son rapport complexe au territoire, Le Havre peut fonctionner comme un tout. Trois boulevards (de Strasbourg, Foch et François 1^{er}) assurent la cohésion du noyau ancien (Notre-Dame, Saint-François, Neuve-Ville) et des quartiers issus de l'expansion industrielle (Le Perrey, Saint-Vincent, Ingouville, Sanvic, Gravelle). Les principaux équipements, les compagnies maritimes, les hôtels des négociants s'installent sur ces boulevards. Mais le port s'éloigne inexorablement de la cité.⁴ L'augmentation de la taille des navires et du volume des marchandises exigent le creusement de nouveaux bassins. La prospérité économique se confirme au XX^e siècle. Le Havre participe au marché mondial des matières premières (bois, coton, café, cacao) et connaît aussi, durant l'entre-deux-guerres, la période florissante des grands transatlantiques. Des industries diversifiées (construction navale, aéronautique, raffinerie de pétrole, huileries, tréfileries, laminoirs, électromécanique...) s'implantent à ses portes. A la veille de la Seconde Guerre mondiale, l'agglomération havraise, qui se répartit entre une "ville-haute"

et une "ville-basse", compte 190 000 habitants. Pour de nombreux observateurs, Le Havre est une métropole moderne, trépidante d'activité, belle par ses boulevards, par ses places et par ses monuments⁵ (hôtel de ville, grand théâtre, bourse de commerce, casino...), qui expriment, par leur ampleur, sa réussite économique exceptionnelle, mais vétuste par son noyau urbain d'origine. Les quartiers les plus anciens, surpeuplés, sont aussi les plus vivants. Ils abritent une population laborieuse, tournée vers le port. On y trouve des halles et des marchés et, alignés le long des quais, des cafés et des restaurants. On observe, dans certains îlots, des taux d'occupation très élevés. Cette cité contrastée deviendra pendant la guerre un enjeu stratégique. Le port servira de base de ravitaillement à l'armée britannique.

En juin 1940, devant l'offensive ennemie, les raffineries de pétrole sont sabordées. 500 000 tonnes brûlent, assombrissant le ciel jusqu'à Paris. La ville tombe le 13 juin 1940.⁶ Elle se transformera, sous l'Occupation, en un puissant bastion du mur de l'Atlantique, si bien qu'en juin 1944, les armées alliées préféreront la contourner. Malgré la proximité géographique du Débarquement (à 57 km du Havre), la cité n'est libérée que trois mois plus tard⁷, après les terribles bombardements des 5 et 6 septembre 1944.⁸

Lorsque les Alliés pénètrent dans la ville, le 12 septembre 1944, ils découvrent une population meurtrie. La cité portuaire n'est plus qu'une gigantesque table rase.⁹ Le bilan de la guerre est très lourd pour Le Havre : 5 000 morts, 80 000 sans-abri, 10 000 immeubles détruits, 150 hectares anéantis.¹⁰ 300 épaves encombrant le port. 17,5 km de quais sont hors d'usage. Sur 277 grues, une seule est rescapée. C'est la gravité extrême de la situation qui conduit le gouvernement français à faire appel à Auguste Perret pour rebâtir Le Havre. Lorsqu'il reçoit cette commande, Perret a 70 ans. Il est le seul architecte français à pouvoir se prévaloir d'un atelier organisé. Auteur de l'immeuble de la rue Franklin, du théâtre des Champs-Élysées, de l'église du Raincy, du Mobilier National et du musée des Travaux Publics, il bénéficie d'une reconnaissance internationale. Héritier de la tradition rationaliste (Durand, Labrousse, Viollet-Le-Duc, Guadet, Choisy), il a engendré autour de lui une école.¹¹ Il jouit aussi d'une réputation en matière d'urbanisme, ayant conçu durant l'entre-deux-guerres des projets de grande envergure pour Moscou (Palais des Soviets, 1931) et pour Paris (Porte Maillot 1930, Colline de Chaillot 1934). Depuis 1942, il travaille à la reconstruction de la place de la gare à Amiens.¹² Le chantier du Havre va lui offrir un formidable terrain d'expérimentation.

Auguste Perret et son atelier

L'idée d'un atelier de reconstruction dirigé par Perret n'est pas liée à la catastrophe du Havre. Son origine est antérieure aux bombardements qui s'abattirent sur la ville en septembre 1944. On en trouve les linéaments dans une lettre de Jacques Guilbert datée du 11 mars 1943.¹³ Guilbert propose à son ancien professeur d'agir pour préparer les temps nouveaux en s'appuyant sur les élèves qu'il a formés. Une seconde lettre signée de Jacques Guilbert et de Pierre-Edouard Lambert (datée du 4 mai 1944) formule clairement le projet :

"Nous réclamons la constitution d'un vaste atelier de reconstruction [...] pour entreprendre une œuvre de très grand intérêt. Nous pourrions, par ce moyen seulement, apporter à la reconstruction de nos villes, l'esprit et la foi qui animaient les bâtisseurs de cathédrales".¹⁴

Durant l'été 1944 est rédigé un manifeste destiné à préciser les orientations du groupe.¹⁵ Ce texte reprend

les aphorismes de Perret publiés dans *Techniques et architecture* et en développe la dimension universelle.

"La doctrine que nous voulons définir est une doctrine construite". "Formulée par les Viollet-le-Duc, les Choisy, les De Baudot, annoncée par les constructions en acier des grands ingénieurs du XIX^e siècle, elle a trouvé son expression la plus récente et la plus complète dans les œuvres d'architecture en béton armé de Perret et ses disciples".

Le manifeste établit un parallèle entre la langue parlée et l'œuvre collective :

"Les lettres de l'alphabet, l'orthographe des mots, leur signification, leur prononciation et les principes de leurs combinaisons sont normalisés et les mêmes pour tous, mais l'expression de la pensée de chaque individu reste cependant parfaitement libre et toujours neuve".¹⁶ "De même, il existe des normes de dimensions et de qualité pour les matériaux et les éléments de la construction et de ses équipements, des règles de mise en œuvre et même de composition : à chaque réalisation l'architecte n'a pas à réinventer l'architecture et découvrir un style. Et c'est parce qu'il parlera avec pureté une langue commune, sans poncifs ni lieux communs [...] qu'il pourra dégager clairement et librement sa véritable personnalité".

Forte de sa cohésion théorique, l'équipe cherche à valider sa crédibilité auprès du Nouveau Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU). Des contacts sont pris dès novembre 1944 et, le 1^{er} février 1945, Jacques Guilbert peut annoncer à ses amis, la décision de Raoul Dautry de confier à Auguste Perret la reconstruction du Havre.¹⁷

L'architecte déclare bientôt ses intentions :

"Ce que je veux, c'est faire quelque chose de neuf et de durable. Puisque nous sommes à zéro, il faut en profiter pour partir sur des bases nouvelles qui permettront de faire face à l'avenir de grande ville et de grand port que Le Havre a devant lui [...] Je vois un front de mer qui grouperait tous les monuments de la ville et escorterait les navires jusqu'à leur entrée au port. De hautes tours abriteraient les bureaux des grandes compagnies de navigation, des négociants, des industriels. Elles s'élèveraient bien au-dessus des maisons de la ville, qui ne dépasseraient pas cinq ou six étages. Je vois également un ensemble administratif qui remplacerait l'ancien hôtel de ville trop petit. [...] À l'emplacement du théâtre, nous bâtirons un ensemble qui sera le centre de la vie intellectuelle et artistique du Havre".¹⁸

C'est un territoire urbain de 150 hectares, entièrement dévasté, qu'il s'agit de recréer de toute pièce. Le témoignage de Jacques Tournant permet de saisir la singularité de la situation qui se présentait aux reconSTRUCTEURS. Logé à l'hôtel Normandie, provisoirement installé dans une villa de la Côte, Tournant découvre de nuit, depuis ce point haut, le territoire mort, où vivaient avant-guerre près de 50 000 personnes. Auguste Perret est présent, accompagné de ses adjoints. Le groupe observe, stupéfait, "l'immense triangle intégralement noir". Les architectes n'échangent aucun mot. Tournant, qui travaillait dans les régions sinistrées, en Moselle et à Beauvais, et qui (comme Perret, qui œuvrait à Amiens) savait ce qu'était une ville détruite, dit avoir mesuré ici, "physiquement", l'ampleur des tâches à accomplir au Havre.¹⁹

Ancien élève de Perret à l'École Spéciale d'Architecture, il avait suivi les cours de l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris. Il s'était orienté vers les questions relatives au remembrement urbain et c'est à ce titre qu'il fut appelé à intervenir au Havre. Il s'agissait d'appliquer les méthodes de regroupement qui avaient prévalu dans le monde rural, pour permettre un meilleur usage du sol.²⁰ Désigné conjointement par l'architecte en chef (Perret), par l'urbaniste en chef (Bahrmann) et par les associations de sinistrés, comme architecte-conseil du remembrement, Tournant jouera un rôle décisif dans la reconstruction du Havre. Il offrira à l'Atelier Perret les conditions d'un remodelage complet de la structure urbaine.²¹ Mais, dans ce processus complexe, les habitants feront valoir leurs idées, modifiant, de manière substantielle, les propositions des reconSTRUCTEURS.

Un urbanisme neuf

C'est durant l'été 1945 que l'Atelier Perret mit au point le plan général du Havre. Un concours interne fut organisé au sein de l'équipe. Une dizaine d'esquisses furent discutées. Comme le montrent ces projets, le territoire urbain détruit fut d'emblée considéré comme une entité foncière homogène, où pourraient migrer, d'un point à un autre, les droits des propriétaires, et ceci en dépit du découpage imposé par le cadastre. C'est sur cette innovation juridique que repose la modernité havraise. Le plan "Perret", présenté au Conseil municipal au début de l'année 1946, tire le meilleur parti de cette fluidité du rapport du bâti au foncier. Les propositions de l'atelier en confirment les potentialités. La proposition radicale d'André Hermant considère le territoire à rebâtir comme un parc, dans lequel serpentent des immeubles qui engendrent des jardins et des places. A l'opposé de ce plan ouvert inspiré des conceptions corbuséennes, le projet de José Imbert étend sur la ville une trame serrée, qui définit, à l'ouest et au sud, des fronts de mer réguliers. Hermant et Imbert restructurent la morphologie du Havre. Toutes les études préliminaires (nous en connaissons une dizaine), comme le plan qui en résulte, se fondent sur ce postulat juridique d'un remembrement réussi. Or, cette fusion du sol disponible n'allait pas de soi. Il fallut persuader et négocier. Jacques Tournant trouva un appui auprès d'un homme politique havrais, Robert Le Chevalier, qui parvint à convaincre ses concitoyens.²² Quatre principes inspirèrent le remembrement :

- 1 - Répartir les immeubles en fonction de la densité moyenne recherchée et de l'exposition optimale des logements.
- 2 - Généraliser l'angle droit générateur d'économies et de meilleurs plans d'appartements.
- 3 - Attacher les commerces aux voies de passage et éloigner de ces voies les habitations.
- 4 - Reconstituer les boutiques le plus près possible de leur ancien emplacement.²³

Pour répondre au premier principe, l'atelier fixa une densité moyenne adaptée aux conditions modernes de l'habitation. Les plus vieux quartiers (Saint François et Notre Dame) avaient une densité excessive ; d'autres au contraire (Saint Michel et Saint Vincent) avaient une densité faible. "Nous adoptâmes le chiffre de 700 à 800 habitants à l'hectare".²⁴ Pour rééquilibrer les densités, il fut décidé de reconstruire en priorité les îlots dont la densité ancienne était la moins forte. Ces îlots pourraient accueillir une population supplémentaire de 300 à 350 personnes à l'hectare. Pour ne pas léser les anciens propriétaires par rapport

aux nouveaux venus, on leur accorda la priorité de choix. Les logements restants étaient ensuite offerts aux habitants des quartiers surpeuplés d'avant-guerre.²⁵ Jacques Tournant coordonna les différentes opérations au moyen d'une grande maquette, qui, partant de la place de l'Hôtel de Ville, engloba, de proche en proche, l'ensemble du périmètre à reconstruire.

En 1945, Perret propose aux élus havrais de reconstruire la ville sur une plate-forme située à 3,50 mètres au-dessus du sol naturel. Il s'agissait, non seulement, de remédier à l'inconvénient d'un terrain marécageux, peu propice à la construction, mais aussi d'assurer à la cité nouvelle une fonctionnalité parfaite (canalisations, réseaux, caves, parkings, circulations se trouvant sous la dalle).²⁶ Ce dispositif (qui supposait une rentabilisation à long terme) était sans commune mesure avec les prestations fournies en moyenne par la reconstruction française. L'idée se heurta aux difficultés du moment. Elle fut rejetée par le ministère qui la jugea trop coûteuse et Perret dû y renoncer au grand désarroi de son équipe. Le principe de la plate-forme imposait un tramage complet du territoire à reconstruire, car les poteaux des futurs bâtiments devaient coïncider avec les points porteurs de la dalle. On opta pour une uniformisation dimensionnelle à partir d'un module de 6,24 m. Les voies, leur largeur, les îlots, les longueurs et les épaisseurs des bâtiments "sont modulées et viennent s'inscrire sur un canevas général à mailles carrées dont l'élément a été fixé à 6,24 m". "Cette trame invisible, qui laisse une liberté totale [...] agit à la manière de la mesure et de la cadence en musique et assure l'unité et le rythme. Appliquée à la construction [...], elle est aussi génératrice d'économie puisqu'elle favorise la standardisation".²⁷ La trame de 6,24 m se révéla d'une grande efficacité lors de la mise en place des processus de préfabrication.

La nouveauté des conceptions urbaines mises en œuvre au Havre apparaît dans le plan général établi par Perret en 1946. Ce plan tire parti des esquisses préliminaires élaborées par les membres de l'atelier (tels que José Imbert, André Hermant, Pierre-Edouard Lambert, André Le Donné, Jacques Guilbert, Théo Sardnal), et plus particulièrement de l'étude commune conduite par André Le Donné, José Imbert, André Hermant et Guy Lagneau.²⁸ S'il reprend certaines caractéristiques des projets antérieurs (trame d'îlots carrés, tracés des grands espaces publics, etc.), il ne s'y réduit pas. Il introduit des dispositions nouvelles et représente un authentique bond en avant : une trame à mailles carrées (100 m x 100 m), calée sur les bords du bassin du commerce, s'étend sur toute la ville. Certaines mailles sont réunies pour former des îlots rectangulaires. Une seconde trame organise le quartier Notre-Dame parallèlement au bassin du Roy (l'île Saint-François restant autonome). Un triangle monumental confère à la reconstruction sa lisibilité : trois ensembles architecturaux - la place de l'Hôtel de Ville, la Porte Océane et le Front de mer sud - sont reliés par trois axes majeurs - l'avenue Foch, le boulevard François 1^{er} et la rue de Paris.²⁹ Ce plan respecte les tracés historiques du Havre, mais à travers une géométrie nouvelle qui affirme la ville dans son rapport au territoire. La trame libère des marges en bord de mer. A l'intérieur, elle laisse s'écouler un flot continu de verdure, de la place de l'Hôtel de Ville au Front de mer sud, à travers l'avenue Foch, le square Saint-Roch et le boulevard François 1^{er}. Les voies de circulation ne sont pas dans l'axe de l'avenue Foch, ce qui renforce l'effet des plantations. Le boulevard François 1^{er} parcourt la grille obliquement, dans les vides produits par l'écartement des îlots. Il en résulte une série originale de squares en enfilade diagonale. Cette coulée verte aboutit à une place rectangulaire située au sud, où débouche la rue de Paris. Un front bâti ferme la place, créant un espace interstitiel d'une réelle qualité urbaine.

Adopté en 1946 par la municipalité, le plan Perret sera remanié sous la pression des habitants. La principale modification portera sur le quartier du Perrey, qui pivotera à 60°, pour venir longer le boulevard François 1^{er}.³⁰ C'est à cette trame secondaire que viendront se raccorder le Front de mer sud et le quartier Notre-Dame, ce qui engendrera, à l'arrière, de nombreux espaces résiduels. Une relation banale s'établira alors entre le front bâti et la côte. La lisibilité de la ville en sera fortement altérée. Le pivotement de la trame détruira la promenade du boulevard François 1^{er} et privera les voies transversales de toute vue vers la mer, bloquant le centre-ville dans une sorte de muraille bâtie.

Une modernité généreuse

Dans le temps même où prenait forme le plan général du Havre, l'équipe Perret fut chargée d'étudier les premiers immeubles d'habitation financés par l'État (les "ISAI", "immeubles sans affectation individuelle"). L'atelier engagea les études concernant les immeubles de la place de l'Hôtel de Ville.³¹ Perret désigna quatre adjoints (Branche, Lambert, Le Donné, Poirrier) pour diriger cette opération d'envergure. Dix-neuf architectes y participèrent. La question essentielle qui se posait à eux était la réinterprétation de l'îlot traditionnel au moyen des typologies radicales de la "tour" et de la "barre". Il s'agissait de concilier, dans le contexte difficile de l'après-guerre, les exigences de l'hygiène et de l'urbanité. La reconduction de l'îlot traditionnel était inacceptable pour ces jeunes architectes qui s'inscrivaient dans le droit fil des conceptions modernes. Il s'agissait, pour eux, de bannir les "cours tristes" et les "îlots fermés". Considérant ces structures urbaines comme périmées, ils adoptèrent un principe d'organisation du bâti très aéré. Les îlots carrés furent réalisés de manière à laisser entrer le soleil : deux barres de quatre étages (maximum admissible sans ascenseurs) orientées est-ouest, et deux bandes basses nord-sud destinées aux commerces.

Afin de satisfaire la densité plus élevée exigée dans ce secteur central (900 habitants à l'hectare), l'atelier retint le principe d'une série de tours de dix étages (minimum pour rentabiliser les ascenseurs). Il admit aussi pour cette opération, comme pour toute la reconstruction, le système "poteaux-dalles" (exprimé en façade selon les principes de Perret), avec cadres de fenêtres verticaux (intercalés de plancher à plafond), et toits terrasses (pourvus de corniches afin d'assurer la protection des façades). Des études furent menées pour déterminer la configuration interne des logements. On vit apparaître ici les distributions types ("cuisine-coin-repas", "salon-séjour", etc.) qui allaient devenir, par la suite, les solutions classiques du logement social en France.

Les appartements du Havre expriment des "nouveaux standards", mais ils sont imprégnés des conceptions généreuses de Perret qui cherchait à démocratiser un certain "confort bourgeois" grâce à l'économie du béton armé et aux bienfaits de la technique. Malgré les efforts de standardisation, l'architecture du Havre n'est jamais homogène. Elle révèle une volonté de diversification, tant dans l'espace privé que dans l'espace public. Chaque groupe d'immeubles présente des caractéristiques spécifiques.³² Pour la rue de Paris, Auguste Perret s'inspira de la rue de Rivoli, dont il reprit le principe de la galerie. La typologie élaborée pour les immeubles (rez-de-chaussée et entresol sous portique pour les magasins + trois étages de logements) réalise une synthèse intéressante entre les exigences du commerce et celles de l'habitation. Les bâtiments offrent une réelle diversité dans le traitement des détails. On y observe des variations sur le thème de la colonne (cylindrique, tronconique, à facettes, polygonale, à chapiteau, sans chapiteau), sur la structure

[marquée ou effacée, verticalisée ou horizontalisée], sur les cadres des fenêtres, sur les joints des parpaings de remplissage, sur les filets des poutraisons, sur les nervures de l'ossature... Les concepteurs ont décliné ici, à l'intérieur de règles très strictes, les subtilités de "l'ordre du béton armé" inventé par Perret. La rue de Paris comme les autres opérations du triangle monumental (place de l'Hôtel de Ville, avenue Foch, Porte Océane, Front de mer sud) sont d'incontestables réussites.

Au Havre, l'atelier Perret est parvenu à concilier les exigences de l'urbanisme moderne et celles de la culture urbaine traditionnelle.³³ Les immeubles s'articulent en îlots ouverts, très aérés. Ces îlots se différencient de tous côtés, non par la forme, mais par les relations qu'ils entretiennent avec les équipements au sein de la texture urbaine. La présence d'une école, d'une église, d'un marché ou d'un musée, qualifie l'espace public alentour. Les rues se distinguent les unes des autres, les boulevards des avenues, les places des esplanades, les passages des galeries. Le dedans des îlots se démarque du dehors. La ville fabrique ainsi sa complexité. De nombreux édifices du Havre sont d'une qualité remarquable.³⁴ L'église Saint-Joseph et l'hôtel de ville (avec sa tour de bureau robuste dessinée par Jacques Tournant) figurent parmi les œuvres de maturité d'Auguste Perret. Le collège Raoul Dufy de Pierre-Édouard Lambert, l'école de commerce de Robert Royon, la polyclinique François 1^{er} de Paul Nelson, Roger Gilbert et Charles Sébillotte, la caisse d'épargne de Franche, Boucher, et Vernot, ou encore l'hôtel Normandie de Jacques Poirrier (transformé en immeuble d'habitation et de bureau), constituent autant de contributions à l'architecture du "classicisme structurel".

Le musée des beaux-arts (Guy Lagneau, Michel Weill, Jean Dimitrijevic, Jean Prouvé) inaugure un type d'espace muséal lumineux et fluide, ouvert sur l'océan, dans une cité portuaire marquée par la naissance de l'impressionnisme et par une tradition picturale de premier ordre (Boudin, Monet, Braque, Dufy, Friesz, Dubuffet). La maison de la culture réalisée par Oscar Niemeyer renforce, par sa plastique de bâtiment-paysage, la poétique maritime du bassin du Commerce. D'autres édifices, comme la Bourse d'Otello Zavaroni, la halle du marché de Fabre et Le Soudier, ou la bibliothèque municipale de Jacques Tournant et Jacques Lamy enrichissent la texture urbaine. La conception des logements, la production du bâti à travers la préfabrication, la maîtrise complète de l'espace public ont fait du Havre un laboratoire urbain exceptionnel. Peu de villes reconstruites après la Deuxième Guerre mondiale cumulent autant d'innovations urbanistiques et techniques, tout en offrant une telle qualité architecturale. L'inscription du Havre sur la Liste du patrimoine mondial, loin de figer la cité portuaire en une cité musée, devrait lui permettre au contraire d'atteindre cet idéal de "grande ville" et de "grand port" dont rêvait Perret.

NOTES

- ¹ LEGOY Jean, *Le peuple du Havre et son histoire, du négoce à l'industrie, 1800-1914*, Le Havre, 1982.
- ² BERGE François, *Le Havre*, Éditions Émile-Paul Frères, Paris, 1929.
- ³ SPALINOWSKI Edmond, *Le Havre*, Éditions Maugard, Rouen, 1934.
- ⁴ NEGRE Th., *Le Havre, étude de géographie urbaine*, Le Havre, 1947.
- ⁵ ESDRAS-GOSSE Bernard, *C'était Le Havre avant septembre 1944*, La Vigie, Le Havre, 1962.
- ⁶ GUILLEMARD Julien, *L'enfer du Havre*, Imprimerie de la presse, Le Havre, 1948.
- ⁷ FLORENTIN Eddy, *Le Havre 44 à feu et à sang*, Presses de la Cité, Paris, 1976.
- ⁸ COURANT Pierre, *Au Havre pendant le Siècle*, Librairie Arthème Fayard, Paris, 1946.
- ⁹ LIBERT Jean-Lucien, *Le Havre, ce qu'il a été, ce qu'il a subi*, Delaunay, Le Havre, 1945.
- ¹⁰ TOURNANT Jacques, "La reconstruction du Havre", *Études Normandes*, Rouen, n° 26, 1953, p 543.
- ¹¹ ABRAM Joseph, *Perret et l'École du Classicisme Structurel*, École d'architecture de Nancy-SRA, .
- ¹² ABRAM Joseph, "La ville comme territoire signifiant : Auguste Perret et la reconstruction d'Amiens", in *Le Nord de la France, laboratoire de la ville. Trois reconstructions : Amiens, Dunkerque, Maubeuge*, Centre des Archives du Monde du Travail, Lille, 1997, pp. 37-47
- ¹³ Lettre de J. Guilbert datée du 11 Mars 1943, archives Perret. AN-IFA. 535-AP. 321.
- ¹⁴ Lettre de J. Guilbert, datée du 4 mai 1944, archives Sardnal.
- ¹⁵ *Pour l'Architecture. Manifeste du Groupe Perret. Union d'Architectes*, archives Sardnal.
- ¹⁶ *Pour l'Architecture*, op. cit..
- ¹⁷ Lettre de J. Guilbert, datée du 1^{er} février 1945, archives Sardnal.
- ¹⁸ Auguste Perret, in AUBERY P., "Il faut faire du Havre une grande ville moderne", *Havre-Eclair*, 29 oct. 1945.
- ¹⁹ TOURNANT Jacques, "Le Havre par Auguste Perret : souvenirs d'un de ses adjoints", in *Le Havre*, Éditions La Galerne, Le Havre, octobre 1992, pp 145 à 150.
- ²⁰ J. Tournant, entretien avec l'auteur, Paris 1983, in *Perret et l'École du Classicisme Structurel*, op. cit., t. 2 pp. 89-92.
- ²¹ TOURNANT Jacques, "Le financement et l'économie de la reconstruction", *Technique et Architecture*, vol. VII, n° 7-8 année 1947, pp 386-390. "La création d'une ville neuve dans le cadre des lois de remembrement : l'exemple du Havre", *Technique et Architecture* n° 1-2, année 1951, pp 34-38.
- ²² Robert Le Chevalier cité par BRET Paul-Louis, "Une victoire sur les ruines", *Rapports*, août 1952, n°65, pp. 3-12.
- ²³ Jacques Tournant, cité par BRET Paul-Louis, op. cit., pp. 6-7.
- ²⁴ Jacques Tournant, cité par BRET Paul-Louis, op. cit. p. 6.
- ²⁵ TOURNANT Jacques, "La reconstruction du Havre", *Études Normandes*, op. cit. p. 550.
- ²⁶ W. George, "le Havre sera reconstruit par Auguste Perret sur une plateforme", *La Voix de Paris*, 22 oct. 1945.
- ²⁷ "La Reconstruction du Havre", *Technique et Architecture*, année 1946, Vol VI, n° 7-8, p 334.
- ²⁸ Cf. Art Présent, n° 1, 4^e trimestre 1945, p 34.
- ²⁹ *Architecture d'Aujourd'hui*, n° 7-8, 1946, op. cit. p 46.
- ³⁰ *Technique et Architecture*, n° 3, 16^e série, sept. 1956, p 60.
- ³¹ "La Reconstruction du Havre", *Techniques et Architecture*, Vol VI, n° 7-8, p 332-343.
- ³² "Reconstruction du Havre. Porte Océane", *Annales de l'Institut Technique du Bâtiment et des Travaux Publics*, sixième année, mai 1953, pp. 438-267. *Techniques et Architecture* n° 11-12, année 1954, pp 88-94.
- ³³ ABRAM Joseph, *L'équipe Perret au Havre, utopie et compromis d'une reconstruction*, LHAC-EAN, Nancy, 1989.
- ³⁴ BROCARD René, "La reconstruction de la ville du Havre", *La Technique des Travaux*, n° 1-2, 31^e année, janvier-février, 1955, pp. 2-19. GORINI Jean, "Le Havre, exemple mondial de la reconstruction", *Constellation*, n° 82, février 1955. DALLOZ Pierre, "La Reconstruction de la Ville du Havre", *Technique et Architecture*, n° 3, 1956, pp. 66-67 et n°5, 1960, pp. 70-77.

Le Havre 1945 – 1965 : Reconstruction as an urban laboratory

The successive expansions between the 16th and 19th centuries endowed the port city of Le Havre with a geometric urban structure. In 1944, fortress in the Atlantic wall, the city was only liberated three months after the Normandy landings, and only after the terrible bombing raids of the 5th and 6th of September 1944. For Le Havre, the consequences of the war were very heavy : 5 000 dead, 80 000 without homes, 10 000 buildings destroyed, 150 hectares devastated. The port was out of use. The extreme gravity of the situation led the French Government to call on Auguste Perret to rebuild Le Havre. When he received this commission, Perret, 70 years old, was surrounded by a team of his former pupils, partisans of a "constructed doctrine, which has found its most recent and most complete expression in the architectural works in reinforced concrete of Auguste Perret and his disciples". In 1945, Perret proposed to rebuild the city on a platform laid out 3.5 metres above natural ground level. The idea was rejected by the Ministry which judged it to be too expensive. Against this, the revolutionary principle of a unique 6.24 metre module, forming an invisible framework, ensuring unity and rhythm, and advantaging the standardisation of prefabrication, was retained. The traditional city block was reinterpreted by means of the radical typologies of the "tower" and the "long block". The designers decline, within very strict rules, the subtleties of the "order of reinforced concrete" invented by Perret. Consultant architect for the land consolidation, Jacques Tournant played a decisive role in coordinating the various operations by the means of a large scale model, which, centring on the City Hall, spread out, little by little, to cover the whole of the perimeter to be rebuilt. At the end of this exceptional urban laboratory, the rebuilt Le Havre brings together urban and technical innovations, whilst providing a true architectural quality.



Le Havre, Plan Perret, 1945



Hôtel de Ville, Auguste Perret et Jacques Tournant, arch. ; photo : Joseph Abram.



Vue générale vers la Porte Océane ; photo : Joseph Abram.



Vue générale vers l'église Saint-Joseph ; photo : Joseph Abram.



Bassin du Commerce ; photo : Joseph Abram.



Église Saint-Joseph, Auguste Perret, arch. ; photo : Joseph Abram.



Rue de Paris ; photo : Joseph Abram.



Collège Raoul Dufy, Pierre-Edouard Lambert, arch. ; photo : Joseph Abram.



Musée des Beaux-Arts, Guy Lagneau, Michel Weil, Jean Dimitrijevic arch. , avec Jean Prouvé ; photo : Joseph Abram.

La valorisation d'un patrimoine moderne : l'exemple du Havre

Cette communication est axée sur l'étude de cas du patrimoine havrais, reconstruit au lendemain de la Seconde Guerre mondiale par l'équipe d'Auguste Perret. Elle est basée, d'une part, sur une observation personnelle liée à mon origine havraise et, d'autre part, sur une expérience professionnelle de Chargé d'études à la Direction de l'Urbanisme de la Mairie du Havre de 1999 à 2007.

Sont exposés, en deux parties, l'exemple particulier du Havre en terme d'appropriation du patrimoine moderne par ses habitants et la stratégie mise en place localement pour parvenir à réconcilier les havrais avec leur ville reconstruite.

La lente accession au rang de patrimoine

Si Le Havre reconstruit après guerre fait aujourd'hui l'objet d'un intérêt évident de la part de la population locale, mais aussi des pouvoirs publics, des milieux culturels et du monde touristique, il faut préciser qu'il s'agit d'un fait relativement récent. La considération de l'œuvre d'Auguste Perret n'a pas toujours été aussi favorable et il a fallu attendre près de 50 ans après la reconstruction du Havre, soit 2 générations, pour voir évoluer le regard porté sur ce patrimoine moderne unique au monde.

Une modernité qui dérange

Au lendemain d'une reconstruction qui dure près de 20 ans, la ville d'Auguste Perret ne fait pas l'objet d'un *a priori* positif chez les havrais, loin s'en faut. Largement commentée dans la presse locale, chaque inauguration d'immeuble est partagée entre la fierté de ses nouveaux occupants à investir une construction parfaitement neuve et l'incompréhension face à une architecture très moderne souvent jugée exiguë, froide et rigoureuse¹. Les raisons de ce ressentiment sont nombreuses, d'ordre culturel et social.

Auguste Perret a toujours été perçu localement comme un « horsain »². Au lendemain des bombardements, alors même que les architectes locaux Félix Brunau, Henri Colboc et Henri Daigue travaillent aux plans de reconstruction de la ville³, c'est le Gouvernement français qui nomme Auguste Perret comme Architecte en chef de la reconstruction du Havre. Dès lors, les havrais perçoivent son projet avec une certaine distance : ils ont l'impression que la reconstruction de leur ville leur échappe.

Le choix constructif d'Auguste Perret pour Le Havre est celui de la modernité. Préfabrication, rationalisation des volumes, utilisation généralisée du béton font du Havre une ville d'avant-garde. Ils en font aussi une ville à part dans le paysage normand, fait, dans l'inconscient collectif, de pan de bois, de brique, d'ardoise

¹ Les havrais « déploraient l'étroitesse des logements, mais aussi leur esthétique architecturale, dont ils ne savaient pas s'il fallait la condamner pour l'aspect moderne « sinistre et industriel de ses tours américaines », ou, au contraire, pour leur « caractère archaïque et imposant » Dossier de candidature du Havre sur la Liste du patrimoine mondial, VDH, Joseph ABRAM, 2003.

² En Normandie, nom donné à toute personne étrangère à la région.

³ Le plan de Félix BRUNEAU est adopté par le Conseil Municipal le 20 juillet 1945 ; celui de PERRET, plus controversé est adopté le 26 septembre 1945.

et de chaume... La modernité du Havre dérange et à plus forte raison qu'elle n'est pas un choix délibéré de la part de ses habitants⁴.

Le nouveau régime de propriété des immeubles reconstruits renforce l'incompréhension des havrais vis-à-vis de cette ville neuve. Le projet de Perret repose en effet sur un remembrement total du foncier et sur un système de copropriété des immeubles ; il choque bon nombre de propriétaires, plus habitués au régime de la propriété privée.

La nostalgie du vieux Havre

Au-delà de la physionomie moderne de cette ville, évoquons également les aspects inconscients de ce ressentiment. Les immeubles reconstruits remplacent des constructions qui, pour une bonne partie de la ville d'avant guerre, étaient dans un état d'insalubrité et de surpopulation alarmant. Devant la qualité des logements reconstruits, les anciens propriétaires bailleurs décident après guerre d'habiter leurs appartements, entraînant ainsi le déplacement de nombreux locataires vers la périphérie de la ville. Cette éviction - non voulue - du centre ville de certaines classes sociales rajoute une distance entre les havrais et leur ville neuve.

La destruction de la ville et du port du Havre constitue un grand traumatisme dans l'histoire de la cité. Ce sont plus de 4 siècles d'histoire urbaine qui sont réduits en cendres en quelques heures, 4 siècles d'un passé maritime et portuaire prestigieux dont les traces s'effacent ; ce sont également plusieurs milliers de morts et de disparus dont il faut faire le deuil⁵. La ville reconstruite sur ces ruines, que Perret conçoit comme un pari sur l'avenir, apparaît presque comme insultante ou irrespectueuse vis à vis de la mémoire. Avec le temps, la reconstruction est même tenue pour responsable de bien des maux ; un sentiment de nostalgie du Havre d'avant guerre se transmet dans la population havraise de génération en génération, sous le leitmotiv « Le Havre, c'était mieux avant »...

Il ressort de ces années un phénomène de dénigrement de leur ville par ses habitants et une image négative du Havre au plan national : « Le Havre, ville grise, ville triste, ville froide », « Le Havre, Stalingrad sur mer... »⁶. Cette totale inconscience de l'intérêt de la reconstruction du Havre entraîne localement une attitude peu respectueuse vis-à-vis des bâtiments des années 50. Dans le meilleur des cas, les constructions sont laissées sans entretien ; au pire, les copropriétaires cherchent à en cacher toutes les marques de modernité. Les années 70 et 80 sont celles où l'on peint bon nombre de façades en béton ouvragé, où l'on change les fenêtres sans en respecter le dessin initial, où l'on masque les façades vitrées des commerces par des doublages et des façades néo-rustiques en faux colombages et ardoises... La vision d'ensemble du secteur reconstruit s'en trouve progressivement dégradée.

⁴ « Pour habiter les ISAI, il faudra se résoudre à adopter un genre de vie moderne » Le Havre, 17 août 1951.

⁵ Le bilan de la guerre au Havre en fait une des villes les plus sinistrée d'Europe : 5 000 havrais sont morts, 80 000 sont sans abris, 12 500 immeubles sont détruits sur une zone de 150 hectares. Le port de commerce hors d'usage, encombré par plus de 300 épaves.

⁶ Au milieu des années 80, le sociologue Bernard Ramé réalise une étude sur Le Havre vu depuis le département voisin du Calvados. 82 % des personnes interrogées déclarent qu'elles n'aimeraient pas vivre au Havre. Les termes qui reviennent le plus pour qualifier Le Havre sont « pollué » (35 %), « triste » (23 %) et « industriel » (22 %)...

La prise de conscience patrimoniale

En 1984, l'exposition *Les premiers élèves de Perret* présentée à l'Institut Français d'Architecture et la publication d'une recherche sur *Perret et l'École du Classicisme Structurel* jettent les bases d'une nouvelle approche de l'œuvre d'Auguste Perret. Ces années sont également marquées par les recherches de Martine Liotard *Renaissance du Havre* (1987) et de Joseph Abram sur *L'équipe Perret au Havre* (1989) qui mettent en lumière le travail pionnier des reconstruteurs et le caractère exceptionnel du chantier du Havre.

En 1986, sensible à l'intérêt grandissant des historiens sur l'architecture d'Auguste Perret, la municipalité commande une étude au CEBTP⁷ sur l'état de conservation des bétons du Havre. Cette étude fait apparaître une grande qualité de mise en œuvre liée à l'expérience acquise par Perret sur ce matériau lorsqu'il entreprend la reconstruction du Havre.

En 1988, la Ville du Havre publie avec Jean-Baptiste Cremnitzer *Architectures au Havre*, premier guide sur le patrimoine havrais assumant la reconstruction comme élément constitutif du patrimoine local.

L'investissement de la DRAC⁸ de Haute Normandie contribue largement à sensibiliser les pouvoirs publics aux richesses de l'agglomération havraise. Dès le début des années 90 elle réalise l'Inventaire du patrimoine artistique local en s'appuyant sur le vaste fonds des Archives municipales sur la reconstruction.

En 1990, prenant conscience de la valeur culturelle de la reconstruction du Havre et devant les détériorations certes mineures mais répétées des immeubles reconstruits, les élus locaux entreprennent la mise en place d'un système de protection du secteur. L'objectif est d'abord de mettre un terme aux dégradations de ce qu'une minorité appelle désormais le « patrimoine Perret ».

Le système retenu est celui de la ZPPAUP¹⁰, adapté à la protection d'ensembles urbains et permettant l'instauration de règles spécifiques au type de patrimoine. Ce sont les architectes Jean-Alain Patry et Alain Brocard qui réalisent l'étude de ZPPAUP du Havre en collaboration avec la Ville du Havre, la DRAC et l'Architecte des Bâtiments de France.

Il faudra attendre 5 ans et un changement de majorité municipale pour que la première ZPPAUP instaurée en France sur un patrimoine moderne puisse enfin voir le jour. La continuité entre les deux équipes municipales dans la mise en valeur du patrimoine havrais doit être soulignée et constitue sûrement un des éléments clefs de la réussite de cette politique.

L'appropriation au cœur de la valorisation

La protection, le premier jalon. La ZPPAUP du Havre est instaurée le 19 juillet 1995 par arrêté préfectoral. Elle poursuit le double objectif de rendre progressivement aux immeubles reconstruits leur état d'origine et d'ouvrir la possibilité au quartier de se régénérer par des constructions nouvelles. Car au-delà de son statut patrimonial, la ville de Perret constitue le centre administratif, culturel et commercial de

⁷ Centre expérimental de recherche et d'études du bâtiment et des travaux publics

⁸ Direction Régionale des Affaires Culturelles : service déconcentré de l'Etat dans les Régions créé en 1977.

⁹ Les Archives de la Ville du Havre sont détentrices d'une dizaine fonds privés d'architectes ayant œuvrés à la reconstruction du Havre (dont Jacques TOURNANT, André HERMANT, Guy LAMBERT, Jacques POIRRIER et André Le DONNE).

¹⁰ Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager. Les ZPPAUP sont créées par les lois du 7 janvier 1983 et du 8 janvier 1993, dans le cadre des grandes lois de décentralisation.

l'agglomération du Havre. Il est donc impératif de ne pas figer le quartier par une réglementation trop lourde, d'autant qu'Auguste Perret a pensé sa ville comme un tissu évolutif, grâce à une structure en îlots¹¹ indépendants les uns des autres.

L'ensemble des immeubles du secteur protégé est donc classé en 3 niveaux de protection suivant leur représentativité de l'école du Classicisme Structurel :

- « les immeubles de grand intérêt architectural à restituer dans leur aspect initial » (avenue Foch, place de l'Hôtel de Ville, Porte Océane) qui ne peuvent pas faire l'objet de modification ;
 - les immeubles dont il faut « préserver la typologie architecturale avec possibilité de réintervention dans le cadre d'un projet d'ensemble » (rue de Paris, Front de mer Sud...) ;
 - les « autres immeubles » qui peuvent faire l'objet de modifications plus lourdes, voire de destruction.
- Notons que cette dernière catégorie d'immeubles représente plus d'un tiers du quartier reconstruit, ce qui laisse une bonne marge de manœuvre en termes de régénération du tissu.

La zone protégée fixe ensuite les règles de réintervention sur les immeubles qui sont appliquées graduellement suivant leur niveau de protection. Plusieurs thématiques peuvent être distinguées pour illustrer concrètement les règles de la ZPPAUP du Havre.

En matière de ravalement, la règle est la mise en valeur des éléments caractéristiques des « façades Perret », à savoir le système poteau/poutre, l'ordonnancement des façades et le travail architectonique du béton. Les immeubles ayant été peints préalablement doivent être décapés afin de retrouver leur aspect d'origine. Les éclats de béton doivent être repris à l'identique de l'existant.

De la même manière, la zone protégée fixe un cahier des charges pour les éléments techniques de façade (fenêtres, persiennes, garde-corps...) ainsi que pour les vitrines et enseignes commerciales. Là encore, l'esprit est de préserver le dessin et les proportions des éléments d'origine, mais avec une possibilité d'utilisation de matériaux contemporains.

Concernant les constructions neuves, il s'agit de préconisations qui visent à préserver les qualités de vie liées au plan d'urbanisme tout en favorisant le renouvellement du tissu dans un esprit de modernité.

La ZPPAUP constitue sûrement le premier virage dans la prise de conscience collective de la valeur patrimoniale du Havre y compris au niveau du pouvoir central très tôt impliqué dans la dynamique. Progressivement, l'image négative des immeubles reconstruits laisse place à celle d'un patrimoine architectural digne d'intérêt culturel. Mais le caractère coercitif de la ZPPAUP, s'il donne un coup d'arrêt aux dégradations et engage le processus de valorisation du patrimoine bâti, n'en résout pas pour autant la question de l'appropriation. La reconnaissance du patrimoine Perret reste trop souvent une affaire de spécialistes et ne touche pas encore le grand public. C'est le second temps de la politique patrimoniale locale, celui de la sensibilisation.

Information et pédagogie.

La Ville du Havre et la DRAC de Haute-Normandie sont les premières à s'investir dans des actions

¹¹ Ensemble de constructions délimité par des voies publiques, souvent constitué d'une seule entité foncière.

pédagogiques autour du patrimoine havrais. Elles s'appuient sur les recherches et les études techniques des années 80 évoquées dans la première partie.

En 1999, la Ville donne un second souffle à la ZPPAUP en décidant d'optimiser l'application des règles sur le terrain grâce à un travail de sensibilisation des habitants. Un Agent de développement du patrimoine est recruté par les services d'urbanisme de la Ville du Havre pour assurer cette mission. Son travail consiste d'abord à expliquer les caractéristiques de l'architecture Perret aux usagers de la ZPPAUP puis à leur démontrer le bien fondé des règles à respecter. La réglementation est alors présentée comme un outil de valorisation du patrimoine immobilier des propriétaires. Mais l'application concrète de la ZPPAUP ne se fait pas sans conflits et la négociation est toujours recherchée afin qu'un maximum d'habitants adhère à la dynamique de valorisation.

Le travail de l'agent consiste également à conseiller les entreprises de bâtiment sur les techniques à employer pour restaurer des constructions qui n'ont pas encore à leurs yeux le statut de patrimoine historique. Là encore, l'enjeu consiste à faire évoluer le regard des professionnels sur le patrimoine havrais. La recherche des solutions techniques de restauration est ainsi facilitée et de nouveaux réflexes sont acquis par les entreprises locales. Entre 1999 et 2003, la proportion de travaux réalisés sans autorisation en ZPPAUP passe de 45 % à 10 % grâce à la présence de l'agent sur le terrain et à son action pédagogique.

A l'image des chantiers de restauration des églises Saint Joseph ou Saint Michel, la difficulté majeure du règlement de ZPPAUP réside dans la réparation des bétons ouvragés. Elle doit être faite avec des mortiers spécifiques capables de reproduire la texture, la granulométrie et la couleur du béton d'origine. La restauration se fait selon un procès rigoureux qui passe par le dépicage des éclats de béton, la passivation des aciers, l'application d'un mortier de réparation, puis, l'application d'un mortier de finition identique au support. Un savoir faire s'est ainsi développé localement, grâce aux services de la Ville, aux laboratoires de recherche et à quelques entreprises pilotes qui exportent aujourd'hui leur expérience bien au-delà de la région havraise. La DRAC est également impliquée dans cette dynamique d'information et de promotion du patrimoine havrais. Elle publie successivement toutes les collections de l'Inventaire, contribuant à diffuser très largement la connaissance de l'œuvre havraise d'Auguste Perret : *Itinéraire du patrimoine* (1994), *Image du patrimoine* (1999), *Indicateur du patrimoine* (1999) et *Cahier du patrimoine* (2005). Ces ouvrages illustrés et documentés trouvent un écho particulier auprès de la population locale mais également auprès des visiteurs et d'un public de spécialistes (architectes, historiens, professeurs...) tous les ans plus nombreux à venir visiter Le Havre.

En 2000, la municipalité sollicite le ministère de la Culture pour rentrer dans le réseau national des Villes et Pays d'Art et d'Histoire qui regroupe à l'époque 80 sites attachés à la valorisation et à l'animation de leur architecture. Elle base sa candidature sur le caractère exceptionnel de son patrimoine reconstruit. En 2001, la Ville du Havre obtient le label Ville d'Art et d'Histoire et signe une convention avec le Ministère de la Culture prévoyant la mise en place de nouveaux moyens de communication sur le patrimoine local. Une nouvelle structure dirigée par un Animateur du patrimoine (de formation architecte) est créée à proximité de l'Office de Tourisme. Elle offre un panel d'ateliers pédagogiques et de visites thématiques, largement orientés vers les scolaires et depuis 2006, une salle d'interprétation du patrimoine en libre accès.

Citons également l'année 2002, baptisée localement « l'année Perret » qui constitue un moment important

dans le processus d'appropriation du Havre reconstruit par ses habitants.. Six expositions sont organisées en différents lieux du Havre, autour d'une idée force "Le Havre, ville réinventée".

Inaugurée en septembre 2002 au musée Malraux, l'exposition *Perret : la poétique du béton* offre aux Havrais une vision très riche de l'itinéraire intellectuel et artistique du créateur de leur ville. Conçue par l'Institut Français d'Architecture associé à la Ville du Havre, elle est l'exposition la plus complète réalisée sur Auguste Perret. Son catalogue, *L'Encyclopédie Perret* mobilise une cinquantaine de chercheurs issus d'une dizaine de pays. Cinq autres expositions locales sont présentées par la Ville à l'automne 2002 sur les thèmes suivants : Le Havre, ville provisoire, Reconstruire le quartier St François, Images de Ville, Félix Bruneau et ZPPAUP et Ville d'Art et d'Histoire. L'ensemble des manifestations totalise environ 70 000 entrées.

Dans le cadre du dossier d'inscription sur la Liste du patrimoine mondial, la Ville conçoit également une exposition itinérante destinée à faire connaître la ville d'Auguste Perret à l'extérieur du Havre. L'exposition présente les différentes phases de développement urbain de la ville et s'attarde sur le projet et le chantier de reconstruction de la ville. Elle se termine sur les grands projets de développement actuels de la Porte Océane. Depuis 2004, cette exposition a déjà été présentée à Paris, Amiens, Le Havre, Istanbul, Hino et Kofu. Il faut enfin citer l'aménagement récent d'un appartement témoin de la reconstruction. En 2005, la Ville acquiert un logement dans les ISAI¹² de la place de l'Hôtel de ville pour le transformer en un lieu accessible au public ; il est chargé de témoigner à la fois de l'idée du logement selon Auguste Perret mais également, à travers du mobilier et des objets du quotidien, de rendre compte des évolutions sociales de l'après guerre. Après 6 mois de travaux pour restituer l'appartement dans son état d'origine¹³, le logement est ouvert aux groupes de visiteurs en mars 2006. Il comptabilise déjà plus de 13 000 entrées.

La reconnaissance.

L'engouement aujourd'hui observé pour le patrimoine havrais n'est pas l'unique fait du travail pédagogique que nous venons d'exposer. La fierté que manifeste de plus en plus de havrais à l'égard de leur patrimoine moderne est en grande partie liée à une reconnaissance prestigieuse venue de l'extérieur.

L'idée de faire inscrire Le Havre de Perret sur la Liste du patrimoine mondial ne revient pas au havrais mais au milieu des chercheurs qui évoquent cette hypothèse pour la première fois en 1994¹⁴. Elle est très vite reprise par quelques personnalités de la municipalité du Havre qui perçoivent tout l'enjeu culturel d'une telle reconnaissance.

Une étude méthodologique [1995-1996] est ainsi lancée par le Maire du Havre auprès de l'historien Joseph Abram, afin de vérifier la faisabilité d'une telle entreprise et d'en cerner la procédure. Devant les conclusions positives du rapport et les bons contacts établis au Centre du patrimoine mondial, la Ville lance une étude préalable au montage du dossier de candidature en 1998. En 2000, Antoine Rufenacht se rapproche du

¹² Immeubles Sans Affectation Individuelle, premiers immeubles reconstruits par l'atelier Auguste PERRET de 1946 à 1950, préfinancés par l'Etat.

¹³ Projet auquel ont participé la Caisse des Dépôts et Consignation, le Conseil Général de Seine maritime et la DRAC de Haute Normandie.

¹⁴ Idée émise par Gérard MONNIER et Joseph ABRAM lors des réunions préparatoires à la Conférence du Docomomo de 1994 à Barcelone.

Ministère de la Culture afin d'engager la première phase de la procédure : l'inscription du Havre sur la Liste indicative française.

A partir de 2002, avec le soutien affiché de Jean-Jacques Aillagon, Ministre de la Culture, un pré-dossier de candidature est constitué et s'enrichit des compétences d'un groupe de travail réuni autour du Maire du Havre. Joseph Abram pilote ce dossier en collaboration étroite avec Vincent Duteurtre et le service Urbanisme et Prospective de la Ville. De nombreuses personnalités, représentant le Ministère de la Culture, la DRAC de Haute-Normandie, l'Architecte des Bâtiments de France, DOCOMOMO France, les Archives municipales, Ville d'Art et d'Histoire, le musée Malraux, puis la Région et le Conseil Général participent à l'élaboration de cet important document.

En décembre 2003, le Gouvernement français nomme le dossier du Havre pour être proposé à l'inscription sur la Liste du patrimoine mondial. Au mois de janvier 2004, Jean Gueguinou, Ambassadeur Délégué de la France auprès de l'UNESCO, remet le dossier de candidature du Havre au Centre du patrimoine mondial. Le 15 juillet 2005, après une instruction de 18 mois par l'ICOMOS¹⁵, l'inscription du Havre au patrimoine de l'Humanité est adoptée à l'unanimité par les 21 membres du Comité, agissant au nom des 180 Etats signataire de la Convention du patrimoine mondial.

Au-delà de l'avancée qu'elle représente pour tous ceux qui œuvrent à la reconnaissance du patrimoine moderne, cette inscription revêt une signification toute particulière pour la population havraise, certains commentateurs n'hésitant pas à parler de « juste retour de l'histoire ». Après le traumatisme de la guerre, le deuil de la ville d'avant guerre et l'incompréhension face à une reconstruction d'avant-garde, la reconnaissance de l'UNESCO rend aux havrais la fierté de leur ville et au Havre le prestige que son histoire portuaire, commerciale et industrielle lui avait de tout temps assuré.

La dynamique patrimoniale

En 2001, Antoine Rufenacht est réélu pour un deuxième mandat de Maire du Havre avec pour slogan de campagne : « Soyons fiers d'être havrais ». L'inscription du Havre à l'UNESCO constitue un tournant dans cet objectif de réappropriation de la Ville par ses habitants. Elle fait naître avec elle une dynamique de valorisation urbaine et de développement culturel et touristique.

La mise en valeur du patrimoine Perret passe à la fois par l'entretien du patrimoine bâti, mais aussi par l'aménagement de ses espaces publics. Depuis 1995, de nombreux édifices du centre ville ont été mis en lumière dans le cadre d'un Schéma directeur lumière chargé de valoriser le paysage nocturne de la ville (Hôtel de Ville, église Saint Joseph, musée Malraux, square st Roch, cathédrale Notre Dame, passerelle du bassin du commerce^E). Outre les ravalements de façade qui se sont accélérés depuis l'année 2000, la Ville a récemment restauré l'église Saint Joseph, dernière œuvre d'Auguste Perret et l'ancienne Chambre de Commerce d'Otello Zavaroni. Ont été réaménagés également certains espaces publics stratégiques du centre ville (bord de mer, abords du musée Malraux, place Jules Ferry) et de nombreux projets sont en cours ou prévus (rues piétonnes, rue de Paris, quai de Southampton, Porte Océane...).

¹⁵ Conseil International des Monuments et des Sites. Organisation non gouvernementale chargée de l'évaluation des sites proposés à l'inscription.

L'inscription du Havre sur la Liste du patrimoine mondial est par ailleurs un formidable moteur en terme d'actions culturelles. Adhésion à l'OVP¹⁶, échanges avec d'autres sites du patrimoine mondial, conférences, participations aux colloques nationaux et internationaux ouvrent à la ville de nouvelles perspectives culturelles. La tenue de l'exposition *Brasília, Chandigarh, Le Havre, portraits de villes* au musée Malraux et l'initiative d'un colloque international avec les villes de Brasília, Chandigarh et Tel-Aviv participent de cette dynamique. Elles poursuivent l'action pionnière de la Ville du Havre pour diffuser la connaissance du patrimoine moderne dans le monde.

Enfin, soulignons l'aspect médiatique de l'inscription du Havre à l'UNESCO. Avec plus de 200 articles dans la presse écrite internationale, une cinquantaine de reportages radio, une vingtaine de reportage télévision, l'inscription d'un site français, qui plus est moderne, ne laisse pas indifférent le monde médiatique. L'impact d'une telle couverture sur l'image du Havre dans l'opinion publique est particulièrement important. Déjà peint dans la presse française comme une ville en plein changement, Le Havre troque définitivement son ancienne image de ville triste pour celle d'une ville dynamique, ambitieuse, moderne¹⁷. Les retombées touristiques ne se font pas attendre et dès la première saison, on constate une augmentation de fréquentation de la ville de l'ordre de 20 %. A ce jour, on évalue l'augmentation à 40 % depuis 2005, sachant que d'autres facteurs influent sur le développement touristique de la ville (station balnéaire, port de plaisance, port de croisière, musée Malraux, Casino...). Même si le nombre de visiteurs n'est pas encore élevé en valeur absolue, ce phénomène est important dans le processus de réappropriation du Havre par ses habitants ; grâce à cette nouvelle fréquentation touristique, la ville renoue avec son statut de lieu de passage qu'elle avait perdu depuis la guerre. Au-delà de la dynamique touristique induite par l'inscription du Havre à l'UNESCO c'est bien la fierté retrouvée des havrais qui constitue le plus grand moteur de développement local.

Au Havre, le premier temps de la valorisation du patrimoine est celui de la réglementation urbaine ; une zone protégée pour sensibiliser les esprits mais une zone non figée pour permettre à la ville de s'adapter à la vie contemporaine.

La reconnaissance, venue dans un deuxième temps, s'est appuyé sur un patrimoine dont les qualités n'ont été révélées que tardivement et sur une action engagée de la Ville du Havre pour expliquer et faire connaître la richesse de son architecture d'après guerre.

C'est en défendant la cause du patrimoine Perret à un niveau international que Le Havre s'est trouvé conforté dans son identité moderne. En décidant de préserver les grandes réalisations de l'Homme au XX^e siècle, l'UNESCO fait du Havre un patrimoine universel, réconciliant ainsi les havrais avec leur histoire. Mais ne nous trompons pas sur le sens de cette inscription ; car malgré le prestige qui lui est associé, la ville ne doit pas miser son avenir sur ce nouveau statut de grand site patrimonial, au risque de se muséifier. Pour poursuivre son développement, Le Havre doit continuer à cultiver sa différence, son décalage, cet esprit d'avant-garde et d'entreprise qui a nourri son essor depuis bientôt 500 ans.

¹⁶ Fondée en 1993, l'Organisation des Villes du Patrimoine Mondial est un réseau mondial des villes ayant sur leur territoire un site inscrit par l'UNESCO sur la Liste du patrimoine mondial.

¹⁷ Du surnom de « Stalingrad sur mer » dans les années 80, Le Havre est passé à celui de « Manhattan sur mer » (cf mensuel *Ideat* N° 47 octobre 2006)

Putting a moderne heritage into value: the example of Le Havre

The interest for the rebuilt Le Havre is recent : nearly 50 years have been necessary since the rebuilding of Le Havre before seeing an evolution in the regard accorded to this modern heritage, unique in the world. The author takes stock of the local reasons for this delay. He then establishes that it was the work of the historians of architecture and of the city which, as from 1984, initiated a new approach to Perret and the rebuilding of Le Havre through exhibitions and books.

As from 1986, the City of Le Havre, and then the General Inventory, started taking steps towards a recognition of modern heritage, which resulted in 1990 in a project for a protection zone (ZPPAUP), implemented in 1995 by the new municipality ; the author underlines here that the continuity between the two successive municipal teams in putting the Le Havre heritage into value constitutes one of the key elements in the success of this policy.

The buildings in the protected sector are classified with three levels of protection and the rules governing interventions are defined. A Heritage Development Officer was recruited by the urban planning departments of the City of Le Havre to explain and ensure the application of protection measures. As from 1995, the Mayor of Le Havre launched the studies and the procedure which led to the inscription of Le Havre on the UNESCO World Heritage list on 15th July 2 005 ; This constituted a turning point in the re-appropriation of the City by its inhabitants and gave birth to an impetus for urban enhancement and cultural and tourist development.

This listing produced a media impact on the image of Le Havre in public opinion which is important : a completely changing city, Le Havre has swapped its former image as a bedraggled city for that of a dynamic, ambitious and modern city.

Mise en valeur du patrimoine et développement: le cas du Havre

Œuvre d'Auguste Perret, le centre reconstruit du Havre a été inscrit au patrimoine de l'humanité le 15 juillet 2005. Dès son élection, en 1995, le maire du Havre, Antoine Rufenacht, avait fait le choix d'ouvrir le dossier de la valorisation du centre reconstruit, mis en œuvre la protection du patrimoine, et adopté une stratégie de reconnaissance internationale, en brisant le tabou du couple patrimoine - histoire, pour le marier au contemporain.

Il a su comprendre la volonté de l'UNESCO de sortir des stéréotypes du patrimoine, pour se saisir des candidatures réunissant l'universalité et le renouvellement des choix. Convaincu de l'apport de Perret et de sa place dans l'histoire de l'architecture, il a fait élaborer un dossier très argumenté sur le plan scientifique et culturel, une condition pour être pris en considération par l'UNESCO. Et a persuadé l'Etat français de prendre le risque de présenter une candidature novatrice.

Il a géré cette candidature comme un facteur de réconciliation entre les habitants et leur ville, puisqu'ils vivaient un ancien désamour, où l'emportait le regret de la ville perdue, au cours d'un injuste bombardement par les alliés, et qu'ils ne se reconnaissaient pas, après ce véritable traumatisme, dans l'architecture et l'urbanisme de la reconstruction.

Cette candidature au patrimoine de l'humanité n'a pas été conduite sans poser les questions du développement de la ville, tout en garantissant la protection de l'ensemble du centre ville. Pour éviter les conflits et les contradictions possibles, la municipalité a placé sous une direction unique le dossier de la candidature et celui du développement économique et urbain. Ainsi la réussite éventuelle de la démarche était conçue comme un facteur de notoriété, et donc d'attractivité économique et touristique.

Les contradictions entre une candidature à l'UNESCO portant sur la totalité du centre ville et le développement d'une ville portuaire en plein essor définissent les termes de la dialectique suivante :

- 1 - Programmer la réconciliation de la ville avec le port, puisque celui-ci a été reconstruit séparément de la ville, en organisant l'aménagement de l'interface portuaire.
- 2 - Engager la réconciliation de la ville avec son littoral maritime.
- 3 - Fonder la reconnaissance de l'architecture contemporaine sur une stratégie culturelle : expositions, publications, films, mises en lumière, réalisation d'un appartement témoin ouvert au public.
- 4 - Mettre en œuvre la notoriété touristique en vue d'induire une activité économique nouvelle importante.
- 5 - Définir une stratégie d'image de la ville, en affirmant ses différences, en montrant leur valeur emblématique, puisque à la tête d'une catégorie particulière, sans plus avoir à supporter ses différences comme un handicap.
- 6 - Rechercher les évolutions d'une cohérence dans les modalités de mutation et de renouvellement de la ville moderne.

Ce dernier point pose la question des différences entre la ville traditionnelle et la ville moderne ; nous les avons prises en considération à la fois pour garantir la qualité de notre candidature, et pour mener simultanément des opérations de développement importantes.

La ville traditionnelle

La ville traditionnelle est un espace de sédimentation façonné par le temps, corrigé et altéré, régulé et adapté, recyclé, démolé et reconstruit. Reflet de la société et de ces changements successifs, la ville est une œuvre historique et collective, ouverte et inachevée par nature. La ville cherche sans cesse à s'adapter à ces modes qui eux-mêmes changent à un rythme plus rapide que le vieillissement propre des espaces urbains. Les ruines et les friches ponctuent les villes que l'accélération de l'histoire démultiplie.

Faite d'anfractuosités, de séquences et de ruptures, elle procède du principe de réalité fonctionnante et pas des modèles fonctionnels. Sa dimension historique et archéologique lui confère des valeurs patrimoniales, et engendre des modèles-types de représentation : Le pittoresque, la nostalgie, le romantisme et la mémoire. Elle est présente dans la mémoire collective, et spontanément appropriée, comprise ou approuvée.

La ville moderne

Elle est toute autre : sa création est récente, faite d'un seul mouvement ; elle cristallise à ce titre la société dans un instant de son histoire, et elle reflète une vision du monde à un instant et les visions prospectives à ce même instant. Elle dénote les rapports sociaux du moment, ou plutôt le modèle qui en est donné au moment de son édification. Elle documente l'état des façons de construire, celles de la technique, mais aussi des modes architecturaux, et tout autant l'organisation des maîtrises d'ouvrage, de la réglementation, voire des financements de l'acte de construire.

L'œuvre que constitue la ville moderne n'est donc pas de même nature : elle est moins ouverte, moins sociale, plus totale, elle est plus *fonctionnelle que fonctionnante*, et son histoire étant courte, elle n'est pas stratifiée. L'altération et l'anfractuosité, la proximité voire la promiscuité, qualités de la ville traditionnelle, seraient les défauts rédhibitoires de la ville moderne.

La commande est également particulière : elle relève du pouvoir, et se fait en son nom. Il s'en suit un ensemble de dérogations au droit commun, foncier, réglementaire. L'analogie avec la commande du prince à son architecte est flagrante. Elle n'est pas une œuvre collective, mais celle d'un concepteur (ou d'une équipe formant un ensemble unitaire). Ce concepteur a de fait la responsabilité écrasante de définir un cadre efficace à toutes les fonctions urbaines, de produire une vision de l'avenir sans confrontation *in situ* avec le passé. On comprend pourquoi, le plus souvent, ce passé est nié pour lui substituer une vision théorique et totalisante de l'avenir.

Paradoxalement l'absence de sédimentation (la pesanteur du passé), pose le problème vital pour la ville de ses modalités d'évolution et de ses facultés de démolir pour reconstruire. La ville moderne est ainsi une méta-architecture, qui peut générer des appropriations et des engouements, mais aussi des rejets, des exclusions. Elle s'accompagne de nombreuses homogénéités : couches sociales, types d'activité, voire mêmes tranches d'âge et d'appartenance culturelle, compositions architecturales et techniques de construction. Le patrimoine et l'œuvre artistique se confondent, rendant difficile les appropriations.

La protection d'un patrimoine aussi étendu dans le secteur du centre pose la question du projet urbain de façon particulière : en effet Le Havre, port en pleine expansion, a l'ambition de devenir une métropole maritime internationale, et doit préserver son centre.

Pendant que nous avons œuvré à la candidature, nous avons déterminé les espaces de développement propices à nos ambitions. Ceux-ci ont constitué notre projet d'interface ville-port, notre projet littoral et notre projet "nautique et croisières".

Le classement une fois obtenu, nous avons pu recentrer la mise en valeur du patrimoine, le développement du tourisme culturel et balnéaire, et la reconversion des attributs commerce du centre ville (façades commerciales, mais aussi stores, terrasses), et aussi sa réorientation vers de nouvelles clientèles. Nous avons mené à bien, au sein du patrimoine classé, la reconversion du bâtiment de la chambre de commerce en casino.

La ville et le port

A la suite du bombardement, la ville et le port se sont reconstruits simultanément, mais en totale séparation, aussi bien spatiale qu'économique et culturelle. Un même pouvoir a agi de manière schizophrénique, dans une division des tâches trop étanche : L'Etat, autorité de la reconstruction, et l'Etat, autorité portuaire.

L'évolution récente de l'interface ville-port est manifeste : depuis 2002 le port est le lieu d'une reconversion importante, portant à la fois sur la mise en valeur de ces bassins mais aussi du patrimoine portuaire, en particulier des docks ; enfin les friches industrielles font l'objet d'un renouvellement urbain, en espaces publics, équipements publics et privés, et en logements. Ce renouvellement est confronté à ce titre au vaste projet urbain d'extension du centre ville, permettant d'implanter les fonctions nouvelles du Havre, de mieux relier la ville au port, et de qualifier la ville en complément des valeurs patrimoniales de la reconstruction. Ce vaste chantier, actuellement en cours, affirme un développement économique et une dynamique urbaine soutenus. Le patrimoine portuaire est mis en valeur, confirmant une identité patrimoniale du Havre, au-delà de la reconstruction par Perret du centre ville.

Nous avons confié à l'architecte Jean Nouvel deux programmes, un centre aquatique en cours d'achèvement, et une tour, de 120 m de hauteur, formant un belvédère sur le port, la mer, l'estuaire de la Seine, la ville reconstruite et les secteurs industriels ; il permettra d'expliquer, in situ, et de visu, l'équation particulière des villes portuaires, prises entre le développement économique, la préservation des zones naturelles, l'emploi et le développement durable.

La ville et la mer

Le rapport entre la ville et la bordure littorale était également problématique, la prégnance du port et des industries ayant neutralisé les atouts urbains de la bordure maritime. Si l'image de la ville depuis le paquebot a été traitée par Perret, la plage, le port de plaisance, le tourisme et même la promenade littorale n'ont été ni intégrées, ni même évoquées.

Une évolution du littoral impliquera le nautisme, avec toutes ses activités, et les croisières. Le plan littoral propose, séquence par séquence, une mise en valeur de la bordure maritime en mobilisant des espaces antérieurement délaissés ou occupés par des activités aujourd'hui disparues. Les thèmes sont la plage, la promenade, les jardins, les bassins de plaisance, l'accueil des paquebots de croisières, les commerces liés au tourisme et aux activités balnéaires. La façade maritime du plan Perret est évidemment un des axes du plan littoral.

La pérennité du centre ville

Le premier projet a été précisément de définir la protection, ici la ZPPAUP, puis de mener la démarche de classement au patrimoine de l'humanité jusqu'à son aboutissement.

Les dispositifs de protection nous ont amenés à restaurer les principaux édifices publics présents, d'abord l'église Saint-Joseph de Perret, puis l'église Saint Michel de l'architecte Colboc, bientôt l'hôtel de ville de Perret et ensuite le théâtre du Volcan de Niemeyer.

Les ravalements sont de plus en plus nombreux, un travail de qualification progressive des espaces verts est mené chaque année. A ce sujet nous avons collaboré avec des entreprises spécialisées pour mettre au point des méthodes de restauration du béton (structure mais aussi parements). Nous avons entrepris une mise en lumière progressive des bâtiments publics et privés remarquables.

Nous avons aménagé un appartement témoin en retrouvant les meubles, les équipements et le décor des années 50, c'est l'appartement Perret, ouvert au public, et qui rencontre un vif succès. La mise en valeur des commerces fait l'objet d'un vaste programme incitatif de requalification, par des subventions d'Etat et de la ville, pour ainsi améliorer les rez-de-chaussée du périmètre inscrit.

Enfin nous sommes entrés en contact avec Oscar Niemeyer pour qu'il collabore avec nous sur une requalification de son œuvre, le Volcan, par le réaménagement d'un certain nombre d'espaces intérieurs et extérieurs de cette composition architecturale exemplaire.

En conclusion, la déclinaison des thèmes d'identité de la ville et leur croisement engendrent une stratégie de développement, où la modernité, le renouvellement urbain et architectural confèrent une image forte et particulière du Havre, dans laquelle l'inscription au patrimoine de l'humanité est une pièce centrale. L'œuvre d'architecture moderne se poursuit et fait du Havre une collection cohérente unique en France, qui peut se poursuivre, précisément parce que la modernité, certes délicate à traiter, est un axe particulièrement fertile.

Enhancement of heritage and development: the case of Le Havre

Immediately after his election in 1995, the Mayor of Le Havre, Antoine Rufenacht, made the choice of putting the work of Auguste Perret into value ; the rebuilt centre was placed on the World Heritage list on 15th July 2005.

He had understood the desire of UNESCO to get away from the heritage stereotypes and favour candidatures combining universality and renewal of choices. Convinced of the contribution of Perret in the history of architecture, he persuaded the French State to take the risk of presenting an innovatory candidature.

In the municipal team, he put the dossier of candidature and that of economic and urban development under a single department so that the success of the approach be a factor of notoriety, and thus of economic and tourist attractiveness. At the same time, it was necessary :

- 1 - To reconcile the city with the port, since the latter had been rebuilt separately, by restructuring the port interface.*
- 2 - To improve the relationship of the city with its sea coastline.*
- 3 - To build up recognition of contemporary architecture by a cultural strategy: exhibitions, publications, films, illuminations, the creation of a historic show flat open to the public.*
- 4 - To impulse tourist notoriety to induce a new large economic activity.*
- 5 - To define a strategy for the city's image, by asserting its differences, by showing its emblematic value since it was at the top of a special category, without having to consider these differences as a handicap.*
- 6 - To search for coherency in the methods for the changes and renewal of the modern city.*

Le Havre : la greffe du centre ville reconstruit, condition de l'appropriation et de la mise en valeur du patrimoine

Je voudrais tout de suite rassurer Vincent Duteurtre sur le danger de muséification qu'encourrait la ville à miser sur le statut de grand site patrimonial : depuis son invention, la notion de Patrimoine a considérablement évolué, comme en témoigne l'évolution parallèle du service chargé de l'identifier, *l'Inventaire général du Patrimoine culturel*.

La création en 1964, par André Malraux de *l'Inventaire général des Monuments et Richesses Artistiques de la France*, est inscrite dans le IV^e plan de développement économique et social ; afin, je cite, "d'établir un inventaire monumental pour une politique d'intégration de ce patrimoine dans la vie nationale"¹. A un moment où la France connaissait une transformation sans précédent de ses villes, ses villages et ses paysages, il s'agissait de constituer, au niveau national et sur tout le territoire, un ensemble documentaire pérenne et accessible à tous. Bien que l'entreprise ait été conçue comme une œuvre scientifique "pure", une "aventure de l'esprit" dégagée de toute préoccupation réglementaire, juridique ou fiscale, elle n'a pas été rattachée au CNRS – bien que l'Inventaire général constitue un laboratoire associé - ni à l'Université. Elle a été confiée à un service administratif du nouveau Ministère des Affaires culturelles, afin que sa pérennité soit assurée et qu'elle soit inscrite au cœur de la politique de développement du territoire.

L'inventaire a donc accompagné et même suscité l'évolution de la notion de patrimoine : au départ l'intitulé Monuments et richesses artistiques, référence aux Monuments historiques, faisait de l'Inventaire -son nom même l'y entraîne d'ailleurs- une collection de monographies d'édifices uniquement protégés par leur identification et leur reconnaissance. Mais la création de Services régionaux d'Inventaire de 1964 à 1983, a conduit ces derniers à dépasser ce simple constat pour prendre en compte l'ensemble du patrimoine régional, grâce aux partenariats avec les collectivités territoriales, communes, communautés d'agglomération ou pays. Ces partenariats associent l'entreprise de connaissance aux projets de mise en valeur et d'aménagement du territoire. Il ne s'agit pas d'identifier le patrimoine pour le « conserver sous cloche », mais d'en faire un outil de développement.

Dans le même temps, on a assisté à une évolution aussi radicale du champ patrimonial, tant dans l'élargissement - de l'artistique à l'industriel, aux techniques, au maritime etc. - que dans le temps – de « l'ancien » (avant 1850 premier terminus imposé à l'origine à l'Inventaire) au « moderne » (le XIX^e et le XX^e siècle) -.

Au terme de son évolution administrative, les services régionaux de l'Inventaire ont été transférés aux Régions, ce qui devrait renforcer leur rôle d'outil de gestion du territoire, dès lors qu'ils sont sollicités dans le cadre de la création des Zones de Protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP), de la rédaction des Chartes des Parcs Naturels Régionaux, de la collaboration avec les Villes et Pays d'Art et d'histoire, et de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme.

¹ Marcel Aubert, cit. dans *L'Inventaire général des monuments et richesses artistiques de la France*, Paris, Imprimerie nationale, 1964, p. 17

Pour ce qui concerne le patrimoine dit moderne, l'opération Label XX^e lancée par le Ministère de la Culture en 1999, qui consistait à identifier les éléments représentatifs de l'énorme production du siècle dernier a constitué un défi pour l'Inventaire qui a donc institué un terminus évolutif, soit 30 ans en amont de la date de l'opération d'inventaire. En Haute-Normandie, le Service régional ayant été créé en 1967, la moitié de la Région a été couverte. Mais pour nombre de communes, leur Reconstruction après la seconde Guerre mondiale n'avait pas été prise en compte, elle n'avait même pas été vue. Des opérations de mises à jour sont donc menées depuis 2001. De même, et plus proche encore, l'inventaire du patrimoine de la commune du Vaudreuil (Eure) a été entreprise en 1975, alors que la ville nouvelle du Vaudreuil – aujourd'hui Val de Reuil - sortait de terre. A l'époque il ne nous est pas venu à l'idée que nous étions en présence d'un patrimoine futur. Aujourd'hui, 30 ans après, l'inventaire de son patrimoine est mené en liaison avec une importante opération de renouvellement urbain.

L'Inventaire du patrimoine de la ville du Havre a eu une part non négligeable dans ce processus. En effet, lorsque que je l'ai entrepris en 1991, il m'a paru évident que l'objet de l'étude était la totalité du territoire, la ville, le port, l'agglomération et que le but était d'étudier le processus de sa constitution, depuis la ville neuve de François 1^{er} jusqu'à celle qui s'offrait à moi. Le parti d'inventorier non seulement le centre-ville reconstruit mais aussi les grands ensembles des années 1960-1970 jusqu'aux récentes opérations de renouvellement urbain s'est imposé, si je voulais rendre compte de la ville conçue comme une œuvre à part entière. J'ai été grandement aidée dans cette intuition par le mémoire de 1989 de Joseph Abram, *L'Utopie d'une reconstruction, l'équipe Perret au Havre*, où il présentait le centre reconstruit comme une œuvre. La mise en chantier, à peu près au moment où je me lançais dans l'aventure, de la ZPPAUP dont vous a parlé Vincent Duteurtre, a permis de mener de front la connaissance du patrimoine et sa traduction opérationnelle en matière de valorisation et d'aménagement. C'est une expérience que je souhaite à tous les historiens de l'architecture et de l'urbanisme. Elle s'est concrétisée par la publication d'une plaquette dans la collection "Itinéraires du patrimoine" sur le centre reconstruit à l'occasion de l'enquête publique pour la validation de la ZPPAUP en 1995, suivi d'un ouvrage dans la collection "Images du Patrimoine", en 1999, prenant en compte la reconstruction de l'ensemble de l'agglomération.



Si l'on considère le plan de la ville du Havre en 1955, on voit que la reconstruction du centre-ville constitue une petite partie de son vaste territoire, qui comprend d'autres secteurs, parfois encore plus vaste, rasés et reconstruits.



Le centre ville reconstruit et les Immeubles sans affectation individuelle (ISAI) de Graville sont les seules zones où sont appliqués les principes de l'équipe Perret. En centre ville, y échappent le quartier Saint-Vincent et le quartier Saint-François. Les autres zones en périphérie bénéficient du plan de remembrement de Jacques Tournant, adjoint de Perret pour l'urbanisme et architecte du remembrement. Mais les associations syndicales de reconstruction, ou les sociétés de logements ouvriers, comme la Société havraise de Logements Economiques (SHLE) à Aplemont privilégient l'habitat individuel. Ce centre-ville reconstruit se situe au cœur de l'agglomération, à la jonction de la ville et du port.

Il constitue la dernière étape de formation de la ville, comme en témoigne les plans successifs.



En effet, le centre reconstruit a pris la place de deux villes neuves juxtaposées. La ville neuve construite en 1517 par François I^{er}, en bleu sur le plan. Au nord, en rose, la « Neuve ville » résulte du « premier agrandissement » de la ville de 1787 à 1830.

Ces villes neuves sont devenues l'ancien Havre, lors du « second agrandissement » de la ville à partir du milieu du XIX^e siècle.

Le nouveau centre-ville s'étend au nord de l'ancien, la jonction entre les deux étant assurée par un anneau de boulevards, tracé sur les anciens remparts. Le port a également poursuivi son agrandissement vers le sud et l'est.



Contrairement aux autres villes présentées dans ce colloque, le centre ville d'Auguste Perret devait donc prendre la place de quartiers anciens rasés et s'insérer dans le tissu urbain ayant échappé à la destruction. Dans l'optique d'une théorie organique de la ville, il s'agissait donc de greffer un nouveau cœur à la place de l'ancien, et de réussir la couture avec le centre-ville du XIX^e siècle.

Le plan de reconstruction de la ville du Havre établi par l'architecte urbaniste Brunau en 1945 prenait en compte l'ensemble de l'agglomération. Il travaille notamment sur les axes reliant les quartiers reconstruits aux zones préservées. Y figurent toutes les secteurs à reconstruire en périphérie, dont la cité jardin d'Aplemont à Graville. Pour le centre ville détruit, Brunau proposait un tracé d'îlots remplacé par le plan de reconstruction du centre-ville par Perret : On distingue d'ailleurs en surimpression, en rouge, le tracé des îlots Perret.





Sur le plan de reconstruction dit « définitif » proposé par Perret en 1946, le nouveau centre ville s'offre comme palimpseste² des quartiers détruits avec la conservation des bassins qui déterminent la trame, de celle du tracé des boulevards et des édifices emblématiques auxquels sont réservés des îlots, l'église Notre-Dame et l'ancien palais de justice, situés au cœur du quartier primitif Notre-Dame. Sur ce projet le quartier Saint François a gardé le plan d'origine du XVI^e siècle. Au nord, la couture avec le centre-ville du XIX^e siècle est assurée par l'aménagement du carrefour en étoile des Gobelins.

Bien que dit définitif, ce n'est pas ce plan qui sera appliqué : comme l'a justement observé Joseph Abram³, c'est la maquette du centre ville établie par Jacques Tournant qui en tiendra lieu, maquette évolutive selon la réalité du terrain.



L'architecte Jacques Tournant, avec la maquette du centre ville, et le plan de reconstruction de Brunau, 1952 ; Archives municipales, Le Havre

Epinglé au mur, on distingue le plan de reconstruction du Havre de Brunau révisé par Barhmann, urbaniste du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, qui permet de placer le centre reconstruit par rapport à l'ensemble de la ville.

Pour que la greffe "prenne", c'est donc dans le traitement des marges et des points de jonctions que se situe l'enjeu. Le quartier Saint-François isolé comme une île ayant reçu un traitement particulier, îlots d'immeubles en brique et béton et toits à longs pans en ardoise, la partie orientale du boulevard de Strasbourg ayant été presque entièrement préservée -seuls deux îlots ont reconstruits-, c'est à l'ouest de l'hôtel de ville que se situe la couture.

² selon la formule de l'architecte urbaniste Bernard Gauthiez, préface de *Le Havre, un port des villes neuves, Cahier du patrimoine*, 2005.

³ *Les bâtisseurs, album de la reconstruction du Havre*, Points de Vue, 2002.



Vue de la reconstruction ; photo Claire Etienne-Steiner



Vue de la reconstruction ; photo Claire Etienne-Steiner

Comme dans le quartier Saint François les immeubles reconstruits du quartier Saint-Vincent sont en brique et béton, mais couverts en terrasse. Les îlots reconstruits reprennent le tracé des rues conservées, d'autres îlots s'articulent en fonction des maisons non détruites. Le traitement le plus intéressant est celui des îlots S29 et S 30, à l'ouest du square Saint-Roch, les seuls à offrir, bien que respectant la trame de Perret, des escaliers hors œuvre et des balcons semi circulaires. L'îlot S 29 a un plan original en double H, l'îlot S30 est composé d'immeubles reconstruits et d'autres préservés.

C'est finalement dans le plan de délimitation de la ZPPAUP qu'on voit le mieux ce travail de greffe



(doct pas ouvert) Le Havre, plan de délimitation de la ZPPAUP

Pour des raisons de facilité de gestion, la limite de la zone protégée devait englober strictement le centre reconstruit. Elle zigzague donc à l'intérieur des îlots montrant ainsi la finesse du travail de ligature entre les parties reconstruites et les parties préservées, à l'œuvre dans la zone 2.

Dans le long processus d'appropriation du patrimoine du centre reconstruit par les Havrais, je suis persuadée que ce soin apporté à la liaison entre les deux zones a eu sa part. Cette liaison a d'ailleurs été récemment confortée par la création, au nord est, mais à l'intérieur de la ZPPAUP, dans la zone tampon, du centre Coty, pôle commercial à la jonction entre la ville reconstruite de Perret et de la ville neuve du XIX^e siècle. Ceci pour confirmer que la prise en compte du patrimoine n'entrave pas, bien au contraire le développement urbain et que c'est souvent sur les marges, les interstices qu'il faut travailler sur la ville, afin de restaurer ou de créer du lien.

⁴ La délimitation de la zone inscrite au patrimoine mondial est plus cohérente, englobant les îlots « mixtes », mi reconstruits, mi conservés. La zone tampon correspond à la zone de la ZPPAUP.

Le Havre : the graft of the rebuilt city-centre, a condition for the appropriation and enhancement of the heritage

The inventory of the heritage of the City of Le Havre takes its place in the continuous transformation process of the General Inventory of Monuments and Artistic Riches of France, created in 1964 by André Malraux, and which has become the General Inventory of Cultural Heritage. Indeed the option to make an inventory not only of the rebuilt city centre but also of the large body of buildings of the 1960-1970s and up to the recent operations of urban renewal imposed itself if one wanted to take into account the city conceived as a complete entity.

At approximately the same moment, the implementation of the ZPPAUP about which Vincent Duteurtre spoke, enabled knowledge of the heritage and its operational translation in matters of enhancement and development to be carried out together.

This was put into effect by the publication of a brochure in the collection Itinéraires du Patrimoine (Heritage Itineraries) concerning the rebuilt centre on the occasion of the public enquiry for the validation of the ZPPAUP in 1995. This was followed by a work in the collection Images du Patrimoine (Heritage Images) in 1999, taking into account the reconstruction of the whole conglomeration.

The author then defines how this inventory enabled the sequence of the projects to be established ; as Joseph Adams observed, it was the scale model of the city centre established by Jacques Tournant that would determine the lay out of the final project, a model which evolved according to the realities on the ground.

Le Havre, une ville moderne permanente

Conséquence de sa fonction portuaire première et de ses renaissances successives, Le Havre est depuis sa fondation une ville moderne permanente. En effet, si la modernité se juge à la capacité de faire table rase du passé, Le Havre mérite amplement cet adjectif. Economiques ou militaires, désirées ou tragiques, progressives ou brutales, les destructions et reconstructions sont consubstantielles au Havre. Pour une ville, rien d'exceptionnel à cela si ce n'est qu'ici le cycle qui se déroule habituellement sur au moins un millénaire s'est effectué en moins de cinq siècles. L'environnement bâti a donc toujours été relativement récent et n'a que peu fait vibrer la fibre patrimoniale locale. En ce domaine, la valeur d'ancienneté chère à Aloïs Riegl¹ prima sur les autres considérations. En 1862, la destruction du symbole de la ville royale, la tour François 1^{er}, n'avait pas suscité un grand mouvement d'opinion². Il fallait bien élargir l'entrée du port pour accueillir de plus grands navires. Après la Seconde guerre mondiale, le maintien des vieux bassins fut la première victoire des défenseurs du patrimoine et, à ce jour, la plus importante. Au Havre la fonction a toujours primé sur la forme et sur ce point, la ville n'a jamais oublié son nom de baptême. N'oublions pas que dans les années 1970 l'œuvre de l'équipe d'Auguste Perret était décrite et que le patrimoine portuaire et industriel était celui qui, à défaut d'être apprécié, représentait la ville et pouvait même faire l'objet dans la presse nationale d'un mini-guide touristique³.

Ce rejet de l'architecture de l'après-guerre hors du patrimoine est incontestable. Elle est toujours dénigrée par l'opinion publique et les architectes eux-mêmes ne l'ont pas toujours défendue. Les équipements publics, édifices traditionnellement remarquables, en ont particulièrement souffert. L'inadaptation, invoquée par les maîtres d'ouvrage et souvent contestable, n'est pas seule en cause. L'ignorance et le désintérêt y sont aussi pour beaucoup. Aussi la majorité des équipements du centre-ville ont-ils été plus ou moins défigurés, de l'hôtel de Ville d'Auguste Perret et Jacques Tournant au musée des Beaux-Arts de Guy Lagneau, Michel Weill, Jean Dimitrijevic et Raymond Audigier. La zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager mise en place en 1995 n'a pas réussi à stopper ce phénomène. Mais il y a destin plus sombre, celui des bâtiments situés hors de la zone de protection. Trois exemples sont significatifs : l'ancienne gare maritime de la Compagnie générale transatlantique d'Urbain Cassan, l'ancienne Ecole nationale d'enseignement technique de Bernard Zehrfuss et le collège Irène Joliot-Curie d'André Hermant.

Avant-guerre la plus célèbre gare maritime française était celle de la Compagnie générale transatlantique au Havre, inaugurée en 1935 après que son chantier ait été sauvé de la ruine grâce à l'utilisation inédite de la précontrainte par l'ingénieur Eugène Freyssinet. Sabotée par les Allemands, sa reconstruction n'a pas été immédiatement décidée. Les débats parlementaires sur la nationalisation qui concernait l'entreprise et l'avenir incertain du trafic de passagers transatlantique ont fait douter la compagnie. Et si la décision fut

¹ RIEGL (Aloïs), *Le culte moderne des monuments. Son essence et sa genèse*, (*Der moderne Denkmalkultus, sein Wesen und seine Entstehung*, 1^{re} éd., 1903), trad. Daniel Wieczorek, Paris, Editions du Seuil, coll. Espacements, 1984, 122 p.

² BIGOT (Christophe), *La notion de patrimoine au XIX^e siècle. Emergence et enjeux. L'exemple du Havre et de sa région proche (Sainte-Adresse, Bléville, Sanvic, Graville, Harfleur, Gonfreville-l'Orcher)*, mémoire de maîtrise d'histoire, Université du Havre, UFR des Lettres et Sciences humaines, dir. Eric Wauters, 2002, 2 vol., 219 p.

³ LABRO (Michel), « Tourisme : Antifer et le port du Havre », *L'Express*, n° 1308, août 1976, p. 46A-46B

finalement prise de la faire relever par son architecte, celui-ci, face aux difficultés financières et techniques, dut faire preuve d'une grande modernité, tordant le cou à sa réputation de conservateur⁴.

Financièrement, le budget alloué ne permettait pas de reproduire l'apparat de la gare originale. Techniquement, le Port autonome du Havre, gestionnaire du domaine public maritime, n'a jamais libéré la surface nécessaire pour les installations de chantier, occupant tout l'espace disponible pour relever, avec retard, le quai. Quai sur lequel l'architecte n'a pu s'appuyer, alerté par le bureau de contrôle quant à la stabilité incertaine de ses fondations. Afin de surmonter ces difficultés, Cassan opta pour la préfabrication et le réemploi. Pour compenser la faiblesse présumée du quai, il assit son bâtiment sur les anciennes fondations conçues avec Freyssinet. L'urgence lui imposa le choix de la préfabrication, la portée entre appuis celui de la précontrainte. Et la parade à l'exiguïté du site fut de pré-fabriquer les éléments à Rouen, sur le site utilisé pour reconstruire les quais de Seine et financièrement amorti. Les éléments furent acheminés par la ligne qui transportera plus tard les voyageurs. Et pour les lever, on modifia une grue portuaire, la Bucyrus 200B. En outre les éléments de toiture étaient ceux conçus par Freyssinet pour un projet non réalisé et les parapluies de quai reprenaient un modèle de la SNCF. Cassan avait fait plus qu'accommoder les restes, il avait anticipé les méthodes de construction de masse des décennies suivantes.

Achévé en octobre 1955, quand il ne faisait plus aucun doute que les lignes régulières transatlantiques disparaîtraient à moyen terme, le bâtiment était promis à un abandon rapide. Guère entretenu, il n'a cessé de se dégrader. Démantelé, amputé de sa partie centrale dans les années 1980, il vit aujourd'hui probablement ses dernières heures.

L'Ecole nationale d'enseignement technique de Bernard Zehrfuss vint après la Reconstruction, aux confins de la ville, dans la première zone à urbaniser par priorité de l'agglomération havraise, Caucriauville. A n'en pas douter cette situation est la cause de l'oubli dans lequel elle est tombée. Si le centre reconstruit est aujourd'hui mieux accepté, les grands ensembles essuient toujours un feu nourri, leur catastrophe sociale balayant toute approche objective de leur architecture. Etonnement, de cette réalisation magistrale seul le gymnase trouva grâce aux yeux des pionniers locaux de la défense du patrimoine moderne qui le signalèrent dans une plaquette promotionnelle municipale⁵. Dans un environnement orthogonal, sa géométrie plus libre joua certainement en sa faveur. Pourtant, nous étions bien en présence d'une des expressions les plus remarquables de la modernité sans concession de son architecte. Mais la rigueur de la composition et l'austérité des façades n'ont malheureusement jamais sensibilisé les maîtres d'ouvrage et les architectes responsables des rénovations successives.

En effet, cet ensemble regroupant un collège, un lycée, un institut universitaire technologique et une résidence universitaire a subi de nombreuses interventions qui, peu à peu, l'ont rendu méconnaissable. Je ne peux manquer à cet égard de faire un parallèle édifiant. Le musée des Beaux-Arts, lors de sa rénovation, a vu ses panneaux de façades conçus par Jean Prouvé traités avec grand soin pour permettre leur conservation.

⁴ SAUNIER (Frédéric), « La reconstruction de la gare maritime de la Compagnie générale transatlantique », dans *L'aménagement de la Basse-Seine de 1940 à 1977, un territoire d'expériences*, thèse de doctorat de l'Université Paris I – Panthéon-Sorbonne, UFR 03 Histoire de l'art et archéologie, dir. Danièle Voldman, 2005, p. 106-112

⁵ CREMNITZER (Jean-Bernard), *Architectures au Havre 1840-1989*, Ville du Havre, 1988, 48 p.

Au même moment, des panneaux semblables sinon identiques étaient jetés par dizaines à Caucriauville pour laisser place à de vulgaires murs rideaux.

André Hermant eut une carrière exemplaire⁶. Mettant à profit l'aisance financière héritée de ses parents, il se consacra corps et âme à l'architecture et, en tant que membre de l'équipe rassemblée autour de Perret, légua au Havre deux œuvres majeures : la partie Sud de la Porte Océane et le collège Irène Joliot-Curie. Aucune n'a été épargnée et son collège demeure le pire gâchis patrimonial de ces dernières années, passé sous silence⁷.

Œuvre totale – Hermant dessinait jusqu'au mobilier – livrée en 1957, le collège bien construit et pareillement entretenu était arrivé jusqu'à la fin des années 1990 en parfait état de conservation. Hélas, il aura suffi d'une seule rénovation-extension pour réduire à néant tous ces efforts et démontrer une fois de plus que la normalisation du patrimoine scolaire devrait, pour ses éléments les plus remarquables, faire l'objet d'un soin particulier. Hermant avait d'emblée esquissé les futures extensions ; ont-elles seulement été consultées par la maîtrise d'ouvrage et les concurrents du concours ?

Après le suicide d'Hermant, l'architecte Jean Deroche écrivit cette épitaphe qui malheureusement est toujours d'actualité : « André Hermant plaça en exergue de l'étude dont il avait la charge, voici quelques années, pour le Conseil de l'Europe, cette phrase de Diderot : « Il est une connaissance entièrement négligée par ceux qui sont à la tête de l'administration : c'est celle de l'architecture. Cependant ce sont eux qui ordonnent les monuments publics, qui font le choix des artistes, à qui l'on représente les plans et qui décident de ce qu'il convient d'exécuter. » C'est peut-être de cela qu'André Hermant est mort. »⁸

Il serait dommage que la reconnaissance du centre-ville reconstruit occulte les autres manifestations de la modernité havraise, aujourd'hui négligées mais tout aussi passionnantes. J'ai néanmoins l'espoir que, responsabilisé par l'exemplarité qui lui incombe désormais et conscient des échecs passés, Le Havre saura sauvegarder et mettre en valeur les bâtiments les plus remarquables de son patrimoine architectural.

⁶ ROULLEAU (Nathalie), *André Hermant, architecte et urbaniste (1908-1978)*, thèse de doctorat de l'Université Aix-Marseille I – Université de Provence, UFR Histoire de l'art et archéologie, dir. Claude Massu, 1998, 3 vol., 727 p.

⁷ SAUNIER (Frédéric), « André Hermant. Le collège moderne », *do.co.mo.mo. France*, n°2, juin 1997, p. 3

⁸ DEROCHE (Jean), épitaphe dans « André Hermant 1908-1978 », *Techniques et architecture*, n° 320, 1978, p. 35-36

Le Havre, a permanently modern city

Since its foundation, Le Havre has been a permanently modern city because destruction and reconstruction are usual here. In 1862, so as to permit the widening of the entrance to the port, the destruction of the François Premier tower did not raise any large movement of opinion. After 1945, the first victory of the defenders of heritage was in keeping the old dock basins and, this today, proves to be the most important of them. In Le Havre, functionality has always won over form and on this point the city has never forgotten its name (Le Havre = ship haven)

This rejection of post-war architecture other than heritage is indisputable. Public buildings have especially suffered from this; the City Hall of Auguste Perret and Jacques Tournant, and the Fine Arts museum of Guy Lagneau, Michel Weill, Jean Dimitrijevic and Raymond Audiger have been more or less disfigured. The buildings outside the protected zone have suffered an even darker fate. Three examples of this are: the former passenger terminal of Compagnie Maritime Transatlantique by Urbain Cassan (built in 1935 and rebuilt in 1955 when there was no longer any doubt that regular transatlantic liners would disappear in the mean term, it was certain that the building would be rapidly abandoned. Through lack of maintenance it has not ceased to deteriorate); the former National School of Technical Teaching by Bernard Zeffuss (not particularly well transformed) and the Irene Joliot Curie College by André Hermant (built in 1957, and subjected to a problematic renovation-extension). These three buildings, under different headings, could be of great interest. It would be a pity if the recognition of the rebuilt city-centre should overshadow the other manifestations of the modernity of Le Havre, which are today neglected but just as inspiring.

L'intégration du patrimoine Perret dans l'identité du Havre, « Métropole maritime internationale »

La conception de la ville reconstruite doit peu à l'horizon marin, même si la principale avenue s'ouvre sur la mer. A l'époque, l'idée est de faire une porte de ville qui, vue de la mer, rappelle, au-delà de l'océan, l'entrée de ville de New York, l'un des ports partenaires privilégiés du Havre depuis un siècle.

En proposant une identité de « métropole maritime internationale », la municipalité a voulu renouer avec le grand commerce maritime qui fit la fortune du Havre, tout en affirmant, par le choix du mot « métropole » une identité spécifiquement urbaine dans le réseau des grandes villes françaises.

Comment le patrimoine construit de Perret peut-il se prêter à cet objectif d'aujourd'hui ?

L'identité territoriale : une composante du développement.

La littérature scientifique à dominante psychosociale fait reposer l'identité sur trois concepts :

- la filiation, qui renvoie à la mémoire, au temps long ;
- l'altérité, qui renvoie, pour un lieu, à la singularité de la position géographique dans l'espace terrestre ;
- les valeurs, qui sont l'expression d'une culture singulière des groupes identifiables dans un lieu ;

Ces concepts se situent dans des temporalités diverses :

- celle du monde symbolique, dont relève « l'image », qui stéréotypée devient le mythe ;
- celle de la société dans un lieu, se différenciant de la société de l'ailleurs, sur la durée historique.

Différentes études réalisées depuis une dizaine d'années sur l'image des villes en France, notamment en Normandie, ont cherché à définir l'identité des villes à travers soit des approches comparatives nationales, s'appuyant sur des données statistiques, soit à travers des enquêtes par sondage auprès de la population locale. Leurs résultats ont été confrontés à ce que les élus municipaux de ces villes proposaient comme identité pour leur ville via leurs sites sur le net. L'objectif était de voir s'il y avait convergence entre le regard interne et l'observation extérieure, et sur quels aspects de la vie urbaine.

En ce qui concernait Le Havre, il y a une dizaine d'années, on soulignait des discordances entre ces différents points de vue.

- concernant la filiation : la reconstruction apparaissait comme une rupture, perçue négativement dans la continuité de l'histoire (une ville détruite dans son « être »), alors qu'en externe c'était plutôt l'aspect positif de ville moderne qui ressortait ;
- concernant l'altérité : ce qui se dégageait un peu, avec une convergence des deux regards et les données relatives à l'économie, c'était l'idée d'internationalité liée à l'activité portuaire, donc au commerce maritime international ;
- les valeurs portées par la population renvoyaient à l'activité sportive, qu'il s'agisse des sports de masse comme le football ou des sport à tradition locale élitiste comme la voile, plus précisément le yachting. Le regard extérieur en faisait plutôt une ville ouverte, pour "entreprendre".

L'enjeu pour l'image du Havre était donc de réconcilier la population avec l'idée de modernité impulsée par l'équipe d'architectes réunis autour de Perret pour dépasser la nostalgie de la ville d'avant guerre portée par la population.

L'urbanisme de Perret : du rejet à l'intégration

On peut identifier quelques éléments sur lesquels ont porté et le rejet de l'urbanisme de Perret, et l'intégration actuelle de cet urbanisme dans une identité urbaine en cours de renouvellement.

Le rejet de la modernité apportée par Perret s'est appuyé sur les éléments suivants :

- un projet urbain imposé par l'Etat, contre la volonté des élus locaux ;
- un projet sans références fortes à la maritimité, à la « porte océane » ;
- une orientation de la politique municipale qui, pendant une vingtaine d'années, a négligé l'espace central de la ville, celui de l'architecture Perret, considéré comme un espace « bourgeois » qui n'avait pas besoin d'interventions de la municipalité ;
- et donc une mise à l'écart de la ville des grands courants de l'urbanisme littoral contemporain qui, via les activités liées à la mer, singularisaient les villes littorales par des marinas, des stations de bord de mer, des loisirs marins. Cette situation était en rupture avec la participation du Havre aux courants de l'urbanisme littoral avant la seconde guerre mondiale (casinos, promenades de bord de mer).

Les projets qui ont été élaborés à partir des années 85-90, sous une municipalité de gauche, ont été poursuivis et amplifiés sous une municipalité de droite après 1995, permettant, entre autres, une réhabilitation du patrimoine Perret :

- classement de la ville comme « Ville d'art et d'histoire » en 2000, suivi du classement au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2005, permettant de surmonter la rupture de la destruction en magnifiant la reconstruction ;
- en même temps, participation aux grands courants de l'urbanisme contemporain des villes portuaires pour le réinvestissement urbain des zones portuaires obsolètes pour les activités maritimes. Il s'agit de proposer des lieux de rencontres pour les hommes d'affaires, les séminaires et les congrès internationaux, tout en gardant une spécificité aux lieux. Dans cette optique se réalisent actuellement un Centre de la mer et du développement durable (singularité du lieu dans un contexte mondial), ainsi que le réaménagement des docks en zone de commerce et de loisirs.

Vers une identité partagée pour un développement durable.

La reconquête psychologique du patrimoine Perret auprès des classes moyennes et populaires étant en cours, on peut dire que les habitants retrouvent la dimension de la "filiation" qui posait problème dans le sentiment d'identité havraise.

Il reste à décliner de façon plus affirmée, pour convaincre à l'extérieur, les concepts d'altérité et de culture :

- si les échanges internationaux par voie maritime sont l'un des fondements de l'altérité locale, il faut leur donner une dimension de développement durable. C'est ainsi que l'administration portuaire et l'administration urbaine développent, dans leurs champs respectifs de compétences, le thème du commerce équitable. Cela se traduit pour le port par le soutien aux entreprises de négoce qui privilégient les liens avec des coopératives de pays pauvres dans les secteurs du café ou de l'habillement. De son côté, au moment de Noël, la ville propose un lieu de centre ville pour des stands réservés à

- des artisans ou des petites entreprises intervenant dans le champ du développement durable ;
- la question de la culture, à travers des valeurs partagées par la population locale, participe également au projet d'inscrire la ville dans le contexte mondial du développement durable.

La réalisation de fêtes populaires près de la mer, de panneaux le long de la promenade littorale aidant à l'identification des types de bateaux entrant dans le port, ou remémorant les tableaux des impressionnistes, le soutien au développement des loisirs nautiques pour tous, permettent de faire participer par des fêtes ou par des visions partagées du littoral une culture de la maritimité.

S'y ajoute, à travers le point haut d'observation de l'estuaire du projet de Centre de la mer et du développement durable, le regard partagé sur l'estuaire de la Seine, lieu d'interface et de frontière à la fois entre l'espace maritime, l'espace rêvé, et l'espace continental, l'espace parcouru. Il manque encore des fêtes partagées entre les villes de Honfleur et du Havre, de part et d'autre de l'estuaire.

Enfin, le soutien à la pratique du vélo par l'aménagement d'itinéraires faisant le lien entre le littoral et le centre de la ville basse, ou la ville haute, contribue à l'image de ville durable que souhaite promouvoir la municipalité.

Les actions engagées par la municipalité du Havre intègrent désormais la ville de Perret dans un mouvement de modernisation contemporaine de l'urbanisme au Havre, fondé sur une identité qui puise dans la longue durée historique et dans la spécificité du lieu, et qui étend le centre symbolique au-delà du centre reconstruit. Si le mouvement d'intégration par la population havraise et par les divers types de tourisme du patrimoine Perret semble bien engagé, si l'on en croit entre autres les statistiques de l'office de tourisme, l'enjeu d'aujourd'hui nous semble bien être la participation des classes populaires à cette forme d'identité.

En effet, une autre forme d'identité, celle de ville industrielle, et de ville polluée par les rejets de l'industrie pétro-chimique, coexiste avec l'identité maritime. C'est sans doute à travers des manifestations festives gratuites, et par une action forte pour diminuer les rejets industriels, action engagée par les industries havraises, que peut se réaliser une intégration spécifique de la population havraise dans le mouvement mondial en faveur du développement durable.

The integration of the Perret Heritage in the identity of Le Havre, “International maritime metropolis”

The rebuilt city owes little to the marine horizon. In proposing the identity of “International Maritime Metropolis”, the Municipality wished to renew with the huge maritime trade which made the fortune of Le Havre. Discordance on the identity of Le Havre dominated for a long time : the reconstruction appeared as a negative break (whilst from outside, the positive aspect of a modern city prevailed) ; internationality was connected with port activities and thus with international maritime trade ; recognised values privileged sporting activities (football for popular sports, sailing in an elitist local tradition).

The challenge was to reconcile the population with the modernity impelled by Perret and his team to go beyond the pre-war nostalgia of the city harboured by the population. The projects drawn up as from the years 85-90, under a left-wing municipality, have been continued and amplified by the right-wing municipality after 1995, leading to the rehabilitation of the Perret heritage : “City of Art and History” in 2000, listing in the World Heritage of UNESCO in 2006 ; the rupture of the destruction has been got over by magnifying the reconstruction.

At the same time, the city is taking part in the contemporary movement in urban planning for port cities by an urban re-investment of the port areas that have become obsolete for shipping activities : creation of meeting places for businessmen, seminars and international congresses. A Centre for the Sea and Sustainable Development (a singularity of the place in a global context), and the restructuring of the docks into a shopping and leisure zone are currently under way.

Le centre reconstruit du Havre, entre gestion de l'héritage et émancipation

Une posture d'observateur extérieur sur le temps long (après une longue pratique d'architecte et d'urbaniste public au Havre - sur l'habitat social, sur le littoral -, après un ouvrage récent sur son histoire moderne) me pousse à développer la question de l'évolution du rôle urbain du centre reconstruit.

Préambule

Le Havre se compare peu, par son statut et par son patrimoine moderne, à Chandigarh, Tel-Aviv ou Brasília. Ni capitale, ni très grande ville (quoique grand port), Le Havre est une métropole moyenne au développement économique fluctuant, lequel porte moins qu'ailleurs des dynamiques de forte mutation urbaine.

Par ailleurs, la reconstruction est, au Havre, placée sous le signe du tragique, avec le traumatisme extrême de la destruction, suivi d'un rejet durable de l'œuvre de Perret par la population. D'ailleurs, toute la production architecturale des années 1950-60 en France a souffert des vives critiques après coup de la production de logements standardisés en périphérie, d'où une longue méconnaissance du caractère expérimental de la Reconstruction, notamment pour le chantier du Havre, le plus grand du pays.

Perret n'était pas, comme Le Corbusier, un utopiste, un théoricien de la ville, mais un pragmatique, architecte plus qu'urbaniste. Il a conçu au Havre non les figures singulières du pouvoir mais la chair même de la ville. Sa vision rationaliste précède (et surclasse) une production urbaine normalisée qui allait devenir la règle.

Un centre faible dans la ville et dans l'agglomération

Le centre-ville détruit avait été le cœur battant et le symbole de la ville, entre port et mer, avec un commerce florissant, un bâti dense et une population très mêlée. 40 000 habitants y vivaient en 1939, sur une population de 164 000 (186 000 avec les bourgs du plateau intégrés après-guerre).

En 1999, la population est à peine supérieure (193 000 habitants) mais le centre, devenu peu dense, a perdu la moitié de la population, avec 20 000 habitants depuis la Reconstruction.

Cette déperdition considérable a affaibli l'animation urbaine et commerciale, d'autant plus que toute une ville haute s'est constituée sur le plateau, avec le relogement de nombreux sinistrés (ils étaient 80 000) dans de nouveaux quartiers d'habitat social, puis les ZUP et ZAC et enfin l'expansion pavillonnaire à partir des années 1980. Dès les années 1970, cette ville haute est devenue plus peuplée que la ville basse, séparée d'elle par un fort dénivelé.

Toutes les villes reconstruites ont connu un déficit d'animation, ses causes sont ici durables, à la fois morphologiques (la faible densité du centre) et urbaines (l'expansion périphérique et la ville éclatée). Le règne du centre sur la nouvelle agglomération (250 000 habitants) – voire sur les territoires autour de l'estuaire - est incertain, sur fond de stagnation démographique.

La relance du centre par ses marges

Après la reconstruction du centre, il a fallu structurer, équiper, les nouveaux quartiers du plateau, puis revenir à la ville basse, sur les marges du centre : c'est l'université près de la gare en 1986, l'aménagement

du littoral, de 1985 à 1997, et aujourd'hui la reconquête du secteur des bassins, sur l'interface ville-port. Des études en avaient pointé le caractère stratégique dans les années 1980 et 1990, quelques bâtiments universitaires y avaient été construits ; un projet se réalise maintenant sur les Docks et plus loin au sud, dans le quartier de Saint-Nicolas.

L'aménagement des marges du centre reconstruit apporte de nouvelles valeurs urbaines (les loisirs, le tourisme) qui restaurent l'attrait du Havre. Au risque, avec le futur centre commercial des Docks, d'une dilution de l'animation urbaine. Un centre-ville peut-être trop étendu, dans une ville éclatée qui se rêvait, dans les années 1930 ou 1970, à 500 000 habitants (l'agglomération en fait à peine la moitié).

La difficile réappropriation du centre reconstruit

La reconstruction s'est achevée en 1965, suivie de quelques réalisations remarquables, du musée de Lagneau de 1961 à la maison de la culture de Niemeyer en 1982, qui témoignent d'une quête persistance de modernité par la municipalité élue en 1965. Ce bel édifice de béton marque l'apogée d'un vif débat sur la modernité du centre reconstruit : aujourd'hui unanimement salué, il a été vertement attaqué par l'opposition de l'époque.

Cet épisode le montre, la réévaluation de l'architecture de la reconstruction aura nécessité l'engagement des édiles successifs, à rebours de l'opinion publique. La ZPPAUP, outil de protection et de gestion du patrimoine reconstruit, étudié par une équipe municipale et appliquée par la suivante, montre un consensus établi peu à peu, jusqu'à la reconnaissance actuelle.

Le centre reconstruit est un quartier résidentiel apprécié mais sa population stagne (des couches moyennes, beaucoup de personnes âgées, peu de familles), il est peu dense et ses commerces sont concurrencés par d'autres quartiers. Les nouvelles générations apprécient son architecture, ses logements, la proximité des commerces, l'espace aéré. Le centre reconstruit est réapproprié mais il n'est plus au cœur de la dynamique urbaine.

Vers un projet émancipateur ?

Pourtant, le nécessaire renforcement de la centralité havraise imposera un jour une évolution du centre reconstruit, la recherche des voies de sa densification, de son intensification urbaine. Sachant la cohérence et la qualité de l'ensemble, l'entreprise est délicate et réclamera une approche concertée, fatalement publique et maîtrisée.

En dehors de l'équerre magistrale, réalisée principalement par l'équipe de Perret, plusieurs secteurs sont de moindre qualité architecturale. La ZPPAUP fixe des marges d'évolution du bâti reconstruit qui restent peu exploitées : pas de surélévation, des interventions architecturales peu audacieuses (la réhabilitation des équipements est généralement réussie). Les opérations privées récentes sont denses mais banales : signes d'une difficulté collective persistante à prolonger l'héritage de la modernité, à dialoguer librement avec l'œuvre de Perret, comme l'ont fait Lagneau ou Niemeyer dans les années 1960 ou 80.

Les espaces publics sont un autre chantier d'avenir. L'aménagement du littoral a en partie complété l'œuvre de Perret en façade maritime, sachant que ce dernier n'avait traité le rapport au site aquatique que par des figures monumentales qui laissaient des vides incertains. D'autres lieux sont encore délaissés, tels que la

rive sur l'estuaire (devant le Front de mer sud), au bout de la rue de Paris, ou le bassin du Roy vers Saint-François. La vaste place de l'hôtel de ville, avec son air désuet, ne pourrait-elle aussi un jour évoluer ? Pour conjurer le risque de la muséification, il convient de poursuivre la reconquête active du centre, une quête de modernité dans cette ville moderne ...

The rebuilt centre of Le Havre, between heritage management and emancipation

Unlike Chandigarh, Tel-Aviv or Brasília, Le Havre is neither a capital nor a big city (though it is a big port): an average city with a fluctuating economic development, and which shows, less than elsewhere, the dynamics of a strong urban mutation.

The destroyed city centre was the heart of the city, between port and sea, with flourishing trade, a densely built-up area and a very mixed population: 40 000 inhabitants lived there in 1939 out of a population of 164 000 (186 000 with the townships of the plateau which were integrated after the War). In 1999, for a scarcely larger total population (193 000 inhabitants) the centre, less built-up, had lost half of its population since the Reconstruction with only 20 000 inhabitants. As early as the 1970s, the upper city had become more populated than the lower city, separated from each other by a sharp gradient.

After the reconstruction of the centre and the equipment of the new districts on the plateau, operations were carried out on the edges of the centre: the university close to the railway station in 1986, the structuring of the seafront from 1985 to 1997, and today the re-conquest of the dock-basins sector at the city port interface.

Today the city centre is spread out, forming a residential district appreciated by the new generations but its population is stagnant, not very dense and its shops suffer the competition from other districts. The rebuilt centre has been re-appropriated but, in a spread out city, it no longer has an urban dynamic. The reinforcement of a centrality for Le Havre is necessary; it will require an evolution of the rebuilt centre, an active approach towards its densification and intensification. To offset the risk of turning it into a museum, the active re-conquest of the centre must be continued, a quest for modernity in this modern city.

Tel-Aviv: the Geddes Plan

Sir Patrick Geddes submitted his principles for Tel-Aviv's urban plan in 1925. These were approved with slight revisions in 1927, but it was not until 1938 that the plan was made statutory and named Plan 58 (a.k.a. The Amended Geddes Plan), preserving the main ideas of the original plan.

In Jewish culture Geddes saw a combination of the aspiration for economic efficiency and a realization of the Zionist ideal of settling the Jewish people in its homeland and fostering an affinity with the land. Thus an ideological correspondence was created between Ebenezer Howard's Garden City movement and the Zionist movement. British and German Garden Cities had been constructed as suburban cities providing a solution for overcrowding in the big cities following the Industrial Revolution. Intended to improve the working and middle classes' quality of life, they were designed for a population of approximately 30,000 and were engulfed by a green ring of agricultural land that confined their growth.

Geddes, on the other hand, designed Tel-Aviv as a central city, believing that the city is the suitable place for human society. He adhered to the combination of landscape morphology and culture, setting out to foster society's link with nature and the environment by creating a "green" city that prompts active social life. Tel-Aviv was to serve as a living proof of harmony and balance between pragmatism and vision. Thus he envisioned the city's future as a commercial and financial metropolis and a focal point of lively cultural life.

Guidelines of the Geddes Report and their Implementation in Plan 58

A hierarchy of four street types:

- Main roads running parallel to the sea, functioning as major arteries channeling traffic from south to north and as arteries of commercial activity (24 m wide).
- Minor roads – broad residential streets functioning as secondary arteries channeling traffic from west to east (20 m wide).

This street grid was implemented according to the original plan and has been preserved ever since.

- Home ways – "as few, as short, and as narrow as possible" to prevent passage of traffic through the Home-Block.

These were implemented according to Geddes's directives between the building façades, with a width of 15-16 m, but do not follow the original routes he specified.

- Rose and vine lanes – 1,5 m wide pedestrian paths connecting the main roads surrounding the blocks with their inner common gardens (only a small number of these lanes were implemented).

The Tel-Aviv "Home-Block" is assimilated dozens of times into the "grid" generated by the intersection of main roads and minor roads, forming the basic urban unit, essentially corresponding to the classical scheme of the Garden City. A ring of main roads surrounds quiet, verdant residential areas centered on a public garden. This scheme emerges in each block in different form, in order to facilitate orientation in the city and reinforce the inhabitants sense of belonging to their block. This system resulted in multiple foci, each developing a social life of its own. The block's autonomy and its ability to reconnect endlessly into the existing fabric

enabled the city's continued development to the east and north, without interfering with its qualities. Geddes's vision has come true, providing city center inhabitants with a high quality of life and easy accessibility.

Public gardens, private gardens, and roadside vegetation comprise the city's verdure. The original plan consisted of sixty public gardens at the heart of the blocks, but only thirty were implemented due to difficulties in acquiring the land. The plan took the local climate into consideration and utilized indigenous Eretz-Israeli vegetation requiring little water. The plan's instructions, which left two-thirds of the land free for planting, granted Tel-Aviv the chance of becoming a Garden City.

Rothschild, Chen, and Ben Gurion boulevards create a green ring that demarcates the entire central section of the historic city where the UNESCO World Heritage Site nomination area is located.

The urban cultural center, "The Acropolis," was located in a central area, easily accessible and topographically high. Construction of the national theater Habima began in 1936, but the Mann Auditorium and Tel-Aviv Museum's Helena Rubinstein Pavilion were only built in the 1960s, thus completing the vision.

Dizengoff Circle was proposed in the Geddes Plan as a hexagon (created by connecting the six apices of a Star of David, which, for Geddes, symbolized Zionism, articulating unity and collective endeavor). Geddes's guidelines required architectural uniformity to enhance the impact of the square, which was ultimately built as a circle based on a 1934 plan drawn by architect Genia Averbouch.

Plot size and construction mode : The recommended minimal plot size was 560 sq. m. In effect, the average plot is 450 sq. m. The recommended footprint (one-third of the plot area) and the construction of a single building per plot, had been in force since the construction of Ahuzat Bayit in 1909. Geddes supported this approach and rejected the row house construction prevalent in the European Garden Cities. He maintained that a higher footprint would interfere with the hygienic conditions and increase mortality rate. In actuality, the building's footprint was increased to 40 % of the property size on residential streets, and 50 % in the main activity arteries.

Building height and street section : Building height was set at three stories on residential streets whose width ranged from 15 to 16 meters, and four stories on the main roads whose width ranged from 20 to 24 meters. In the latter buildings Geddes recommended installation of elevators and mixed building functions. Construction on pilotis in the residential streets, which became a norm by the late 1930s, raised the building height from three to four stories, and from four to five stories on the main roads.

Architectural Guidelines

Geddes criticized the local tendency to imitate North European architecture and warned against disregard for the city's location in a warm Mediterranean region. He recommended use of flat roofs and reduction of fenestration size in keeping with local Middle Eastern architecture. He ignored the Modern Movement and its influences, and referred to Palestine as a place with a millennia old settlement culture. Thanks to his

flexible planning and great knowledge, Geddes's plan allowed for development and realization of different design approaches. In the early 1930s the eclectic architecture was replaced by modern architecture which addressed the local climate by reducing openings and using flat rooftops, among other solutions.

Tel-Aviv was planned for a population of 100,000. By the end of the British Mandate (1948), however, the city already contained 8,000 buildings and some 150,000 residents. Its transformation into a metropolis exceeded all predictions. To this day, despite a considerable increase in commercial activity and motorized traffic (with approximately 100,000 people arriving in the historic city daily and an additional 100,000 residing locally), the city is still steeped in green, the distinction between residential and commercial areas is clear, the quality of life is high, access to activity centers is immediate, and the social and cultural life – vibrant. All these are made possible today due to the urban infrastructure envisioned and laid by Sir Patrick Geddes, and its implementation by the city's leaders and planners.

Tel-Aviv is the only place where Geddes's ideas were implemented and are practiced to this day.

Tel-Aviv : la planification de Geddes

En posant ses principes pour le plan d'urbanisme de Tel-Aviv, Sir Patrick Geddes a souhaité créer une ville verte, une preuve vivante d'harmonie et d'équilibre urbains.

Dans son plan proposé en 1938 et appelé le Plan 58, il avait prévu quatre types de rues hiérarchisées :

- les rues principales, parallèles à la mer, axes majeurs nord/sud et artères commerciales
- Les rues est-ouest, grandes rues résidentielles, artères secondaires
- les « home ways » aussi peu nombreuses, petites et proches que possible
- les chemins piétons (seuls quelques uns d'entre eux ont été réalisés)

La Cité Jardin se caractérise par un anneau de rues principales qui entourent des zones résidentielles centrées autour d'un jardin public.

Geddes a ignoré le Mouvement Moderne et ses influences et s'est inspiré de la culture millénaire du Moyen-Orient et de sa tradition architecturale.

Tel-Aviv a été conçue pour 100 000 habitants ; aujourd'hui, chaque jour, 100 000 personnes arrivent dans le centre historique et 100 000 personnes y résident. Mais la ville est toujours verte et la qualité de vie y est élevée.

Tel-Aviv: learning from Modernism

Introduction

A hundred years after the beginning of Modernism, many of its manifestations in architecture across the world are at risk. I intend to raise the notion that learning from the Modernists, by the understanding and the preservation of ideas of Modernism, with careful examination, innovative and measured implementation is relevant and much needed for today's urban communities and environments.

Through the eyes of a practicing architect, a planner and a teacher, I will first redefine Modernism in view of present realities. Later I will present a short discussion concerning Le Havre, Brasília, Chandigarh and Tel-Aviv, all dominated by Modernism. The major part of the discussion will be devoted to Modernism in Tel-Aviv as expressed in its architecture and in its life style.

In conclusion, a presentation of case studies will exemplify the relevance of Modernists' ideas behind architecture and urbanism to the present and the future of Tel-Aviv as well as to other changing societies around the world.

Examining Modernism

Examining Modernism: In contrast to common beliefs reducing modernism to appearance, aesthetics and style, I would suggest that Modern is that which is new, not in line with past understandings. It is a search to express, in a variety of realms and in architecture, common prevailing moods and aspirations of time and place.

Modernism from the late nineteenth century to the mid-sixties of the twentieth century will be addressed, as has been reflected in the life styles of individuals, communities and places, within a social and political context.

The Four Cities and the Two Phases of Modernism:

In Le Havre, Chandigarh and Brasília, Modernism was the outcome of sharp, extreme political events; In contrast, Tel-Aviv has experienced the full evolution of Modernism. Tel-Aviv and Modernism developed simultaneously. Modernism in the four cities will be viewed in the context of its two phases. The first, between the two World Wars, largely influenced by social and political changes following the Russian revolutions of 1917 and by the end of the First World War. The second phase, from World War II to the mid 1960s, as influenced by the search to cure existing societies and their ruined and damaged environments.

The first phase of Modernism had been experienced only by two cities: Le Havre was only partially affected by it, while Tel-Aviv, where social and political ideas were applied both to urban scale and buildings, shaping the city from the start.

The second phase of Modernism, after World War II, had been experienced in a different degree by all four cities.

Whereas in Le Havre the inner city has been rebuilt after its destruction in World War II, Chandigarh and Brasília were designed from the start as new capital cities, according to totally modern concepts of space,

in an attempt to realize dreams for new free and democratic societies, expressed by the emphasis given to state institutions.

The unique evolution of Modernism in Tel-Aviv, the heart of this lecture, will now be discussed in further details.

Modernism in Tel-Aviv.

In the two phases, Modernism in Israel, ideas and dreams of building a new society, are exemplified in the design of rural settlements, as well as in the new urbanism of which Tel-Aviv is a living laboratory.

- a. Tel-Aviv in the first phase of Modernism. After the First World War and under the British Mandate in Palestine Tel-Aviv experienced its first phase of Modernism. Tel-Aviv, Jerusalem and Haifa were all planned along British and German theories of Garden Cities. In Tel-Aviv these theories were partially adopted in Sir Patrick Geddes' Master Plan of 1929, offering a modern urbanism which has influenced the city's development for years to come.

In this period, Tel-Aviv had seen a large variety of Modern buildings, as had been built only in places like Brno in Slovakia, and in the colonial Modern architecture of Casablanca in Morocco and in Hanoi and Saigon in Vietnam. It is the work of a group of young architects, mostly educated in Europe along Modern theories such as the Bauhaus and other trends of Modernism, as represented by Erich Mendelsohn and others, that had dominated the development of Tel-Aviv in its first phase of Modernism.

- b. Tel-Aviv and the Second Phase of Modernism. In the second phase of Modernism, after the Second World War, its architecture had been adopted in the new State of Israel and in Tel-Aviv in particular, where place and time had provided a vacant field for post-war Modern experiments, in the design of neighborhoods, housing and institutions.

The extensions to Geddes' Master Plan provided a framework for the largely needed masses of public housing, civic and cultural buildings. New Public housing followed themes of Le Corbusier's Marseille block of the *Unité d'Habitation*, expressing the change of scale in urbanism and in the counter play between the individual and the city. The eclectic design of public and civic buildings was gradually replaced by Modern architecture as established in Chandigarh and in Brasília, reflecting the presence of public institutions in modern urban schemes. In contrast to Chandigarh and Brasília, in Tel-Aviv these public buildings were carefully integrated into its urban fabric. For this evolution of Modernism and its evidences, Tel-Aviv has been declared a City of World Heritage in May 2004.

Learning from Modernism. Therefore, Tel-Aviv's "White City" represents architectural motifs reflecting ideologies regarding relationships between the individual and the community, the private and the public domains, as well as between buildings and the city.

I will claim that beyond the apparent form and style, it is primarily the social agenda, in ideas and practices of Modernism that is the significant heritage to be found in Tel-Aviv.

Tel-Aviv – The Evolution of Modernism

The Neighborhoods of Neve Zedek and Achuzat Bayit, 1887-1909. I shall now briefly expand on the evolution of modernism in Tel-Aviv.

Towards the turn of the nineteenth century, under the rule of the Ottoman Empire, in the relatively small but rapidly growing port city of Jaffa, emphasis was already given to the development of new streets, parks, and public buildings. This practice had been further emphasized in the design of the first Jewish neighborhoods, marking the first stage in the development of the modern city of Tel-Aviv.

In 1887 a small group of upper middle class community leaders, professionals and merchants established the new association and neighborhood of Neve Zedek.

Twenty-two years later, in 1909, the corner stone for the new neighborhood of Achuzat Bayit was laid, marking the foundation of the new city of Tel-Aviv, the first Hebrew city. The motivation for the founding of both neighborhoods was to serve the needs of individuals, individualism and upper middle class urbanism were respected and not sacrificed as in the case of the Zionist collective settlements, the Kibbutz and the Moshav.

In both neighborhoods, emphasis was given to the design of streets, gardens and public buildings, representing the desire of a community to share experiences and institutions for learning, meeting and well being as discussed 60 years later by Louis Kahn.

All buildings, in spite of different eclectic styles, were designed as part of an overall assembly, paying tribute to shared public spaces and institutions.

After the foundation of Neve Zedek and Achuzat Bayit, Modernism in Tel-Aviv was dominated by parallel developments: Tel-Aviv's first master plan of Sir Patrick Geddes, the development of the architecture of the White City, and the construction of Workers' Cooperative Residences.

Sir Patrick Geddes' Master Plan and the White City - 1927-1948. In the early 1930's private development in Tel-Aviv took place in line with Sir Patrick Geddes' Master Plan, approved in 1929. The plan was strongly influenced by Ebenezer Howard's theory of "Garden cities", which as well influenced the design of new neighborhoods in Jerusalem and the port city of Haifa as well, designed by Richard Kaufmann.

Reflecting public interests, Geddes' plan proposed a hierarchical, layered urban structure, which delicately combined individual and communal realms. A continuous texture of the city is composed of groups of street blocks into which public amenities were inserted, generating a sense of neighborhood within the larger urban system. The plan's skeleton consisted of a coherent grid of streets, weaved into a network of boulevards, open spaces and adjacent public institutions, with Rothschild Boulevard and a block for the major cultural buildings becoming its major part. Another major junction became the circular Dizengoff Square, the major urban space in the city ever since.

The grid is composed of wide main north-south commercial streets, and west-east connectors, dividing the city into what Geddes called "Home blocks" with 600 sq.m. lots, served by local streets, public gardens and institutions.

This infill of basic city blocks with detached buildings of a modest scale and three to four storeys high, surrounded by gardens, was to be built by individual developers. In the late 1930s, the large increase in

Jewish immigration and the accelerated growth in Tel-Aviv's population, have produced a new building type four storeys high with an average of eight units, known as the shared private apartment building, generating a much denser built environment than that conceived by the Geddes plan. Yet, this new building type generated the continuity between individual smaller buildings and the Workers' Cooperative Residences, all contributing to the evolution of the special urban texture and cityscape of Tel-Aviv.

This unique combination between the apparently rigid yet flexible Geddes plan and the search for new and free ways of architectural expression in the design of buildings produced the White City of Tel-Aviv, a new urbanity in the Modern fashion of the time.

The Workers' Cooperative Residences - 1930s to the 1940. In the Workers' Cooperative Residences of the 1930s and 1940s, new terminologies expressing social ideas and physical entities were introduced. Semi-public "community" spaces were presented in modest row housing schemes, arranged around courtyards. Buildings were partially elevated on pilotis to create large shaded open spaces, or community facilities, such as kindergartens and other public functions, whereas flat roofs were used for laundry rooms and meeting places. Building elements, such as ground floors, rooftops, circulation areas and other communal systems, were accentuated on the simple facades.

The Architecture of the White City. Closer examination of the White City and of areas in south Tel-Aviv presents the delicate balance between the structured overall plans and the simple yet flexible and expressive buildings. The rich and varied architectural vocabulary in the White City bridges between what is public, the street, and the private, the apartments.

The asymmetrical composition of building elements has given to these buildings place and identity in their surroundings. This composition, emphasizing circulation and other building elements, i.e., the partly open ground floors and entrance lobbies, influenced by Le Corbusier's architecture, together with projecting stairs and covered balconies, was all expressively presented on the façade. The horizontal layering of apartments in a vertical assembly, has resulted in rich, simple and coherent buildings maintaining diverse yet pleasant street environments.

Even today's alterations of these buildings with significantly added volumes suggest that this principle of rigidity of the overall plan and the free expression of its parts, carries an exceptional potential for the so needed urban revival.

Florentin Neighborhood in South Tel-Aviv, 1920s-1930s. In parallel to the White City in the 1920s and 1930s, a different pattern of development took place in the south fringes of Tel-Aviv.

These developments, by and for the lower middle class, are characterized by the densely built Florentin neighborhood, composed of long, narrow city blocks, parceled into small lots. The mixed use commercial and residential buildings, mostly of a Modern architectural vocabulary, up to four storeys high, aligned along streets and property lines, shared common party walls and enclosed small courtyards in the heart of the block.

Here once again, the rigidity of the land parceling with varied building elements, such as staircases, balconies,

bay-windows and cornice-lines, has resulted in a visually rich urban texture. This traditional urban scheme is unique in the entire urban texture of Tel-Aviv.

I suggest that with the adaptation of existing amenities and with additional building rights, neighborhoods in the south of Tel-Aviv could be rejuvenated, retaining their existing urban fabrics, in contrast to the existing trend of land assemblies and the construction of high-rise buildings, foreign to the character of the place.

The Post-War period and the New State, 1950s-1960. From the Second World War and the establishment of the State of Israel and until the mid 1960s, Tel-Aviv has expanded noticeably, in a paradoxical manner, in a vast scale yet in a modest style, typical of most postwar Modern architecture in Europe and elsewhere.

Expressive individual apartment buildings gave way to simpler structures of larger volume, resulting in almost identical four or five-storey buildings, arranged in simple symmetry and in a repetitive street pattern. These buildings were again typified by raised ground floors, public entrance halls, and larger street façades of balconies screened for privacy with shutters and sun protectors.

Resulting from the enormous growth in population, vast repetitive housing projects, built in a short period of time, began to dominate sections of the city.

Here again, buildings were designed modestly regarding function, use and place in the overall surrounding, with emphasis was given to the public and semi-public domains. Thus, this second phase of Modernism best presents Modern architecture as had been promoted by its masters, reflecting modesty and the constant search for honesty in form, promoting a suitable environment for man : to live, to meet and to create.

Furthermore, today much of north Tel-Aviv, including the areas north of the Yarkon River, has experienced the development of large-scale residential compounds and clusters of high-rise buildings, largely changing the character of the city from a dense urban fabric to a typically fragmented American suburb. These last unbuilt areas, together with dilapidating districts in the South Tel-Aviv are the last resource for Tel-Aviv's urban growth. I argue that much could be learnt from the existing dense urban environments within the Geddes Plan and its extensions, and that with increased densities, their sense of urbanism could be adapted, to halt the trend of suburbanization. These productions of Tel-Aviv's Modernism could be rejuvenated to produce a new sense of urbanism in Tel-Aviv's future development.

In all, Tel-Aviv's Modern are the manifestations of the desire to produce the essence of urbanity, the balance between the private and public domains, emphasizing the public domain as the stage for human interaction. The study of Tel-Aviv's Modernism and its relevance, could bring innovative proposals, for which our city is entitled.

Learning from Modernism - Six Case Studies.

The following case studies, offered as thesis projects by architectural students of mine at Tel-Aviv University, demonstrate the value of Modernist' ideas and expressions to present-day dilemmas in Tel-Aviv.

First Case Study : New Patterns for a Mixed-Use Block in North Tel-Aviv :

This proposal offers an alternative to an already approved plan, for a high-rise development in the middle of Tel-Aviv's White City. The scheme proposes a denser mixed-use development, but retains a balance between built and open public space, using the architectural vocabulary of its surroundings.

2nd Case Study : Learning from Tel-Aviv's Urban Pattern – a new Open Mall :

The scheme attempts to retain the public use of a former cinema and sports center. The proposal maintains the existing street pattern, offering a new urban open mall merging with the nearby market, in the scale and texture of its surrounding.

3rd Case Study : A Multi-Level Urban Garden – Tel-Aviv Cultural Center :

Extending Tel-Aviv's main boulevard and its pedestrian activity into the Cultural Square, the scheme integrates parking, leisure and cultural facilities into a multi-level urban garden. The proposal enhances Geddes' plan, and in addition derives from the architecture of surrounding building.

4th Case Study : An Open Hospital – Tel-Aviv :

Based on Piet Mondrian's theory of the open city and interpreting his drawings into a three-dimensional system of movement, use and formal expression, the scheme dissolves Tel-Aviv's largest hospital into its surrounding and proposes a new wing for cancer patients.

5th Case Study : The Meaning of a new Public Space – an Urban University, North Tel-Aviv :

An urban university weaved into its surroundings, a typical Modernist residential neighborhood in North Tel-Aviv, generates a sequence of new public spaces, strengthening the so-needed sense of urbanity in the repetitive pattern of streets and city blocks.

6th Case Study : Critically Modernist – Weaving the Past into Tel-Aviv's Public Spaces :

Taking a new point of view, the scheme looks at the vast round open space 300 m in diameter as the nucleus and generator of surroundings. Therefore the design adapts past knowledge of urban spaces and activities to evolve in a dense, varied new mixed complex, emphasizing public needs and domains.

Tel-Aviv : apprendre du Modernisme

100 ans après les débuts du Modernisme, on peut apprendre par la compréhension et la conservation des idées qu'il implique et s'en servir encore aujourd'hui dans les villes.

Au Havre, à Chandigarh et à Brasília, le Modernisme a été la résultante d'événements majeurs.

Par contre, Tel-Aviv a expérimenté l'évolution du Modernisme du début à la fin.

Une première phase du Modernisme a eu lieu entre les deux guerres, elle a été influencée par les suites de la révolution russe et la fin de la Première guerre mondiale. La 2^e phase (de la Seconde guerre au milieu des années 60) a consisté à essayer de trouver des solutions pour se porter au secours des sociétés existantes ruinées et blessées. La 1^{re} phase a eu lieu au Havre en partie et surtout à Tel-Aviv. La seconde a eu lieu, à des degrés divers, dans les quatre villes.

Pour ce qui concerne Tel-Aviv plus particulièrement, ce que le Modernisme a créé peut être revivifié pour produire le développement futur avec toujours le projet d'établir un équilibre entre l'espace privé et l'espace public et de faire une ville à la mesure de l'homme.



Tel-Aviv plan, 1931



Tel-Aviv Cityscape, 1940 s



Tel-Aviv Cultural Center, 1959

La Ville Blanche de Tel-Aviv

La "Ville Blanche de Tel-Aviv, le Mouvement Moderne" a été classée par le Comité du Patrimoine mondial de l'UNESCO à Paris le 7 juillet 2003.

En fait, Tel-Aviv est la deuxième des trois villes modernes à bénéficier de cette inscription, et, comme à Brasília et au Havre, c'est toute la trame urbaine en cœur de ville qui a été inscrite, et pas seulement certains bâtiments ; le quartier concerné est en effet en centre ville à Tel-Aviv, et non en périphérie comme c'est souvent le cas ailleurs.

Les constructions concernées datent du début du XX^e siècle et leur style porte des noms différents : *Rationalisme* en Italie, *Fonctionnalisme* en Europe Centrale, *Architecture Moderne* ou *Style International* aux Etats-Unis... Toutefois, à Tel-Aviv, on a adopté le terme de « *Architecture Bauhaus* », d'après la célèbre école allemande devenue un symbole du mouvement architectural moderne.

Les racines de l'architecture moderne à Tel-Aviv remontent aux années 1880-1900. La crise économique de 1926-28 réduisit considérablement l'immigration vers la Palestine et stoppa les constructions. Le chômage poussa alors les jeunes à partir faire leurs études à l'étranger. Beaucoup d'entre eux revinrent au début des années 30 et s'installèrent à Tel-Aviv qui connut alors un essor rapide. Parmi eux, la plupart était de jeunes architectes ; ils avaient poursuivi leurs études à l'Ecole du Bauhaus à Dessau, d'autres en France et en Belgique où ils ont clairement été marqués par Le Corbusier et par Rietveld. De ce fait, les rues de Tel-Aviv sont devenues un laboratoire vivant d'expérimentations architecturales et urbaines de l'époque. En outre, de nombreux architectes essayèrent d'adapter ces courants stylistiques modernes au climat local et au soleil méditerranéen, ainsi qu'aux matériaux disponibles et aux nouvelles techniques de construction.

Ces jeunes architectes ont ainsi profondément influencé la planification et le parti urbanistique jusqu'en 1948, date de la fondation de l'Etat d'Israël, voire pendant ses premières années d'existence. Dans leurs écoles d'avant-garde, ils avaient intégré les idéaux du mouvement architectural moderne et en avaient assimilé les principes. L'idée maîtresse était la rupture avec les styles anciens et le déni de l'architecture traditionnelle. De plus, les progrès techniques qui ont introduit l'acier et le béton ont rangé aux oubliettes le rôle porteur traditionnel du mur. Ils ont aussi réduit les coûts de construction et fourni aux architectes de nouveaux modes d'expression tels que des espaces ouverts, ou l'installation sans contraintes de larges portails en façade, ce qui ne pouvait pas être réalisé par les méthodes d'antan. Le mouvement Bauhaus défendait l'architecture fonctionnelle, fournissant des solutions aux besoins fondamentaux des habitants avec le minimum de moyens, dans l'optique d'élever le standard de vie pour toutes les catégories sociales.

Un « dialecte » architectural local

Les différentes formations des architectes locaux sont très visibles et elles enrichissent de toute évidence l'architecture moderne de Tel-Aviv. Ses principales influences sont celles de Le Corbusier, de l'expressionniste Erich Mendelson, des Ecoles du Bauhaus, de Gant et de Bruxelles. Le dialecte architectural local est donc un mélange de ces différentes influences, combiné aux principes de construction orientaux et aux solutions simples pour faire face aux problèmes climatiques locaux. En conséquence, les grandes surfaces de verre qui symbolisent le style contemporain en sont absentes, vu qu'elles sont inaptes à faire barrage au soleil

et à la chaleur (elles n'ont été maintenues que dans les cages d'escalier). Les bâtiments étaient divisés en pâtés de maisons avec des reliefs et des à-plats pour laisser passer la brise de mer, les fenêtres dentelées ont été remplacées par de longues terrasses noyées dans la façade pour donner de l'ombre, avec des vélums et des clayettes d'aération. On a utilisé des éléments d'inspiration orientale tels que des patios intérieurs, des fenêtres d'aération en hauteur – rondes, carrées ou en moucharabiehs, et des pièces de bois pour l'ombre de style méditerranéen.

Ainsi, la combinaison du style Européen adapté au climat méditerranéen, avec les styles et méthodes de construction locaux, a engendré un « dialecte » architectural unique, qui s'est traduit par des masses imposantes, des reliefs et des à-plats sur les murs, et des formes de balcons très variées. Les fortes courbes tridimensionnelles, et les lignes de fuite horizontales, ont créé des effets d'ombre et de lumière qui sont devenus les caractéristiques de l'architecture de la ville.

Entre 1931 et 1948, environ 3 700 immeubles de « style Bauhaus » ont été érigés à Tel-Aviv, avec des méthodes de constructions simples mais des standards de qualité élevés. Tel-Aviv est devenue la « ville blanche », avec son architecture nette, sans fioritures. L'usage constant de l'enduit blanc renforce la beauté de ces immeubles en plein soleil et se marie avec cette image de blancheur.

Ce style si particulier est aussi le reflet de l'idéologie sociale prédominante durant ces années d'installation et celles qui ont suivi. On interprète souvent la pureté des lignes et la simplicité des ombres comme une volonté de se libérer du style de vie juive antérieure, du temps de la Diaspora, comme une manifestation de désaveu et comme la construction d'une société nouvelle fondée sur des valeurs de simplicité et de modestie, aux antipodes du maniérisme. Des artistes, des peintres, des photographes, des poètes et des écrivains ont alors emménagé à Tel-Aviv et intégré sa vision urbaine et son dynamisme dans leurs arts.

Renaissance de la Ville Blanche

Durant les années 60, l'état des immeubles « de style Bauhaus » s'est dégradé en raison du manque d'entretien et des aménagements réalisés par les résidents pour répondre aux besoins de la vie moderne : certaines terrasses ont été fermées et les façades ont été encombrées par des boîtiers d'air conditionné de plus en plus envahissants. Beaucoup de gens ont quitté le centre ville pour la périphérie. Ce n'est qu'à partir des années 80 que cette attitude a changé et qu'un groupe d'artistes locaux a éveillé l'attention du public sur l'importance culturelle de la ville. En 1984, s'est déroulée une exposition sur « La Ville Blanche » au Musée d'Art de Tel-Aviv, et, vers la fin des années 80, la municipalité de Tel-Aviv a publié un rapport sur les bâtiments dignes d'une restauration. Plus tard, la municipalité a engagé des spécialistes qui ont expertisé les immeubles de la cité historique et en ont fait une classification en fonction de leur style et de leur valeur architecturale et historique.

Environ un millier de bâtiments de style Bauhaus ont été sélectionnés pour une restauration, et, parmi eux, 190 devaient être conservés de manière stricte et restaurés dans leur état initial, sans construction additionnelle. Les autres devaient être rénovés sans supprimer les étages rajoutés ou les extensions arrière. Environ 350 bâtiments furent ainsi réhabilités dans les années 90, la ville a retrouvé sa beauté et les jeunes se sont à nouveau installés en centre ville.

Durant ces dernières années, l'Equipe de Réhabilitation des Bâtiments, à la municipalité de Tel-Aviv, et le

Comité Israélien pour l'UNESCO, au nom du Ministère de l'Education, sont intervenus pour mettre en place la procédure de reconnaissance de Tel-Aviv comme site du Patrimoine Mondial. La déclaration de l'UNESCO positionne la ville comme métropole unique, maintenant éligible à des fonds internationaux pour la poursuite de sa restauration et de sa mise en valeur.

Cette reconnaissance de l'importance du patrimoine architectural des débuts des Temps Modernes à Tel-Aviv attire aussi l'attention du tourisme culturel du monde entier, sur les charmes de sites authentiques, récemment mis en lumière.

Le caractère récent de l'inscription, et la situation politique actuelle rendent impossibles toute spéculation sur les retombées touristiques de l'inscription au Patrimoine Mondial, retombées qui n'ont d'ailleurs pas été à l'origine de la démarche. Pour l'heure, les Israéliens, et notamment les gens de Tel-Aviv, peuvent découvrir, lors de sorties organisées tous les samedis, les lieux historiques et culturels de leur ville.

Le plan de conservation de la Ville Blanche (2650 B) a été approuvé récemment par le comité national de plans et Urbanisme. Ce plan contient un système reconnu par le terme S.T.D (Système de Transfert de Droits de construire). Ce système est conçu pour assurer la conservation totale des bâtiments classés de façon rigoureuse et restaurés dans leur état initial : il donne la possibilité aux propriétaires de céder leurs droits de construire (droits agréés pendant les années quatre vingt), et de couvrir ainsi les frais élevés de la rénovation du projet de conservation total par rapport à une rénovation "simple".

L'année 2009 sera l'année où la ville de Tel-Aviv fêtera son centenaire. Ce sera aussi l'occasion de célébrer les 75 ans du mouvement moderne mondial. Reconstruire le centre ville d'une capitale culturelle et financière pose beaucoup de questions sur le thème de la ville "vivante" et la volonté de transformer le centre ville en musée architectural (voir le "mémoire de Vienne" sur le sujet des "Urban Landscapes").

Les maisons Bauhaus de Tel-Aviv sont devenues inaccessibles du point de vue économique, les prix de bâtiments à préserver ayant augmenté depuis 2003 (l'année de déclaration d'UNESCO), changeant la population traditionnelle de la ville. Des hôtels sont en cours de planification. Que deviendra le futur centre ville blanc ? Comment éviter le phénomène du centre ville magnifique, vide, hors de prix et touristique ?

Il faut retrouver les vraies idées modernes d'une ville destinée à ses habitants ; il faut créer les nouvelles couches urbaines d'une ville adaptée au XXI^e siècle, ajuster les règlements aux besoins des habitants et assurer la continuité de liens étroits entre les différents villes mondiales d'un mouvement unique dans l'histoire de l'humanité.

The White City of Tel-Aviv

The roots of modern architecture in Tel-Aviv go back to the economic crisis of 1926-28 which reduced immigration to Palestine and halted construction. Unemployment pushed the young people to accomplish their studies abroad. With their return to Tel-Aviv at the start of the Thirties, the city experienced a rapid boom. Amongst these students, young architects had continued their studies in the Bauhaus in Dessau, others in France and Belgium. Tel-Aviv then became a laboratory for architectural and urban experiments in order to adapt the modern style to the local climate as well as to the materials available and to new building techniques. From the avant-garde schools, these young architects had retained the ideals of the modern architectural movement and its principles.

During the Sixties, the "Bauhaus Style" buildings became dilapidated from lack of maintenance ; people were leaving the centre for the suburbs. Then this attitude changed ; the White City exhibition in 1984 was followed by municipal actions : inventory of the buildings worthy of restoration, surveys by specialists. As a result, about 350 buildings were rehabilitated in the Nineties ; the city was made beautiful again and young people installed themselves again in the city centre.

Since then, the Municipality and the Israelian UNESCO Committee obtained the recognition of Tel-Aviv as a World Heritage site on 7 July 2003 ; this distinguishes the city as a unique metropolis, eligible to receive funding for its restoration and enhancement. In 2009, the City of Tel-Aviv will celebrate its centenary. Re-building the city centre of a cultural and financial capital sets the problem of the theme of the "living" city and of the transformation of the city centre into an architectural museum.



Tel-Aviv, place Zina Dizengoff, vue aérienne, 1940, DR.



*Tel-Aviv, maison Leon Recanati. 35 route Menahem Begin / 79 rue Mazeh, 1935 ;
Salomon Liaskowsky et Jacov Ornstein, arch.. DR*



*Tel-Aviv, cinéma Esther (hôtel Cinéma), place Zina Dizengoff / 1 rue Zamenhoff, 1939 ;
Yehuda et Raphael Magidovitch, arch. DR.*



Tel-Aviv, maison typique des années trente, rue Achashmal. DR.

Tel-Aviv: New projects within historic areas. Focus on buffer zone issues

New development projects within Historic Urban areas have always been an issue for conservation professionals, decision makers, developers, society in general and the World Heritage (WH) Committee. In recent years, though, more and more often, questions regarding such development in the WH Buffer Zone (BZ), are becoming a matter of concern and long discussions.

On a large scale, it was brought to the forefront of the agenda of the WH Committee, ICOMOS and other cultural heritage groups, following several projects in the last few years.

The most discussed and bitter was probably the case of Vienna, where an ambitious development project has been approved and its implementation even started, just outside Vienna's WH Buffer Zone. The project included several high rising towers, and was the reason for, probably the first time, a threat for delisting of a WH site. Such were later the cases of Koln, London, Liverpool, Prague, Riga and others. These are projects of towers and high rising buildings. Many more are development projects of not such high buildings, but with a considerable or potential impact on the cultural heritage. Some are within an inscribed zone, some in the BZ and others, even outside the BZ.

The problems and issues raised during discussions on such projects, are of different characters, but all have to do with the impact. It can be a visual impact or other, and this is exactly what we should be discussing [certainly not instead of case by case discussions].

Several international documents touch directly and indirectly upon questions of new developments within existing historic urban tissue. We do not wish to be exhaustive regarding the documents, and therefore will use only three of them, for the sake of this presentation. They should provide an illustration and background for further discussion. These documents are :

- The WH Operational Guidelines.
- The ICOMOS Charter on Historic Cities [Washington 1987].
- The Vienna Memorandum.

The WH Operational Guidelines

In the chapter on "Protection and Management", the specific paragraph on Buffer Zones, there are five points [103-107]. One of the points explains the meaning and role of the BZ, in the following words :

" For the purpose of effective protection of the nominated property, a buffer zone is an area surrounding the nominated property which has complementary legal and/or customary restrictions placed on its use and development to give an added layer of protection to the property. This should include the immediate setting... important views and other areas or attributes that are functionally important as a support to the property and its protection... Details on the size, characteristics and authorized uses of the BZ ... should be provided"

The next point says : " A clear explanation of how the BZ protects the property should also be provided".

The "ICOMOS Charter for the Conservation of Historic Towns and Urban Areas"

The ICOMOS Charter, known as "The Washington Charter", deals with changes within the historic urban areas – not necessarily linked with WH, nor with BZs. This document, of 16 points, acknowledges changes within the historic areas and to a certain extent even encourages them saying that: "The introduction of contemporary elements in harmony with the surroundings should not be discouraged, since such features can contribute to the enrichment of an area". At the same time it states, amongst other that: "Qualities to be preserved include the historic character of the town or urban area and all those materials and spiritual elements that express this character, especially:

- Urban patterns as defined by lots and streets.
- Relationships between buildings and green and open spaces.
- Formal appearance, interior and exterior, of buildings, as defined by scale, size, style, construction, materials, colour and decoration.

The charter is very specific on public participation, quality of life and traffic issues.

The "Vienna Memorandum"

The "Vienna Memorandum" was adopted in 2005, by the International Conference on "World Heritage and Contemporary Architecture – Managing the Historic Urban Landscape". It is the direct outcome of the high rise project in Vienna, but does not deal just with high rising buildings, nor with BZs. It opened a long discussion on cities as Cultural Landscapes, a topic beyond the scope of this paper. It recognizes the "strong economic dynamic and recent structural changes in cities" It reminds all that the Outstanding Universal Value is the basis for WH inscription, and its protection should be at the "center of any conservation policy and management strategy". It mentions that sustainable urban development is part of integrated approach. Most important is the statement that "The Vienna Memorandum focuses on the impact of contemporary development on the overall urban landscape..." it goes on saying that "Continuous changes... may be acknowledged as part of the city's tradition..." Like the "Washington Charter" 18 years earlier, it emphasizes the quality of life, improvement of standards, need for the involvement of stakeholders, public space, traffic and parking.

All these and other documents are considered to be part of the ethical papers of the conservation community, they intend to protect the values of cultural heritage, while being part of the society and recognizing its needs, as part of the values of a city.

While looking at the wide scale, of a city, rather than of the individual building, one should ask – what is it that we should preserve (specifically in WH site), what are the major threats and how could those be prevented.

In the relatively narrow scope of WH places, the nomination itself provides some of the answers: we protect the Outstanding Universal Value, as expressed by the criteria under which the place was inscribed, and through the attributes representing those criteria. Therefore, when considering a new involvement, whether in the core zone, in the BZ or even outside both – the main issues to consider are the impacts of the project on those values.

The impact could be physical, such as threat to the fabric through demolition or new, non compatible function. It could be in many cases visual – whether a high rising structure, a change in streets or lots pattern, as the result of new division of building lots, creating larger ones than the historic, effecting the built masses. The most difficult to consider are the aesthetical issues and quite often the quality of execution. The footprint of a new building compared to the historic ones is crucial. The heights, not just visually, but rather as generating higher density, traffic, requiring more and new services, changing the spirit of place, casting shadows – are an extremely important issue.

Wear and Tare of historic fabric as result of more users, is a component quite often neglected.

The determination of the size of the BZ and the functions allowed within it, seem sometime easy but many cases prove the opposite. When hilly areas are the terrain of site, or flat land, the size of the BZ will change considerably. There is a difference between the protection from physical threats and visual ones – but the BZ is just one.

The above mentioned and other daily cases, brought to the consideration of the WH Committee, or not – require some thinking on the integration of new developments in the interior, BZ or surroundings of historic towns.

To facilitate a discussion on the issues, this paper suggests the following:

1. Consider two different kinds of BZs – a close one with one kind of restrictions and a larger one, mainly for visual aspects and air pollution.
2. No new project within the core or BZ could be approved without an impact assessment, looking at the impacts of the new project on the values for which the place has been inscribed.
3. The Spirit of a Place should be determined and questioned for "yes or no conservation". If the Spirit of Place (Genius Loci) is to be preserved, its components have to be studied, documented and made part of the inventory for protection. The impact of a new project on those components will have to be analyzed.
4. Buffer zones and its boundaries must have a legal status, like any other urban planning schemes. The planning regulations for a BZ must be based on a regulatory plan.
5. The managing organ (city authorities) must have conservation dedicated staff, but not less important: inspection staff and unit, knowledgeable and sensitive of cultural heritage conservation issues.

All these points, in addition to the existing documents, with their recommendations – and not ignoring the more difficult and subjective issues of the quality of architecture.

Let me conclude with the words of the "Final Report of the Urban Task Force" chaired by Lord Rogers of Riverside ["Towards an Urban Renaissance", UK 1999]:

"There is a tendency for the planning system to treat historic districts as static, considering that the best way to retain the overall character of the historic district is to conserve as much as possible for as long as possible. In reality, blanket conservation can stifle urban regeneration and undermine the long term futures of our historic areas. We need to build more flexibility into the system, recognizing that in replacing some of the less valuable buildings of the past, we may be providing the opportunity for creating the heritage of the future".

Nouveaux projets dans les périmètres UNESCO : la question des zones tampons

Les nouveaux projets à l'intérieur des zones urbaines historiques ont toujours été un problème pour les conservateurs du patrimoine, les décideurs, les promoteurs, la société en général et le Comité UNESCO. Depuis quelques années, de plus en plus de questions se sont posées et ont été discutées concernant les projets de développement dans les zones tampons des périmètres UNESCO. A grande échelle, c'est une question qui a été à l'ordre du jour du Comité UNESCO, de l'ICOMOS et d'autres instances de conservation du patrimoine. Plusieurs projets ont été concernés ces dernières années, les discussions les plus acharnées concernant le cas de Vienne où un ambitieux projet comprenant de hautes tours a été approuvé (et a même démarré) juste à côté de la zone tampon du périmètre UNESCO. Il a même été question de déclasser ce site à cause de ce projet comme ce fut le cas ensuite pour Cologne, Londres, Liverpool, Riga et d'autres encore. Ces projets concernent des tours et des immeubles de grande hauteur ; certains dans la zone tampon, d'autres à l'extérieur. De nombreux documents s'intéressent à ces questions, nous nous occuperons de trois d'entre eux : le Guide opérationnel UNESCO, la Charte de l'ICOMOS pour la préservation des villes historiques connue comme la Charte de Washington, et le Memorandum de Vienne adopté en 2005. La conclusion revient à Lord Rogers de Riverside (« Towards an Urban Renaissance », UK 1999) : il existe une tendance pour ce qui concerne la planification à traiter les circonscriptions historiques comme des éléments statiques, en considérant que la meilleure façon de maintenir leur caractère historique est de les conserver autant que possible dans le même état le plus longtemps possible. En fait cette chape de conservation peut étouffer la régénération urbaine et miner le long terme de nos sites historiques. Nous devons apporter plus de flexibilité et reconnaître qu'en remplaçant les immeubles de moindre intérêt nous apportons aussi la possibilité de créer l'héritage du futur.

Le Corbusier à Firminy-Vert, une patrimonialisation tranquille à l'orée du patrimoine mondial de l'humanité

A Firminy, lors de la réalisation (1953-1971) de ce qui est aujourd'hui un patrimoine reconnu, les enjeux de développement ont été disposés à au moins deux échelles : la première fut d'établir la démonstration de la pertinence des postulats politiques et urbanistiques du mouvement moderne ; la seconde, d'assurer enfin à Le Corbusier le cadre matriciel de réalisations effectives sur le sol national et à l'échelle urbaine.

Eugène Claudius Petit, député de la Loire dès 1946, ancien Ministre de l'Urbanisme et de la Reconstruction (1948-1952), puis maire de Firminy de 1953 jusqu'en 1971, exprimait ainsi son projet, qui obtint en 1961 le prix national d'urbanisme :

« C'est ainsi que Firminy-Vert est né d'une certaine volonté et de quelques contraintes ; la volonté de serrer d'aussi près que possible des idées maintes fois entendues, souvent exprimées, qui formaient une sorte d'acte de foi, et aussi de confondre les sots et les aveugles, d'éclairer les timides et les médiocres, d'entraîner les hésitants, de réjouir les croyants, je veux dire ceux qui ne désespèrent pas de leur temps ni de son architecture ou de son urbanisme. »

L'Architecture d'Aujourd'hui, numéro 101, avril / mai 1962

En 1954, Le Corbusier s'est vu confier l'élaboration et la réalisation du « centre civique » : église, stade, maison de la culture et de la jeunesse et piscine, centre qui sera inséré dans un premier plan d'urbanisme nommé Firminy-Vert. Il sera ensuite consulté pour la conception de trois Unités d'Habitation qui devaient prendre place dans un second plan d'urbanisme nommé Firminy-Chazeau (1). Une seule de ces trois Unités d'habitation verra le jour.

Les édifices de Le Corbusier à Firminy appartiennent à la dernière décennie de la carrière de l'architecte : le projet de l'ensemble sportif et culturel (Maison de la Culture et stade) est attesté dès 1954 dans les carnets de Le Corbusier. 1959 voit la commande de l'Unité d'habitation par l'Office Public HLM. 1960 fut la date de la commande d'une église pour la paroisse de Firminy-Vert par Eugène Claudius-Petit et Jean-François Baud, président du comité paroissial. Cet ensemble de quatre édifices réalisé, forme le plus important ensemble urbain cohérent bâti par Le Corbusier dans le monde occidental.

Le Corbusier décède le 27 août 1965. Il ne verra de son travail pour Firminy que la seule réalisation de la maison de la culture et les premiers niveaux de l'Unité d'habitation. La piscine sera entièrement conçue et réalisée par André Wogenscky sur l'emplacement déterminé par Le Corbusier et à partir de ses croquis.

Le stade et l'église dont Le Corbusier tracera les plans sont des réalisations posthumes confiées en legs à deux des collaborateurs de l'atelier : André Wogenscky pour le stade qui conduira aussi la fin de la réalisation de l'Unité d'habitation ; et José Oubrière pour l'église (2). L'ensemble de ces édifices, tous protégés parmi les Monuments historiques, est l'apport de Firminy à la demande de classement par l'UNESCO au patrimoine

mondial de l'Humanité de l'œuvre de Le Corbusier dans le monde.

Projet politique, architectural, acte de foi et d'urbanisme, les fonts baptismaux des volontés des concepteurs que furent Le Corbusier et Eugène Claudius Petit n'ont cessé de peser sur les termes mêmes des débats publics, virulents, qui dès 1983 ont vu la protection, en urgence, parmi les monuments historiques des réalisations, même inachevées (!), de Le Corbusier à Firminy.

Si le stade et la maison de la culture n'évitèrent que la ruine, la volonté d'abandon et de destruction de l'Unité d'Habitation, restée fermée 20 ans pour moitié, fut patente, et l'église Saint Pierre attendra 47 ans sa première célébration, 42 ans après la mort de son architecte... après avoir elle aussi été menacée de destruction.

Aux médiations militantes, associatives, l'Etat, par l'application de la loi de 1913 a apporté dès 1983 un socle et un cadre. Les pratiques de valorisation, dès 2001, se sont déclinées et s'organisent aujourd'hui encore à partir de ce diagnostic.

L'enjeu du XXI^e siècle fut bien de faire partager la valeur d'un patrimoine habité « co-construit », d'autant que le patrimoine fut tout autant emblème du renouveau architectural, puis de la « catastrophe urbaine » puis, enfin, de questionnements sur la patrimonialisation d'édifices contemporains ou vécus comme tels, à demi édifiés, pour l'église Saint Pierre.

L'objectif premier fut donc de réconcilier une population avec son patrimoine, déjugé ou jugé délaissé. Inachevée pendant 46 ans, l'église Saint Pierre ne donnait qu'une piètre image de la ville. Fermée pour moitié, elle est aujourd'hui occupée en totalité, l'Unité d'Habitation, était l'image de l'échec du logement social dans une ville où 46 % de la population vit dans du logement social, tandis que le stade et la maison de la culture témoignaient d'un usage constant mais sans support de compréhension de leur valeur artistique. Outre donc la terminaison (2003-2006), médiatisée, mais aussi théâtre d'autant de journées portes ouvertes locales qu'il nous fut possible d'en créer, le chantier de l'achèvement de l'église Saint Pierre de Le Corbusier par l'architecte José Oubrière et la restauration et la réhabilitation de l'Unité d'Habitation (2001-2005) ont été la base de la médiation de la valeur patrimoniale de Firminy-Vert.

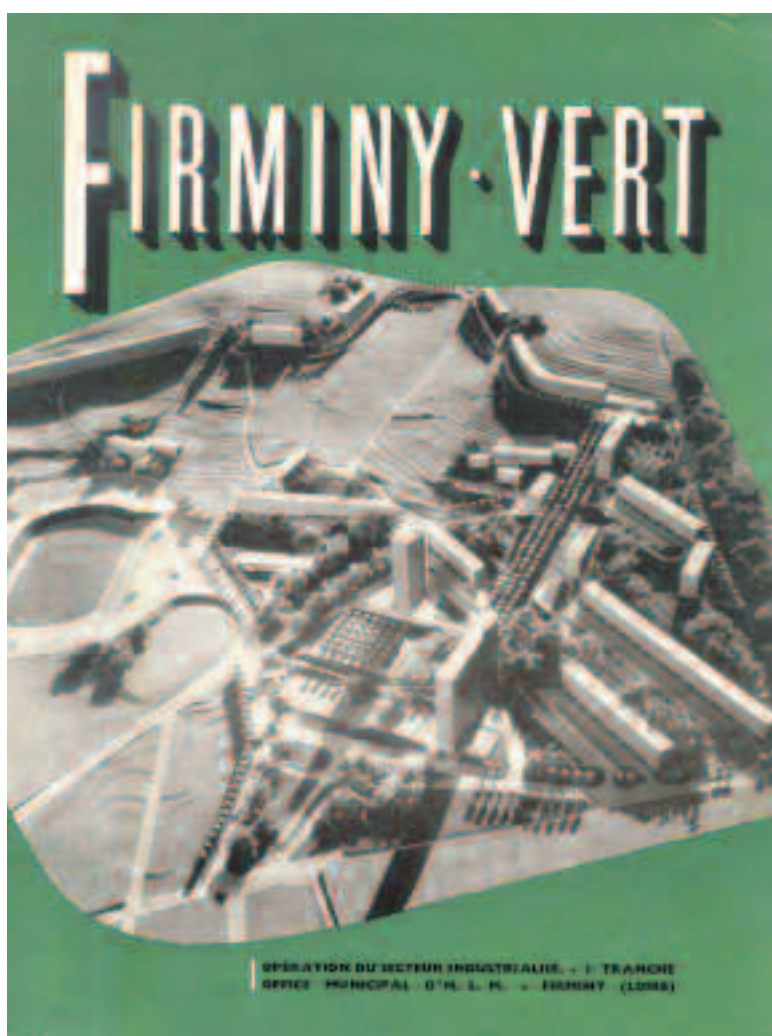
Cette médiation s'est établie aussi sur le classement parmi les monuments historiques et la restauration de la piscine d'André Wogenscky (2006) et l'établissement d'une Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager pour l'ensemble urbain de Firminy-Vert qui s'est inscrit dans la mise en place, du Plan Local d'Urbanisme (2002-2006).

A Firminy, la volonté est aussi à l'échelle et en synergie avec la communauté d'agglomération Saint-Etienne Métropole : la terminaison de l'église Saint Pierre est reconnue en 2002, dans les compétences dont s'est dotée cette communauté de 43 communes, comme un de ses grands équipements structurants au titre de la culture et un centre d'interprétation de l'œuvre de Le Corbusier, antenne du Musée d'Art Moderne de Saint-Etienne Métropole y est installé. Il a ouvert au public le 4 juillet dernier. Depuis avril 2007, date de la création d'un Office de Tourisme communautaire, le « site Le Corbusier » est, dans son ensemble, mis en tourisme par cet Office communautaire ; émanation des quatre Offices de Tourisme existant sur le territoire métropolitain, dont celui, associatif, de Firminy, Ondaine Gorges de la Loire.

Ainsi, au-delà des protections et du travail local, il s'est agi de donner à la ville, par delà son propre territoire, les outils politiques, budgétaires, scientifiques et humains d'un nouvel axe de croissance et d'appuyer le

développement économique de la ville et du territoire de la communauté d'agglomération sur le patrimoine, comme l'un des segments de l'industrie des loisirs. Il s'agit aussi de renforcer le retour sur investissement de ces collectivités, qu'il s'agisse d'image, de recettes, mais bien aussi, sinon avant tout, en termes de services aux habitants.

Patrimoine habité et utilisé quotidiennement, la règle est celle de la primauté à l'usage initial des édifices et à l'encouragement, par une connaissance toujours plus fine de la valeur des édifices, à un usage partagé respectueux, qui fonde la richesse, la fierté et la beauté de la ville. Fait d'art, d'histoire et d'usage, échelle locale et internationale, c'est chacun de ces termes qu'il faut tenir, décliner et équilibrer à égalité de valeur.



1. Voir sur ces sujets les ouvrages :

POUVREAU Benoît, *Un politique en architecture* - Eugène Claudius Petit 1907-1989, collection « Architectes », éditions Le Moniteur, Paris, 2004.

MONNIER Gérard, *Le Corbusier : les Unités d'Habitation en France*, collection « Les destinées du patrimoine », Editions Belin Hercher, Paris, 2002.

2. Il nous faut aussi citer au sein de l'atelier Le Corbusier :

Roger Aujame, Fernand Gardien (†), Alexandre (Oleg) Kujawsky (†), Louis Miquel (†), Robert Rebutato, André Tobito (†) et Iannis Xenakis (†).

Le Corbusier in Firminy-Vert, from a “discrete” heritage to the dawning of world heritage

In Firminy, the challenges of the urban project were double : to prove the value of the political and urban values of the modern movement and to ensure at last for Le Corbusier the possibility for real accomplishments in France on an urban scale. In 1954, Eugene Claudius Petit, deputy of the Loire department as from 1946, former Minister for Urban Planning and Reconstruction (1948-1952), then Mayor of Firminy from 1953 to 1971, awarded the design of the "civic centre" to Le Corbusier: church, stadium, cultural and youth centre and swimming pool, inserted in a first urban plan called Firminy Vert. In a second plan called Firminy-Chazeau, Le Corbusier was then consulted for three "Unités d'Habitation" (residential complexes), only one of which will see the day. The four buildings completed form the biggest coherent urban complex built by Le Corbusier in the Western world.

Most of these buildings have been threatened by abandonment and destruction and, as early as 1983, virulent public debates imposed their protection as historic monuments. The completion (2003-2006) of Le Corbusier's church of Saint Pierre by the architect José Oubrière and works for the rehabilitation of the Residential Complex (2001-2005) provided the basis of the mediation of the heritage value of Firminy-Vert, supported by a Protection Zone (ZPPAUP) for the whole of urban Firminy-Vert and listed in the Local Urban Plan (PLU, 2002-2006).

Since April 2007, a community Tourist Office has been given the task of putting into value the "Le Corbusier site". For this inhabited heritage, the rule is to give priority to the initial utilisations of the buildings, a shared and respectful utilisation, which is the basis for the wealth, pride and beauty of the city.

Les villes du XX^e siècle dans les guides de voyage français

Bien que l'on estime à 10 % seulement le nombre de touristes qui découvrent un site un document à la main (brochure, dépliant ou guide), le marché du guide de voyage est en plein essor, avec une tendance marquée à la multiplication des titres et des collections, une même destination touristique pouvant être couverte par une vingtaine d'ouvrages différents. Les tirages de ce secteur spécifique de l'édition (une bonne vente est estimée à 8 000 exemplaires ; les meilleures ventes dépassent 60 000 exemplaires annuels) sont bien supérieurs aux plus grands succès du livre d'architecture, ce qui en fait un important vecteur de diffusion de l'histoire de l'architecture. Il n'est donc pas sans intérêt de voir comment le cas particulier de l'architecture contemporaine y est abordé, en nous intéressant à la façon dont quatre villes – Brasília, Chandigarh, Le Havre et Tel-Aviv – y sont présentées.

Notre échantillon reprendra la structure du marché du guide touristique, que cinq éditeurs se partagent en France : Hachette (40 %), Michelin (20 %), Gallimard et Petit Futé (8 % chacun) et Lonely Planet (4 %), la diffusion de la production des autres éditeurs présents sur le marché étant par comparaison insignifiante. Les collections les plus vendues en France sont par ordre le Guide du routard (Hachette, 2,6 millions d'exemplaires vendus en 2005, soit un tirage moyen de 30 000 à 40 000 exemplaires par titre), le Guide vert (Michelin, 1,9 million), le Petit futé (Nouvelles Éditions de l'Université, 1,6 million) et Lonely Planet (Place des Éditeurs, 500 000 exemplaires vendus en France, contre 6 millions dans le reste du monde, dominé par l'éditeur australien).

Les guides de voyage se départagent en deux grandes familles, les « culturels » et les « pratiques ». Le guide culturel se propose de faire découvrir une destination dans ses aspects historiques et artistiques. S'inscrivant dans la tradition d'érudition des premières générations de guides, il a depuis soigné mise en page et illustration. Le guide pratique, moins disert sur les aspects culturels, collationne pour sa part des informations destinées à aider le touriste voyageant par ses propres moyens (hébergement, transports). Dépourvu d'illustrations, avec des plans en noir et blanc, plus régulièrement actualisé, il est meilleur marché que le premier. Au demeurant, certains éditeurs de guides développent les deux types de collections, complémentaires (Guide bleu et Routard chez Hachette ; Bibliothèque du voyageur, Encyclopédie du voyage et Géoguide chez Gallimard).

Ainsi, chez Hachette, le « Guide du routard » couvre nos quatre villes, dans ses titres respectivement consacrés au *Brésil*, à *l'Inde du Nord*, à *la Normandie*, à *Israël*. S'il s'est éloigné de son orientation de départ – la découverte de pays lointains, sac au dos, en auto-stop –, le Routard s'intéresse davantage à la vie quotidienne qu'au patrimoine, à la différence du célèbre « Guide bleu », qui continue à s'afficher comme résolument culturel. Le Guide bleu, dont la maquette s'est aérée et colorée, couvre la *Normandie*, *l'Inde du Nord* et *Israël*. En revanche, le *Brésil* n'est plus présent que dans sa collection « Évasion », moins érudite. Quant à la collection « Voir », elle propose deux titres traduits de la collection britannique « Eyewitness Travel », au concept très visuel : *Inde et Jérusalem et la Terre sainte*.

Michelin, de même qu'Hachette acteur historique du guide touristique, a développé son orientation actuelle

en réponse à l'émergence du tourisme de masse au cours des années 1960, lorsque les classes moyennes ont accédé à l'automobile et aux vacances. Avec sa cartographie soignée, le Guide vert conserve son image de spécialiste incontesté des régions françaises. En l'occurrence, Michelin ne couvre ni le Brésil, ni l'Inde, ni Israël. Le « Guide vert » qui, au départ, concernait toute la Normandie s'est par la suite scindé en *Normandie-Cotentin* d'une part et *Normandie-Vallée de la Seine* d'autre part.

Gallimard a pour sa part affirmé dès l'origine des ambitions résolument plus culturelles que ses concurrents, avec deux grandes collections : « Bibliothèque du voyageur » et « Encyclopédie du voyage ». La « Bibliothèque du voyageur » adapte les « Insight Guides » à un lectorat français, en conservant leur mise en page qui tient autant de l'album de photos (400 par titre) que de l'invitation au voyage. Le *Grand guide du Brésil*, le *Grand guide de l'Inde*, le *Grand guide d'Israël* et le *Grand guide de Jérusalem*, richement illustrés, sont vendus chacun 27,50 euros. La collection « Encyclopédie du voyage », également appelée « Guides Gallimard », a recours à de nombreux spécialistes français pour développer un contenu savant sur le patrimoine naturel, culturel et artistique, s'adressant autant au voyageur qu'à l'habitant du lieu concerné. Sa mise en page thématique, qui mobilise plusieurs centaines de documents iconographiques, est assez originale. Il s'agit indéniablement de la collection qui traite le plus largement d'histoire de l'architecture : c'est notamment le cas de *Rio de Janeiro-Brésil*, *Seine-Maritime* et *Terre Sainte*. Enfin, les « Géoguides », en collaboration avec le magazine Géo, en étoffant les rubriques pratiques, cherchent à concurrencer le Routard. Le titre sur la *Normandie 2007-2008* a été publié pour la première fois en 2005. Le Petit Futé, édité par une maison indépendante qui s'est au départ spécialisée dans les guides de villes françaises à destination de leurs habitants et étudiants, a depuis une quinzaine d'années fait le pari de couvrir toutes les destinations mondiales. Dans un secteur où la neutralité de la rédaction passe pour une composante essentielle de la qualité du guide, le Petit futé se distingue par les encarts publicitaires qui lui permettent de commercialiser ses « Country guides » pour la somme de quinze euros. Le Havre est traité dans trois titres : le « City-guide » *Le Havre et son agglomération*, pour les locaux et le *Petit Futé Normandie* et le *Petit Futé Seine-Maritime*, pour les touristes. Le *Petit futé Brésil*, lancé en 1997, a fait partie de ses premiers titres. Le *Petit futé Rajasthan-Inde du Nord* et le *Petit futé Israël* sont plus récents.

Enfin, les éditions australiennes Lonely Planet, leader mondial du guide de voyage, ont d'ores et déjà traduit en français leurs titres sur le *Brésil* et *l'Inde du Nord*, mais pas *Israel and the Palestinian Territories*, à vrai dire tout juste paru, *ni Brittany & Normandy*. Sa percée récente et remarquée dans le secteur bénéficie de la réputation de sérieux de la version anglaise, qui se veut exhaustive tant sur les renseignements pratiques que sur la vie culturelle.

Même en se limitant aux titres les plus diffusés, la place manque pour procéder à l'analyse détaillée de la place que chacun accorde à la ville qui nous intéresse : commentaire, analyse historique, liste des sites à voir, des monuments et musées à visiter, cartographie, le cas échéant illustrations, d'autant que la tonalité peut varier au fil des éditions. Nous nous en tiendrons à quelques remarques générales.

Première remarque : la découverte de l'architecture et de l'urbanisme modernes par le grand public ne va pas de soi : c'est une affaire d'*aficionados*, comme en témoignent ces différentes mises en garde : « si la curiosité vous démange, ou si vous êtes fou d'architecture, alors cette ville-musée bien spéciale qu'est Brasília est peut-être pour vous » (Routard) ; « Si vous vous intéressez à l'architecture moderne,

vous passerez facilement quelques jours à visiter des bâtiments et monuments tous plus impressionnants les uns que les autres. Sinon, ne séjournez à Brasília que si vous y êtes obligé » (Lonely Planet). À propos de Chandigarh : « La visite de Chandigarh intéressera surtout les passionnés d'architecture contemporaine » (Guide bleu). Ou encore : « si vous venez découvrir l'Inde traditionnelle, passez votre chemin. En revanche, si vous souhaitez approfondir vos connaissances en urbanisme, il n'y a pas meilleure adresse que cette ville, la moins indienne du pays » (Petit Futé, *Rajasthan-Inde du Nord*). Le Petit Futé *Inde* est encore plus lapidaire : « Haryana : si peu à voir. Sauf Chandigarh, qui ravira à coup sûr les étudiants en architecture. [...] Vous ne faites pas d'études d'architecture ? Alors, passez votre chemin et rendez-vous à Amritsar ».

Cela dit, l'appréciation, récente, des ensembles urbains et/ou architecturaux modernes entraîne une requalification, souvent incertaine, de l'espace et des réalisations concernés. Par exemple, le Routard avoue, à propos du Havre : « Naguère, on hésitait à décrire longuement une telle ville dans un guide touristique ! » Et, plus loin : « le touriste amateur de vieilles pierres sera certes un peu déconcerté. Le voyageur curieux de comprendre son époque sera étonné de découvrir un centre-ville classé par l'Unesco au Patrimoine mondial de l'humanité ». Mais, tout bien considéré, « Le Havre mérite bien un détour prolongé ».

Au demeurant, l'expression de ces réserves n'est pas toujours exempte d'incohérences dans la rédaction. Par exemple, le Routard, quelle que soit son hostilité à Brasília, qualifie l'architecture de Niemeyer de « prodigieuse » et concède que « pour les initiés, l'audace architecturale des bâtiments publics et des monuments sera sans doute stupéfiante ». Au demeurant, ce ne sont pas moins de dix-neuf édifices qui sont décrits dans la rubrique « À voir », dont deux sont gratifiés de trois étoiles et sept de deux. À l'inverse, le Guide bleu a beau attribuer deux étoiles à Chandigarh, il prétend que « quatre heures suffisent pour découvrir les quartiers les plus intéressants : le secteur 1 et ses bâtiments officiels et le secteur 10 où sont regroupés les musées ».

Il semblerait que les guides, traditionnellement focalisés sur les monuments et les musées, ou même les curiosités, soient déroutés par l'appréhension d'un ensemble urbain moderne. Une rapide enquête sémantique montre que, contrairement à la pratique de ce genre littéraire, les guides semblent en panne d'adjectifs, comme si les qualificatifs que l'on trouve habituellement dans les guides étaient impuissants à décrire les villes de la modernité. La célèbre enquête menée par Bernard Lerivray sur les Guides vert et bleu Normandie a montré, outre l'abondance des attributs, la récurrence du terme « beau ». Or ce dernier est, à une exception près, absent de la description de nos villes. En effet, seul le Guide bleu *Évasion* (Hachette) ose recourir à cette notion à propos de Brasília, qu'elle gratifie de deux étoiles : « ville futuriste, controversée, la ville s'élève, belle et imposante ».

Le plus sidérant est que sur notre échantillon de vingt guides, le terme de « moderne » utilisé comme qualificatif n'apparaît que deux fois, à propos de Chandigarh (Lonely Planet) et Brasília (Petit futé). Seuls cinq adjectifs reviennent à deux reprises : futuriste (Guide bleu *Évasion* et Petit futé sur Brasília), prospère (Lonely Planet sur Brasília et sur Chandigarh), propre (et même « la plus propre » de l'Inde, Routard, ou du pays, Lonely Planet), ordonnée (Routard et Lonely Planet sur Chandigarh) et arborée (Lonely Planet sur Chandigarh et Guide vert sur Le Havre). Pour décrire les édifices, le recours aux substantifs fait la part belle à « l'audace » et à la « hardiesse ».

En qui concerne les connaissances architecturales diffusées par les guides imprimés, le fait qu'il s'agisse d'un urbanisme et d'une architecture signés agit comme un repère, et les auteurs sont nommément cités. Le plan d'urbanisme de Lucio Costa est expliqué de façon détaillée, les réalisations d'Oscar Niemeyer (le véritable « héros » de Brasília selon le Routard) font l'objet d'appréciations élogieuses, et la contribution de Roberto Burle Marx est parfois évoquée. Plus étonnant, aux côtés de Le Corbusier sont parfois mentionnées la commande initiale à Albert Meyer et Matthew Nowicki (par le même Petit futé qui conseille de passer son chemin), la collaboration de Pierre Jeanneret, Maxwell Fry et Jane Drew (dans les guides culturels : Guide bleu et Bibliothèque du voyageur), ainsi que l'implication d'architectes indiens. Quant à Auguste Perret, qualifié de « farouche adepte du béton » (Routard), de « maître du béton armé » (Guide bleu), de « magicien du béton armé » (Lonely Planet), il a créé « un nouvel ordre, celui du béton armé » (Géoguide). Et le Petit futé de placer Perret sur un pied d'égalité – excusez du peu – avec François I^{er} pour ce qui est du destin de la ville du Havre : « l'un l'a inventée, l'autre l'a réinventée. Le premier l'a créée, le deuxième l'a façonnée ». En ce qui concerne Tel-Aviv en revanche, si quatre des cinq guides ont intégré un encadré sur « l'architecture Bauhaus » ou « style international » qui évoque le rôle joué par Gropius, peu d'architectes sortent de l'anonymat, sauf dans le Guide Gallimard.

Il est à présent temps de s'interroger sur la façon dont l'aspect patrimonial est traité. En réalité, à notre grande surprise, la notion de patrimoine est pratiquement absente de la présentation des villes du XX^e siècle. La seule exception concerne Le Havre, et encore dans deux guides seulement : le Géoguide et le Petit futé, qui ne revendiquent pas d'être des guides culturels. Plusieurs guides n'abordent à aucun moment le classement de Brasília comme Patrimoine mondial. C'est le cas des guides Hachette (Routard et Évasion). Plus surprenant encore : le guide Gallimard ne le mentionne que tout à fait incidemment. Quant à Tel-Aviv, lorsque le classement est mentionné, cela ne modifie pas les suggestions d'itinéraire ou de visite. Aucun édifice n'est localisé ou décrit – seules quelques rues sont indiquées. Quant aux démarches de Chandigarh auprès de l'Unesco, dans la perspective de son inscription au patrimoine mondial, elles sont totalement ignorées. De toute façon, la portion de la ville dans les guides de l'Inde, même lorsqu'ils se limitent au Nord du pays, est plus que congrue.

Cela dit, pour nuancer le tableau parfois sombre qui se dégage de cet aperçu, revenons au cas du Havre. Pour le Routard, « les constructions d'Auguste Perret sont devenues l'attraction de la ville depuis leur classement par l'Unesco ». Cela dit, fait rarissime, le guide déclare forfait et signale que « des guides très compétents sont chargés des animations, et donneront toutes les clés pour apprécier la ville comme il se doit ». Le Géoguide, s'il risque une affirmation hasardeuse sur l'inscription du projet urbain de Perret et de ses disciples « dans la tradition rationaliste antique », utilise en revanche la notion de classicisme structurel. Il mentionne, au titre des « contributions plus récentes au patrimoine havrais », la maison de la Culture de Niemeyer, la passerelle métallique de Gillet et le musée Malraux de Lagneau et Audigier. Pour le Petit Futé (édition de 2005), « Le Havre, c'est la poésie réinventée du béton. Bref, une ville dont on ne peut que tomber amoureux et dont le charme lui permet aujourd'hui de se porter candidate pour la France au patrimoine de l'Unesco pour la reconstruction de son centre-ville ». Et de développer une notion nouvelle : « C'est toute la ville qui est un monument à visiter, à comprendre et à découvrir. Il faut la considérer dans son ensemble pour en apprécier les tours, les détours et les contours ». Il s'agit d'une façon tout à fait

novatrice d'exprimer les choses. La familiarité de longue date du Petit futé, qui, rappelons-le, publie un guide du Havre à destination de ses habitants, avec les enjeux patrimoniaux de la Reconstruction a porté ses fruits, à destination du grand public. Voilà qui me paraît pouvoir être porté au crédit des pouvoirs publics du Havre et de leur engagement ancien et décidé pour protéger le centre reconstruit. En voir une trace dans un guide touristique largement diffusé constitue une lueur encourageante.

En conclusion, notons que nos quatre villes symboles du XX^e siècle constituent bien, par la médiation des guides de voyage, un facteur d'introduction à l'architecture moderne. Toutefois, si les édifices y font le plus souvent l'objet d'une description élogieuse ou, à tout le moins, respectueuse, le phénomène urbain déroute généralement les auteurs de guides, à court de références pour décrire la ville moderniste.

The presentation of the cities of the 20th century in french travel guides

The travel guide market is constantly expanding. Editions are numerous : the best sellers exceed 60 000 examples a year, figures higher than the best successes for architectural books. The author studies the distribution of the travel guide market between five editors in France.

The study shows the interest that their publications give to the four cities. The place given to architecture and modern urban planning is very variable. One finds firstly the point of view : the discovery of modern architecture is the concern of aficionados, others follow the usual beaten track. Thus "if you are eaten by curiosity, or if you are mad about architecture, then this very special museum city which is Brasília is perhaps for you " (Le Routard).

In the appreciation of achievements, authors are very prudent. Le Routard wrote on the subject of Le Havre : "Not long ago, one hesitated to give a long description of such a city in a tourist guide !". These reserves are not examples of incoherencies : Le Routard, hostile towards Brasília, qualifies Neimeyer's architecture as "prodigious" and concedes that "for the initiate, the architectural audaciousness of the public buildings and monuments will no doubt be stupefying".

In these guides, signed architecture and urban planning are positive marks and the main authors are mentioned. The notion of heritage is often absent (with an exception for Le Havre), the mentions of listings as World Heritage sites are frequently incomplete.

A mediation of the travel guides confirms that the four symbolic cities of the 20th century are indeed an introduction to modern architecture. Buildings are most frequently the subject of a laudatory description or at least a respectful one ; the urban phenomenon generally perturbs the authors of guides, who lack references to describe the modern city.

L'événement, l'architecture, la presse : une fortune critique du musée du Quai Branly

J'ai établi une sorte de revue de presse, une fortune critique de l'opération du musée des Arts premiers du quai Branly, qui doit paraître cet automne dans la revue *Le Débat*. Il s'agit d'un article assez long (d'environ 18 000 mots) dont je ne peux faire ici qu'une brève évocation, assez mutilante puisque ce genre de travail fonctionne justement sur sa longueur, sa précision, et sur une sorte de marqueterie d'opinions, sur le tissage du moment où ces opinions sont émises, du média dans lequel elles paraissent et, bien sûr, des thèmes qu'elles abordent.

C'est un exercice que j'aime bien et que j'ai déjà pratiqué quelquefois, notamment en ce qui concerne les unités d'habitation de Le Corbusier, l'affaire des Halles de Paris, les difficultés judiciaires de Pouillon, les polémiques du Grand Louvre ou de l'Arche de La Défense, et, pour *Le Débat* déjà, l'affaire de la Grande Bibliothèque de France, en 1995.

C'est une manière de souscrire à ma façon, c'est-à-dire en "amateur", à cette fameuse théorie de la "réception" que Hans Robert Jauss invitait à pratiquer en ce qui concerne les textes littéraires et qui, une trentaine d'années après qu'elle avait été publiée, une vingtaine après qu'elle avait été traduite en français en 1978, a connu une grande diffusion dans le milieu des historiens de l'architecture.

Pour Branly, je me suis concentré sur les articles qui évoquaient l'architecture, dès lors qu'elle est devenue effectivement visible. J'ai négligé tout ceux qui traitaient du concours et surtout des débats et querelles scientifiques, institutionnelles et politiques antérieurs, qui courent sur une quinzaine d'années. Mon corpus était constitué d'articles parus autour de l'événement proprement dit, soit entre le printemps et l'automne 2006, le musée étant inauguré le 20 juin.

Le musée du Quai Branly et sa réception dans la presse et le public sont particulièrement révélateurs de plusieurs évolutions majeures qui ont affecté les questions d'architecture, les procédures et par conséquent les esthétiques dans les récentes années. D'abord, la mise en concurrence générale des villes et des pays. Ensuite la redéfinition de la figure de l'architecte dans l'univers du vedettariat mondialisé et transdisciplinaire (un Philippe Starck vaut strictement une *rock star*). Et puis le nouveau statut de l'œuvre construite, et particulièrement du monument, de son image, de la manière dont il lui revient de déployer tels ou tels signes dans le système "spectaculaire" généralisé. Et du profit symbolique qu'en attendent les commanditaires. Et encore (tout cela est enchaîné), le statut particulier du musée à l'âge du tourisme et de la culture massifiée. Enfin, le rôle des médias dans un réseau complexe, tissé d'ambiguïtés, qui va de la libre critique à la communication, à la publicité et à la simple courroie de transmission. Un réseau que j'estime proprement corrodé, si ce n'est véritablement corrompu.

Dans de nombreux secteurs de la vie culturelle, il est fréquent que le jugement de l'opinion, qu'il s'exprime dans les journaux ou dans les conversations, soit en désaccord avec celui des experts. C'est le cas dans le domaine du cinéma, ou de l'édition, et, plus généralement, dans ceux qui sont maintenant organisés comme des industries, et dans lesquels les techniques de fabrication du goût et du jugement sont comparables à celles qui servent à jeter n'importe quel produit sur le marché. C'est ainsi pour la mode, c'est ainsi pour

l'objet d'art, et pour l'architecture, qui est devenue un "consommable".

Mais le *marketing* ne fait pas tout. Il peut exister certaines qualités spécifiques, des traits d'écriture propres à telle ou telle œuvre qui séduiront un large public tout en suscitant la réticence de la critique. Ce peut être le cas dès lors que, comme chez Jean Nouvel, on manipule des signes trop explicites. Ainsi pour Branly auquel il a été reproché d'employer des scénographies de parc à thème, du divertissement, ou de recréer des ambiances qui ne renvoient pas à la culture architecturale proprement dite (à supposer qu'on puisse la définir) mais plutôt à des imaginaires de l'exotisme ou même du cinéma populaire.

Il y a une trentaine d'années, lors de l'achèvement du Centre Pompidou, le public, interloqué par cette "raffinerie", comprenait mal les qualités que semblait lui reconnaître le monde de l'art et de l'architecture. Avec l'ouverture du musée du quai Branly, la situation est renversée. L'enthousiasme de commande de la presse, l'efficacité du lancement médiatique de cet équipement, l'affluence considérable du public (350 000 visiteurs fin septembre, un million fin janvier 2007, 1,7 millions en juin, au bout d'un an, et bientôt deux millions) ont contrasté avec la mine dubitative qu'affichait l'essentiel du milieu professionnel, architectes, critiques, conservateurs de musée, et souvent les simples amateurs.

Il est délicat de rendre compte des jugements émis par la presse internationale. D'abord à cause des difficultés linguistiques, bien sûr. Du fait aussi du très grand nombre de parutions. J'avais ma propre collecte, Internet m'a aidé à l'enrichir, et surtout le service de presse du musée Branly, qui conserve une quarantaine de gros dossiers chronologiques à reliure spirale, de 200 à 300 pages chacun. Les articles y sont parfois classés en fonction du type de média, parfois pas, et l'essentiel de cette masse, épuisante à consulter, consiste en brèves, en "alertes" audiovisuelles, en micro informations extraites des pages loisirs ou radio-télévision des divers journaux et magazines.

On y est saisi par la réduction d'une large part de cette "substance médiatique" à un rôle de communication publicitaire. L'essentiel de la presse contemporaine déploie une stratégie d'appui aux événements dont, en retour, elle se nourrit. Elle picore dans les dossiers de presse, elle ressasse les jugements déjà entendus, elle disperse à l'infini les mêmes images, les photographies les plus spectaculaires (tel fétiche congolais, tel costume de chaman evenk de Sibérie, occupant la double page des journaux comme un beau soleil de rubans et de lanières de cuir). Ces objets sont souvent sur fond noir, très dorés, comme dans la scénographie de Nouvel, comme dans les boutiques des marchands, comme dans les clichés diffusés en appui des grandes ventes.

La thématique de ce musée, les choix scénographiques de l'architecte et l'emploi de connotations animistes et de références paysagères sont entrés en résonance avec deux passions contemporaines, l'art primitif et son marché, et la mode qui entoure la culture des jardins. Ces deux aspects en quelque sorte latéraux ont à eux seuls suscité beaucoup d'articles et d'interviews.

Les véritables analyses, un peu consistantes, se perdent dans la masse car elles sont rares. Plus encore celles qui émettent un point de vue argumenté sur l'architecture. La plupart des journaux étrangers consacrent des développements à la tradition française des grands projets présidentiels, au foisonnement d'équipements culturels dans Paris. Beaucoup exposent, avec plus ou moins de détail, l'essentiel du débat scientifique et éthique et des polémiques qui ont été soulevées, certains avec quelque ironie quant aux remords tardifs de l'ancienne puissance coloniale et parfois une touche de francophobie (c'est le cas de

certaines publications nord-américaines].

Sous la plume des correspondants non spécialisés, les jugements architecturaux sont en général modérés ou favorables ; le plus souvent inexistant. Comme il est de tradition dans la presse anglo-saxonne, plusieurs articles paraissent successivement, la critique étant confiée à un columnist, spécialiste du sujet.

C'est de ce type de parution que relèvent les rares commentaires hostiles que j'ai pu relever. Moins nombreux qu'on aurait pu penser d'ailleurs, sachant qu'Outre-Atlantique et en Grande-Bretagne (comme en Espagne, en Italie quelquefois), la critique proprement architecturale est plus développée dans les quotidiens, plus libre et virulente, parfois aussi capricieuse, que dans les journaux français. Il reste que ce type de production a généralement été assez hostile, parfois très hostile.

Ainsi Tom Dyckhoff, dans le *Times* : "C'est plein d'à-coups, malcommode et lourd. C'est un édifice qui jamais ne prend : pas une cuisine liée, mais un ragoût d'ingrédients lourds et mal assortis. (...) Excentrique, incohérent, plein de doutes inaboutis, une parfaite épitaphe pour Jacques Chirac."

Newsweek avait estimé que "la métaphore de jungle est si appuyée qu'elle finit par paraître niaise, ou condescendante". Après un premier article assez informatif, paraissait dans le *Guardian* le jugement très négatif du critique d'art, Fiachra Gibbons : "Musée des Faux-Arts". Il était sauvage : "C'est un absurde désastre qui rivalise dans l'incompétence avec notre Dôme, (...) un naufrage catastrophique dans un marécage de poncifs prétentieux". Le Quai Branly "vous donne envie de pleurer. (...) Confuse jungle, à vous donner la migraine, parmi les échos lointains des tambours tribaux, comme dans le pire cauchemar d'Européens atteints de malaria dans le continent noir."

A Londres, l'hebdomadaire professionnel *Building Design* revient sur les métaphores culinaires, estimant que c'est "une bouillabaisse d'ingrédients fortement parfumés, liés entre eux par une série de préoccupations spatiales très affirmées", et que, malgré une évidente habileté de scénographe, le musée témoigne d'une "indifférence typiquement française aux questions tectoniques", indifférence qui fait qu'une "part extraordinaire de ce qui constitue l'édifice repose sur des nuances de peinture appliquées à la brosse, et sur des films adhésifs collés sur les vitres".

Michel Kimmelman attaque dans le *New York Times* "un musée de scénettes chaotique, et condescendant". "Si les Marx Brothers avaient dessiné un musée pour des cultures non européennes, ils auraient inventé ces galeries d'exposition permanente, conçues comme une jungle spectrale, rouge et noire et ténébreuse, dans laquelle les objets ont été choisis et installés sans guère de logique apparente. (...) Le colonialisme d'une époque révolue y est remplacé par un nouveau type de condescendance française. (...) L'atmosphère est celle d'une boîte de nuit à dix heures du soir."

Je ne parlerai pas ici du traitement de l'affaire par les quotidiens français. Il y faudrait trop de temps et de nuances ; et c'est franchement décevant. Mais, lorsque vint dans le courant de l'été l'heure des premières synthèses, *Libération* donna une petite revue de presse : "Le musée Branly étreillé par la presse étrangère". Et le sous-titre précisait : "condescendant", "sombre", "à pleurer", le musée des arts primitifs accumule les griefs. Étaient cités les articles de Kimmelman et Gibbons. La semaine suivante, dans *Le Monde*, un grand papier d'Emmanuel de Roux insistait a contrario sur le fait que "l'architecture de Jean Nouvel a(vait) séduit presque toute la presse", ne voyant, avec le ton diplomatique qu'affecte souvent son journal, que quelques "discordances" qu'il convenait juste de "noter" dans les articles du *New York Times* et du *Guardian*.

La presse française (plus connivente pour des raisons de proximité sociale ou mondaine) a souvent répercuté les slogans que lui servaient le dossier de presse ou les propos distillés par Jean Nouvel. Prompte à s'emballer, elle semble considérer que c'est son rôle que d'entretenir dans l'opinion une sorte d'euphorie générale. Insecte géant, déhanché, recouvert d'écailles et de plantes, caméléon, créature métisse, mille-pattes géant, baleine rouge, anaconda, lézard rampant, crocodile de forêt ou gigantesque serpent métallique d'une part, arche, pirogue, vaisseau, paquebot, cargo, porte-avions ou porte-conteneurs d'autre part : les métaphores que se bricolent les commentateurs, jetées en vrac et peu argumentées, ont toutes en commun qu'elles renvoient à deux vieux mythes fondateurs : celui de l'arche de Noé et celui du cargo.

Télérama a eu l'honnêteté de préciser n'avoir pas encore visité les galeries d'exposition, sinon pour y "jeter un œil, et un seul". Pour des raisons diverses, nombre de journalistes écrivent leur article sans avoir vraiment visité. Ils décrivent et donc inventent pour partie un paysage qui n'existe pas, ou pas encore. Ainsi pour le jardin, que *Le Point* décrit comme une "forêt luxuriante" alors que les photographies montrent des tas de terre et de débris de chantier. C'est du journalisme d'accompagnement qui cherche à enjoliver, à magnifier une réalité peu perceptible.

Il faudrait du temps pour rendre compte du travail de la presse féminine, grande pourvoyeuse d'illusion. Dans *Elle Décoration* Trétiack célèbre "La divine surprise de l'ère Chirac". Je réserverai un sort particulier à l'article rêveur de *Marie-Claire Maison* qui paraît le premier octobre, encore imprégné des langueurs érotiques de l'été. Jean-Pascal Billaud commence par une évocation paysagère légèrement fantasmée : "On aime (...) la savane ondulante de graminées venues de l'Ile-de-France (...) qui s'étend au pied des bâtiments". Je suis retourné au moins dix fois quai Branly, je n'ai pas plus vu de savane que de séquoias géants. "On adore, poursuit-il, se perdre entre les œuvres (...) au cœur de formes molles (...) garnies de cuirs scarifiés, façon Hermès ethnique"; on "rôde autour des œuvres éparpillées"; on remonte "une rampe monumentale (...) comme un fleuve menant vers des septièmes ciels exotiques".

L'un des problèmes de la presse artistique, outre la consanguinité, est qu'elle produit, parallèlement aux événements culturels, des numéros hors série de "partenariat", très rémunérateurs, qui supposent une soumission aux désirs des institutions, outre qu'ils nécessitent que les articles soient écrits et maquetés plusieurs semaines avant que l'événement ait eu lieu. Ainsi pour *Connaissance des Arts* ou *Beaux-Arts*, parfois même *Télérama*, quelquefois *Le Monde* ou *Libération*. Ce fut le cas ici. Je ne développerai pas, sauf pour citer des fragments des rédacteurs en chef de ces "supports". Bousteau dans *Beaux-Arts* : "Unique, magique, innovant [c'est] plus qu'une réussite" assurait-il à propos d'un édifice qu'il n'avait encore pu voir qu'en chantier." Guy Boyer dans son éditorial de *Connaissance des Arts*, déclarait "tout net", "en préambule et pour éviter toute ambiguïté", que le musée "est une réussite", "formidable, côté architecture" et "impressionnant par sa contemporanéité".

Les revues d'architecture se sont quasiment toutes défilées, jusqu'à ne pas publier le bâtiment. *Le Moniteur* avait recueilli un entretien "exclusif" (parmi cent qui devaient paraître ce mois-là) avec "Jean Nouvel, le militant", "l'homme en noir", la "figure charismatique de l'architecture française", entretien, fort court, avait été recueilli par trois journalistes. *L'Architecture d'Aujourd'hui* n'a publié que le chantier, en mai, pour ce qui devait être une "première visite"; elle préférera ne jamais revenir sur le sujet. *Techniques et Architecture* lui a consacré un dossier technique, dans un numéro consacré à l'acier. Elle ne publiera pas le bâtiment.

AMC, revue sérieuse mais acritique, lui consacre sa couverture et quinze pages dans son numéro de septembre. C'est un modèle d'embarras : "Présenter une telle opération, très abondamment médiatisée, nécessitait d'imaginer un dispositif de publication propice à la prise de distance, nous explique-t-on. Nous avons invité Rudy Ricciotti, fin connaisseur du travail de Jean Nouvel, à venir commenter le bâtiment alors qu'il le découvrait". Ricciotti, précise-t-on dans cette introduction, "construit une forme d'herméneutique du projet en regard de ses principes fondateurs, comme pour établir une historicité de la compréhension de l'œuvre de Jean Nouvel." Prose curieusement rusée, embrouillée, pour une revue si classiquement professionnelle qui n'a pas habitué ses lecteurs à de telles contorsions.

La revue *Architecture Intérieure-Créé*, proche de Nouvel qu'elle a contribué à porter sur les fonds baptismaux, consacre au musée vingt-quatre pages, aimables, sans analyse critique, essentiellement descriptives et constituées d'entretiens avec les divers protagonistes, paysagistes, éclairagistes, chef de projet et collaborateurs de l'agence, muséographe. Chacune de ces conversations est coiffée d'une exergue en lettres italiques plus grosses, extraites de la pensée du maître.

Si l'on excepte les piques de la newsletter *Archicool*, sarcastique, hostile aux vedettes, à l'establishment et aux critiques d'architecture, seuls *Archiscopie*, bulletin de l'Institut français d'architecture, qui n'a jamais été favorable au clan Nouvel, et le magazine *D'A*, seul en France aujourd'hui à pratiquer un peu le genre, se lancent dans des analyses critiques, pas mal conduites, l'une par Alain Borie, l'autre par Emmanuel Caille. Les propos plus vifs sont ceux de la philosophe et professeur émérite d'urbanisme Françoise Choay, parus sur six pages, hors du monde clos des architectes, dans *Urbanisme* : "Branly : un nouveau Luna-Park était-il nécessaire ?"

Cet exposé reprend une partie d'un travail plus long "Musée du quai Branly, L'arche de Nouvel et les mythes du cargo, une fortune critique", paru dans *Le Débat* n° 147 - 2007, Il figure dans l'ouvrage *Nouvel, Critiques*, à paraître en 2008 aux éditions du Linteau, Paris.

Event, architecture, the press: a chance criticism of the Quai Branly Museum

The author applies in his own way the theory of the "reception" that Hans Robert Jauss practiced for literary texts and which is recently experiencing a wide diffusion in the circles of architectural historians.

For Branly, neglecting the articles which deal with the competition and scientific, institutional and political debates (running over around fifteen years), the corpus is comprised of articles which appeared around the event itself; say between the spring and autumn of 2006, the museum being inaugurated on the 20th June. They are revealing as to the major evolutions that have affected architectural questions, the procedures and consequently aesthetics over the last few years.

Firstly, there is the overall competition that cities and countries are being placed in. Then there is the redefinition of the figure of the architect in the universe of global and trans-disciplinary stardom. Then the new status of the work, and especially of the monument that has been built; of its image, of the manner how such and such signs have been deployed in the generalised "spectacular" system, and of the symbolic benefit that the ordering parties expect of it. And again (all this is tied together), the particular status of the museum in the age of tourism and culture of the masses. Finally, there is the role of the media in a complex network, woven with ambiguities, which goes from free criticism to communication, to publicity and to the simple transmission belt - a network which the author considers to be completely corroded if not truly corrupt.

Un constat s'impose : ici et maintenant, cette réunion modernise d'un coup les idées et les approches de la question du patrimoine, parce que les intervenants ont montré qu'elle ne peut être que couplée avec la question de l'avenir des villes symboles du XX^e siècle.

Si on peut se risquer à présenter des remarques synthétiques, en serrant au plus près – on peut admettre ici la convention de cette métaphore nautique – les bouées les plus remarquables de notre parcours, que voit-on ?

En premier lieu, la qualité des interventions confirme l'intérêt de combiner les travaux des chercheurs avec l'expérience des professionnels. Un niveau des interventions qui confirme la transformation substantielle des compétences dans la nouvelle génération, produit de l'évolution de la demande et de l'offre, des savoirs et des expertises. Une évolution en vingt ans spectaculaire.

Ensuite, pour ces quatre villes symboles, la diversité des situations, qui a été traitée de façon éclairante ; tant par l'analyse historique que par l'approche spatiale et territoriale, qui ont complété les savoirs, et qui ouvrent la voie à une compréhension plus profonde et plus précise. Nous en savons plus sur les données de la création urbaine à Tel-Aviv, à Brasília, à Chandigarh. Nous mesurons mieux le poids décisif de la volonté politique, au niveau de l'Etat (si affirmée au Havre), et inscrite même dans "un programme de gouvernement" (Von Moos), ou dans une communauté soudée, comme en Palestine dès 1909.

On a mieux saisi l'importance de la conjoncture, des données du moment. Ainsi à Brasília, le vieux projet du transfert de la capitale, actualisé d'un coup, dans un détour de campagne électorale, et suivi du vote d'une loi, qui transforme l'idée en obligation nationale, immédiatement cadrée dans un calendrier improbable et cependant suivi. A Chandigarh, l'indépendance permet aux politiques de fixer à la création urbaine un objectif d'exemplarité pour le sous-continent tout entier. A Tel-Aviv, le croisement des capacités d'une génération de jeunes architectes, partis trouver en Europe une formation dans des foyers de la modernité sociale, avec la flambée de la demande de logements en raison de l'immigration en Palestine dans les années 1930. Des moments où les orientations et les choix s'appuient sur des couches sociales actives et décisives. Des moments où les représentations de l'urgence des besoins comme celle de la qualité des réponses trouvent une large assise, deviennent stimulantes ; ainsi avec la médiatisation des chantiers (Von Moos). Et donc des moments qui ont une large dimension culturelle, dans un territoire plus large que le site de l'opération elle-même.

Ces confrontations débouchent ainsi sur une prise de conscience : sous la grande aura de l'événement architectural qui marque chacune de nos villes-symboles (Robert Joly), nos approches débordent les spécialités professionnelles et scientifiques, et démontrent la complexité de l'enjeu culturel et social de l'avenir de nos villes, à plus forte raison lorsqu'il s'agit d'une capitale (Brasília) ou d'une ville-Etat (Chandigarh). On l'a compris lorsqu'a été traitée la question de l'avenir de villes vivantes, avec leur population, avec les questions de niveau de vie. Bref, l'enjeu culturel et sociétal de la création urbaine, appuyée ici ou là sur les objectifs d'une grande générosité politique, montre que "la ville – la production de la ville – porte les aspirations de la société" (Joseph Abram).

La confrontation des pratiques dans le domaine de la protection-conservation-mise en valeur est d'un autre ordre ; ces pratiques ont une identité nationale, et ne se confondent pas : à Brasília, une approche dynamique, qui admet la non-pérennité du bâti, au profit d'une protection accordée aux échelles et aux vides ;

à Tel-Aviv, une approche économique régule des droits à construire différenciés par zones. Rien de tel au Havre, avec le principe implicite de pérennité du bâti, venu de nos pratiques du patrimoine historique et de la loi de protection. Dans ce sens, les prescriptions du patrimoine mondial de l'UNESCO sont plus souples. Les surprises viennent de l'intrusion de problématiques neuves dans les questions du patrimoine ; parce que dans les quatre villes ce patrimoine a une dimension urbaine étendue, et parce que sont entrés en scène les enjeux de l'espace, élargi bien au-delà des notions classiques de contrôle des abords, de zone non edificandi. Au Havre, la zone de protection (ZPPAUP), à Tel-Aviv, les zones-tampons, à Brasília la nécessité de penser le développement en mettant en question la césure entre le plan-pilote et les cités satellites, introduisent la dimension spatiale de la ville. Au Havre, à Chandigarh, la question des densités conduit, à partir des analyses de la centralité, à préconiser des interventions nouvelles au centre – et consacre ainsi l'entrée de la démographie dans les outils de l'action sur le patrimoine (Martine Liotard, Madhu Sari). Cette importance de l'espace est d'ailleurs reconnue par l'UNESCO, depuis le mémorandum de Vienne (2005), qui met en avant l'examen du 'contexte spatial' pour la gestion des relations entre l'architecture contemporaine et le patrimoine urbain.

La question est posée de la combinaison de l'affirmation d'une identité urbaine spécifique et complexe avec des projets de mise en valeur "non-conservateurs" (Farès El-DahDah). A Chandigarh on propose ainsi la ville comme "œuvre ouverte" (Rémi Papillault), au Havre une évolution dans la durée (Madeleine Brocard) ; notons qu'elle est au Havre déjà établie, avec des œuvres marquantes, qui tranchent avec l'unité du style Perret (Musée Malraux, Volcan, passerelle Gillet, etc.).

Enfin, il est remarquable que cette première réunion des villes symboles du XX^e siècle, inscrites au Patrimoine mondial et réparties sur trois continents, ouvre la voie à une relation dynamique dans le cadre de l'UNESCO. Puisque seront nécessaires d'autres échanges pour approfondir cette première étape dans la confrontation des expériences et des projets.

Ce colloque a été une belle et forte manifestation d'optimisme. Il faut en remercier Antoine Rufenacht, le maire du Havre, pour l'avoir décidée, et l'équipe municipale, pour l'avoir organisée et menée à bien ; merci à l'équipe des traducteurs, à tous les intervenants, et avec une pensée particulière aux animateurs de session.

Gérard MONNIER

BRASÍLIA

Sources

- "Edital do concurso do plano piloto da nova capital do Brasil", *Brasília* 3 - 1957.
- Federal Law No. 2874, of 19 September 1956.
- *Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil; Relatório Cruls*. CODEPLAN, Brasília, 1984.
- Relatório Técnico sobre a Nova Capital da República; Relatório Belcher. CODEPLAN, Brasília, 1984.
- COSTA, Lúcio, *Rapport Lúcio Costa*, 1957.
- COSTA, Lucio. "For Brazilian Students of Architecture Residing in the United States." Sound cassette recorded in 1983. Casa de Lucio Costa Archives, Rio de Janeiro.

Publications

- ACEBILLO, Josep, Maristella CASCIATO et Stanislaus von MOOS (eds.), *Twilight of the Plan. Chandigarh and Brasília*, Mendrisio (Mendrisio Academy Press), 2007
- ALEXANDER, Robert. *Juscelino Kubitschek and the Development of Brazil*. Athens: Ohio University Center for International Studies, 1991.
- ANDRADE MATHIEU, M.R. de, Ferreira, I.C.B. e Couret, D.: *Brasília: Ville fermée, environnement ouvert*. Paris: IRD Editions, [Collection Latitudes 23], 2006.
- ANDRADE MATHIEU, M.R. de Ignez Costa Barbosa A. Brasília: Un patrimoine mondial en devenir local. *Revue Géographie et Cultures*, n° 56, 2006.
- ANDRADE MATHIEU, M.R. de: "Brasília: la question environnementale urbaine et la préservation du patrimoine de l'humanité", *Villes et Pérennité*. Paris, X Nanterre, 2007.
- BACON, Edmund, *From Athens to Brasília*, New York (The Viking Press), 1967
- BARBOSA, Raul de Sá. "Brasília. evolução histórica de uma idéia." *Módulo* 18 1960].
- BOURDIN, A., 1996, "Sur quoi fonder les politiques du patrimoine urbain", *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 72, p. 7-13. Coll., Cities Alliance. Urban Land Markets and Urban Land Development - an examination of three Brazilian cities: Brasília, Curitiba and Recife. 2004.
- COSTA, Lucio, *Lucio Costa. Registro de uma vivência* Sao Paulo, Empresa das Artes, 1995.
- COSTA, Lucio. Interview by Cláudio Ceccon. *Jornal do Brasil*, 8 November 1961.
- COSTA, Lucio. Letter to Jayme Maurício. *Correio da Manhã*, 27 March 1957.
- DEAN, Warren. *Brazil and the Struggle for Rubber*. Cambridge University Press, Cambridge, 1987.
- EL-DAHDAH, Farès. "Une ville en quatre échelles." In Monnier, Gérard (ed.). *Brasília: l'épanouissement d'une capitale*, Éditions Picard, Paris, 2006.
- GREFFEX, X., 2000, "Le patrimoine comme ressources de la ville", *Les Annales de La recherche urbaine*, n° 86, p. 29-38.
- HAUGHTON, G. AND D. COUNSELL,. Governance, institutions and regional planning. *Regions, spatial strategies and sustainable development*. London; New York, 2003.
- HOLFORD, William. "Parecer." *Arquitetura e Engenharia* 44", 1957.
- HOLSTON, James, *The Modernist City: An Anthropological Critic of Brasília*, Chicago University Press, Chicago, 1989.
- KUBITSCHKEK, Juscelino, *Por que construí Brasília*, Rio de Janeiro, Edições Bloch, 1975.
- MICOUD, A., 1995, "Le bien commun des patrimoines", dans collectif, *Patrimoine naturel, patrimoine culturel*, Actes du colloque de l'Ecole nationale du Patrimoine, La Documentation française, p. 25-38.
- MONNIER, Gérard, dir., *Brasília. Épanouissement d'une capitale*, Editions Picard, collection "La clairevoie", Paris, 2006.
- NIEMEYER, Oscar. "Minha experiência de Brasília", *Módulo* 18, 1960.
- PAVIANI, A., "A metropole terciária", dans A. Paviani (dir.) *Brasília-Ideologia e realidade/Espaço urbano em questao*, éd. Projetos. Sao Paulo, 1985.
- PASTRANA, R., *Les enjeux de la conservation du patrimoine*, Paris, ministère de la Culture, 1980.
- PASTRANA, R., *Patrimoine culturel et dynamique urbaine*, Brésil, ICOMOS mimeo, 2001.
- PEREIRA, Angelo. *Os filhos de el-rei D. João VI*. Lisbon: Empresa Nacional de Publicidade, 1946.
- ROBERTO, Marcelo. Interview by Jayme Maurício. *Correio da Manhã*, 24 March 1957.
- SILVA, Ernesto *História de Brasília*, Editora de Brasília, Brasília, 1970.

SOUZA M. L., *O Desafio metropolitano : um estudo sobre a problemática sócio espacial nas metrópoles brasileiras*, Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, 2000.

VICENTINI, Yara. "História e cidade na amazônia brasileira : a utopia urbana de Henry Ford. 1930." In Ribeiro, Luiz César de Queiroz and Pechman, Robert (eds.). *Cidade, povo e nação : gênese do urbanismo moderno*. Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 1996.

VIDAL Laurent, *De Nova Lisboa à Brasília. L'invention d'une capitale*, éd. de l'IHEAL, Paris, 2002.

CHANDIGARH

Sources

- BAKSHI, I. J. S., Chandigarh, Aesthetic Legislation : Documentation of Urban Controls in Chandigarh (1951-2001), Chandigarh College of Architecture, Chandigarh, 2002.

Publications

BRETON, Roland, « Chandigarh face à l'opinion : ville de l'avenir ou ville de l'Occident ? » In MONNIER Gérard (dir.), *L'architecture : la réception immédiate & la réception différée. L'œuvre jugée, l'édifice habité, le monument célébré*. Publications de la Sorbonne, Paris, 2006, pp. 81/95, 2 ill.

BRETON, Roland, « Chandigarh : le modèle urbain de Le Corbusier à l'épreuve d'un Demi siècle. » In : *Colon, colonie, villes coloniales*. Collège International de Philosophie et École d'Architecture de Paris, Editions de La Villette (à paraître) BRETON Roland, « Partages, réduction et rénovation du Pandjab. 1. D'une grande Région naturelle à un État linguistique restreint, à travers les avatars de la communauté sikhe. 2. Chandigarh et Islamabad : naissance de deux capitales. », *L'Information Géographique*, n° 1- 1968, Paris (pp. 23-35, 5 fig.)

BRETON Roland, « La Conurbation de la Damodar avec Bokaro-Cite-de-L'acier et Ranchi technopole. », *L'Information Géographique*, n° 2 - 1989, Paris.

CASALI, Valerio, « Chandigarh 1995 : réalité d'une utopie » in *Le Corbusier : La Ville / l'Urbanisme*, 1995, pp. 145-158.

CHATAR H. S., WATTAS S., DHILLON R., *Trees of Chandigarh*, Delhi, Publishing Corporation, 1998.

Coll., « Chandigarh », *Marg* (Bombay), vol. XV, no 1, décembre 1961.

Coll., *Celebrating Chandigarh*, Chandigarh, éditions Chandigarh Perspectives, 2001.

Coll. *Le Corbusier : la ville et l'urbanisme. Rencontres des 9 et 10 juin 1995*, Fondation Le Corbusier, Paris.

Coll. *The City Serene, Chandigarh*, Chandigarh : CITCO (Chandigarh Industrial and Tourism Development Corporation), s.d.

CONVERT, Jacques, « L'Influence en Inde de la pensée urbanistique de Le Corbusier » in *Le Corbusier : la Ville, l'Urbanisme*, 1995, pp. 159-173.

DOXIADIS, C. A. et PAPAIOANNOU J. G., *Ecumenopolis, the Inevitable City of the Future*, New York, Norton & Co. 1974.

DREW, Jane, "Chandigarh Capital City Project", *Architects' Yearbook*, n° 5 - 1953, Londres.

D'SOUZA, Victor, *Social Structure of a Planned City, Chandigarh*, New Delhi, 1953.

EVENSON, Norma, *Chandigarh*, Berkeley, University of California Press, 1966.953

FRY, Maxwell, "Chandigarh, The Punjab Scene", *Architects' Yearbook*, n° 23 - 1965.

GOPAL, Krishan, *A Thematic Atlas to Chandigarh*, éditions Chandigarh, Chandigarh, 1999.

KALIA, Ravi, *Chandigarh, the Making of an Indian City*, Oxford University Press, Oxford et Delhi, 1987.

KALIA Ravi, « Chandigarh, Forty Years after Le Corbusier », *Architectura & Natura*, Amsterdam, 1995.

KALIA Ravi, *Chandigarh : The Making of an Indian City*. 1999.

KALIA Ravi, *Bhubaneswar : From a Temple Town to a Capital City*. 1994.

KALIA Ravi, *Gandhinagar : Building National Identity in Postcolonial India*. 2004.

KALIA Ravi, "Modernism, Modernization, and Postcolonial India : A Reflective Essay," in *Planning Perspectives*, Vol. 21 - 2006. Routledge, Taylor & Francis Group, U.K.

KIRAN, Joshi, *Documenting Chandigarh. The Indian Architecture of Pierre Jeanneret, Edwin Maxwell Fry, Jane Beverly Drew*, Ahmedabad / Chandigarh, Mapin Publishing Pvt Ltd / Chandigarh College of Architecture, 1999.

LE CORBUSIER, *Œuvre complète 1946-1952*, Girsberger. Zurich, 1953.

LE CORBUSIER, *Œuvre complète 1952-1957*, Girsberger. Zurich, 1957.

LE CORBUSIER, "Ancora Chandigarh" *L'Architettura : Cronaca e storia*, vol. 2, n° 10 - 1956.

LE CORBUSIER, "Chandigarh. The New Capital of the Punjab", *The Architect and the Building News*, vol. 204, n° 26 - 1953.

LE CORBUSIER, "Chandigarh - Ville radieuse des Indes." *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 22 - 1953.

NILSSON, Sten, *The new Capitals of India, Pakistan and Bangladesh*, Curzon Press, Scandinavian Institute of Asian Studies, Monograph Series n° 12 - 1973, London & Malmö.

PAPILLAUT, Rémi (dir.), « Chandigarh, de Le Corbusier », *Le Capitole, une œuvre inachevée*, Somogy, Paris, 2002.

PAPILLAUT, Rémi, *Chandigarh*, Cité de l'architecture et du patrimoine / IFA, Paris, 2007.

SARIN, Madhu, *Urban Planning in the Third World. The Chandigarh Experience*, Mansell Publishing Limited, New-Delhi, 1982.

SHARMA, Sangeet, "Histoire de Chandigarh" in : *Le Corbusier : La Ville, l'urbanisme*, 1995, p. 135-144.

LE HAVRE

Sources

- Ville du Havre et ABRAM Joseph, *Le Havre, La ville reconstruite par Auguste Perret*, proposition d'inscription sur la liste du patrimoine mondial, Ville du Havre, Le Havre 2003.

Publications

ABRAM Joseph, BAROT Sylvie, CHAUVIN Elisabeth, HAUDIQUET Annette, LE CIEUX Marie et MAUBAN Christiane, *Les Bâisseurs. L'album de la reconstruction du Havre*, Le Havre, Editions Point de vues, musée Malraux, Le Havre, 2002.

ABRAM Joseph, « Un patrimoine architectural et urbain exceptionnel. Les grandes opérations de la reconstruction du Havre », *Faces*, n° 42-43, automne-hiver 1997-1998, Genève, pp. 10-15. « Les bétons du Havre : une gestion réaliste et cultivée », entretien avec René Lahousse, chargé d'études à la Direction de l'urbanisme du Havre, *Faces*, n° 42-43, automne-hiver 1997-1998, Genève, pp. 16-18.

ABRAM Joseph, « Aux origines de l'Atelier du Havre », in DIEUDONNÉ Patrick (dir.), *Villes reconstruites. Du dessin au destin*, actes du deuxième colloque international des villes reconstruites, 20 - 23 janvier 1993, Lorient, L'Harmattan, Paris, 1994, vol. I, p. 95-107.

ABRAM Joseph, *L'équipe Perret au Havre. Utopie et compromis d'une reconstruction*, rapport de recherche, Ecole d'architecture de Nancy, Nancy, 1989.

BAROT Sylvie, ÉTIENNE Claire, *Le Havre. Auguste Perret. Le centre reconstruit*, Rouen, Direction régionale des Affaires culturelles de Haute-Normandie / Connaissance du patrimoine de Haute-Normandie, coll. « Images du patrimoine », 1994.

BOURDON D, ROSSI-COTTIN Y, « Le Havre entre ville et port », *Annales de la recherche urbaine*, n° 68-69 - 1995, p. 154-163.

BROCARD Alain Brocard et PATRY Jean-Alain, *Rapport de présentation de la ZPPAUP du Havre*, Ville du Havre, 1995.

BROCARD Madeleine, « La perception des identités urbaines », *Études normandes*, septembre 2000, p. 15-27. Collectif, *Eglise St Joseph du Havre, Histoire d'une rénovation*, Lanfry, Sika, Editions Petit à petit, Condé-sur-Noireau, 2005.

CREMNITZER, Jean-Baptiste, *Architectures au Havre 1840-1989*, Ville du Havre, Le Havre, 1988.

DE LA PORTE Gilles (dir.), *Le Havre, Volonté et Modernité*, Editions La Galerne, Le Havre, 1992.

ÉTIENNE-STEINER Claire, *Le Havre : Auguste Perret et la reconstruction*, Rouen, Direction régionale des Affaires culturelles de Haute-Normandie, Connaissance du Patrimoine de Haute-Normandie, coll. « Images du patrimoine », 1999.

ÉTIENNE-STEINER Claire, *Le Havre, un port, des villes neuves*, Cahier du Patrimoine, Monum, Editions du Patrimoine, Paris, 2005.

DUTEURTRE Vincent, *Le Havre en pleine lumière*, Gallimard, Paris, 2006.

GRAVANI-BARBAS M, « Patrimonialisation et réaffirmation symbolique du centre-ville du Havre. Rapports entre le jeu des acteurs et la production d'espace », *Annales de géographie*, n° 640 - 2004, p. 588-611.

LEGAY Jean, *Hier, Le Havre*, Editions de l'Estuaire, Tome 1 & 2, Le Havre 1997.

LIOTARD Martine, *Le Havre 1930-2006 : La renaissance ou l'irruption du moderne*, Editions Picard, Paris, 2007.

LIOTARD Martine, *1940-1965 : la renaissance du Havre*, thèse de doctorat, Université de Paris IV, 1987.

PERON F, « La ville et la mer », *Géographes associés*, n° 26 - 2002.

SOUICY Claude, *Reconstruction et développement. Les centres de Caen et du Havre*, Paris, 1969.

Tel-Aviv

Sources

- Le site de Tel-Aviv à l' UNESCO <http://whc.unesco.org/en/list/1096>

Publications

COHEN Nahum, *Bauhaus Tel-Aviv, An Architectural guide*, 2003.

ELHANANI Aba, *The struggle for independence the Israeli. Architecture in the twentieth century.*

METZGER-SZMUK Nitza, *Des maisons sur le sable, Tel-Aviv – Mouvement moderne et esprit Bauhaus*, Editions de l'Eclat, Paris, 2004.

Exposition *Tel-Aviv modern movement* Tel-Aviv museum of art.

YAVIN Shmuel et coll., *Revival of the Bauhaus in Tel-Aviv.*

ZISLING Yael, *Bauhaus architecture*, www.jewishvirtuallibrary.org

ABRAM Joseph, Professeur, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et du Paysage de Nancy, France
abram.joseph@wanadoo.fr

ANDRADE MATHIEU Marcia Regina de, Géographe et chercheur, Université de Brasília et Centre IRD de l'Ile-de-France, UR 029 Environnement Urbain, Brésil et France
Marcia.Mathieu@ird.fr

BRETON Roland J.-L., Professeur émérite de Géographie à l'Université de Paris-8 Vincennes-St Denis, Saint-Denis, France
breton-roland@wanadoo.fr

BROCARD Madeleine, Professeur émérite à l'Université du Havre, Le Havre, France
madeleine.brocard@univ-lehavre.fr

CAVALCANTI Lauro, Architecte, Directeur du Musée Paço Imperial, Rio-de-Janeiro, Brésil
laurocavalcanti@pacoimperial.com.br

CHASLIN François, architecte et critique, professeur à l'école d'Architecture de Lille

COSTA Maria Elisa, architecte, Directrice de la Casa de Lucio Costa, Rio-de-Janeiro, Brésil
alnobre@openlink.com.br

DHERVILLEZ Dominique, Directeur général adjoint Grands Projets, Aménagement urbain et prospective, Ville du Havre, Le Havre, France
dominique.dhervillez@ville-lehavre.fr

DUTEURTRE Vincent, architecte, chargé d'études à la Direction de l'Urbanisme de la Mairie du Havre (1999-2007), Le Havre, France
Vincent.Duteurtre@ville-lehavre.fr

EL-DAHDAH Farès, Professeur en Architecture, Rice Université, Houston, Etats-Unis
dada@rice.edu

ETIENNE-STEINER Claire, Conservateur régional, Inventaire du Patrimoine culturel de Haute-Normandie, Rouen, France
claire-etienne@cre-haute-normandie.fr

HOFFMANN, Jeremie, architecte, Directeur du Département de conservation, Ville de Tel-Aviv-Jaffa, Israël
hofman_y@mail.tel-aviv.gov.il

KALIA Ravi, The City College of New York, New York, Etats-Unis
ravikalia@aol.com

LIOTARD Martine, Architecte et urbaniste, Paris, France
martine.liotard@noos.fr

MARGALITH Moshe, Professeur Université de Tel-Aviv, Président de la Commission UNESCO pour le Patrimoine moderne de Tel-Aviv, Tel-Aviv, Israël
mm@margalith-arch.com

MENGIN Christine, Maître de conférences, Institut de Recherche et d'Etudes Supérieures du Tourisme, Université de Paris I Panthéon-Sorbonne, INHA, Paris, France
christine.mengin@univ-paris1.fr

METTAUD Yvan, Conservateur territorial du patrimoine, Ville de Firminy, Firminy, France
ymettaud@ville-firminy.fr

METZGER SZMUK Nitza, Architecte-Professeur, Technion, Institut technologique de Tel-Aviv, Faculté d'Architecture et d'Urbanisme, responsable du programme de conservation du patrimoine, Tel-Aviv, Israël
nitzasz@netvision.net.il

MONNIER Gérard, Professeur émérite Université de Paris I Panthéon-Sorbonne, INHA, Paris, France
gerard.monnier@univ-paris1.fr

PAPILLAUT Rémi, Architecte, Professeur, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et du Paysage de Toulouse, Toulouse, France
remi.papillault@toulouse.archi.fr

SAUNIER Frédéric, architecte, docteur en histoire de l'art, Maître-assistant à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et du Paysage de Normandie, à Rouen
frederic.saunier1@free.fr

SOLAR Giora, Architecte, Icomos international, Tel-Aviv, Israël
giorasolar@gmail.com

VIDAL Laurent, Professeur des universités, Université de La Rochelle, La Rochelle, France
laurent.vidal@univ-lr.fr

VON MOOS Stanislaus, Professeur, Ecole d'architecture de Mendrisio, Université de la Suisse italienne, Suisse
svm@khist.unizh.ch