

COLONNES

ARCHIVES D'ARCHITECTURE DU XX^e SIÈCLE

ARCHITECTURE
ET MOBILITÉS

N° 28 • NOVEMBRE 2012 • 8 €

Ce nouveau numéro de *Colonnes* maintient la formule mise en place il y a maintenant trois ans. Une première partie dresse un panorama de l'actualité des archives d'architecture au niveau national, départemental et municipal. Un dossier thématique prouve, s'il en est besoin, les rapports étroits entre archives et recherche. La recherche en histoire de l'architecture est également évoquée dans les recensions d'ouvrages qui closent le numéro.

Dans le dossier « Actualités des archives » il faut souligner la bonne représentativité des différentes échelles de compétence entre les Archives nationales et les archives départementales ou municipales. En effet, l'ensemble des centres d'archives continuent leur effort en matière d'acquisition et de classement de fonds d'archives d'architectes : Louis Olmeta (Bouches-du-Rhône), Jacques Villemur et Bernard Catllar (Haute-Garonne), la dynastie des architectes Forest, liés à l'industrie textile roubaisienne (Nord), et André Liotard, Jean-Georges Narkisian et Robert Bizet (Var). Les Archives municipales de Saint-Étienne fournissent l'état de leurs 18 fonds privés d'architectes ou d'entreprises ou sociétés de construction.

Il est également satisfaisant de constater que certaines de ces archives sont l'objet d'opérations de mise en valeur, notamment par au moyen d'expositions : Arthur Regnault (Ille-et-Vilaine) et Benjamin Chaussemiche (Indre-et-Loire).

Enfin, deux articles montrent la richesse de fonds publics ou privés liés à trois édifices publics de premier plan : la Cour des comptes (et particulièrement son immeuble des archives) à travers le fonds de l'agence de site de l'architecte Constant Moyaux, conservé sur place, le Centre Pompidou (archives du ministère de la Culture, de Georges Pompidou et d'autres personnalités), et enfin le marché-gare de Perrache (archives de la SEM conservées par la communauté urbaine du Grand Lyon).



Le dossier thématique, coordonné par Franck Delorme et Christel Frapier, s'inscrit, comme les trois précédents, dans la thématique générale annuelle de la Cité de l'architecture et du patrimoine, qui cette année était dominée par l'exposition sur la mobilité (« Circuler. Quand nos mouvements façonnent la ville », mars-août 2012). En clin d'œil et avec un décalage sensible et voulu, ce n'est pas tant l'architecture de la mobilité, mais la mobilité de l'architecture qui est ici explorée. Tandis que l'exposition mettait l'accent sur les transports publics et privés dans la ville et les édifices (gares, aéroports, etc.) induits par ces nouveaux réseaux, les articles constituant le présent dossier examinent toutes les déclinaisons de l'architecture mobile tentées au cours du xx^e siècle, parfois dans une dimension très exploratoire sinon utopique, parfois dans une optique de préfabrication et de rationalisation.

Les contributions, dues aux chercheurs français les plus impliqués dans ces recherches, soulignent comme il se doit – et de manière très évidente dans le cas de cette thématique – l'importance et la richesse des sources d'archives disponibles et la nécessité de leur préservation.

Le numéro se clôt avec des recensions de livres portant, d'une part, sur deux très beaux inventaires de fonds d'architectes (Maurice Novarina, Michel Bezançon) publiés par les départements savoyards. Les liens étroits entre architecture et territoire sont le sujet de deux autres ouvrages, l'un sur le Paris détruit et reconstruit, le second sur les reconstructions en Lorraine, thème qui fera l'objet de nombreuses études dans un proche avenir.

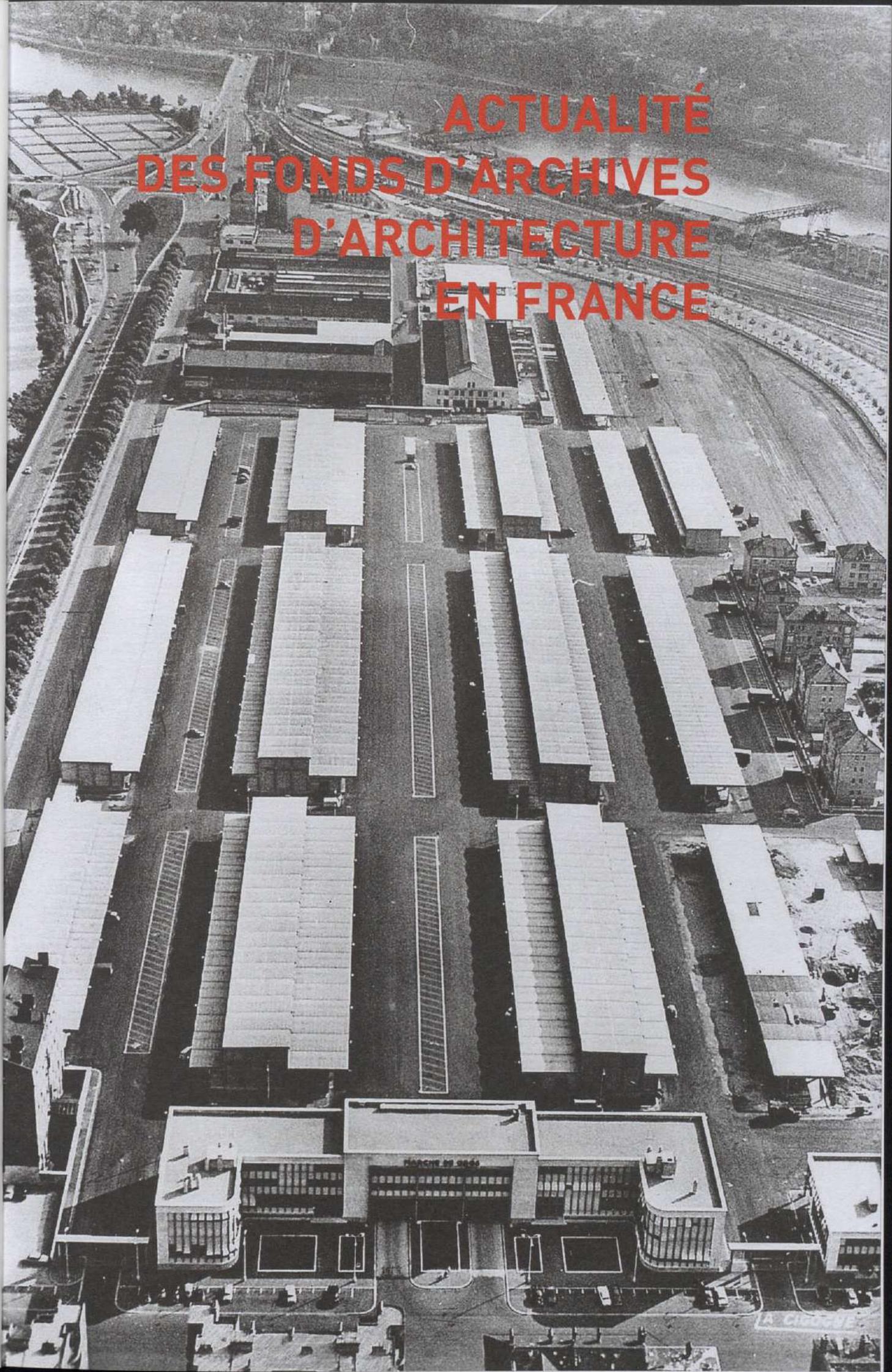
Autour de la défense et de l'illustration de l'architecture et de ses traces écrites et graphiques, on espère pour le prochain numéro de *Colonnes*, prévu pour le printemps 2013, tout autant de nouvelles contributions de services d'archives et de chercheurs.

David Peyceré

En couverture :
Aéroport d'Orly-Sud,
Henri Vicariot, architecte et al.
Cliché Aéroports de Paris,
Jean-J. Moreau.

Marché d'intérêt national de Lyon,
Louis Weckertlin architecte,
photographie aérienne, n.d.
Archives du Grand Lyon,
fonds de la Sogely, 3914 W 643.

ACTUALITÉ DES FONDS D'ARCHIVES D'ARCHITECTURE EN FRANCE



Lyon,
ectete,
n.d.
Lyon,
643.

LA CROIX

CITÉ DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE
CENTRE D'ARCHIVES D'ARCHITECTURE DU XX^e SIÈCLE

Fonds reçus et classés en 2011

DAVID PEYCERÉ

Conservateur en chef du patrimoine,
responsable du Centre d'archives d'architecture du xx^e siècle

FONDS CLASSÉS

En 2011 ont été menés à bien le classement du fonds d'archives d'André Bruyère, et l'inventaire des éléments de bibliothèque du fonds Gaston Bardet. Les deux classements au long cours (fonds Guillaume Gillet, fonds Hennebique), déjà présentés dans des numéros antérieurs de *Colonnes*, se sont par ailleurs poursuivis.

Fonds André Bruyère
(407 IFA)

Né à Orléans en 1912 et décédé à Paris en 1998, André Bruyère était un architecte isolé, travaillant presque seul, mais dont l'influence et la notoriété dans son milieu étaient bien supérieurs au nombre de réalisations, grâce à la qualité de celles-ci – et de nombreux projets non réalisés –, mais aussi grâce à sa forte personnalité et à des publications

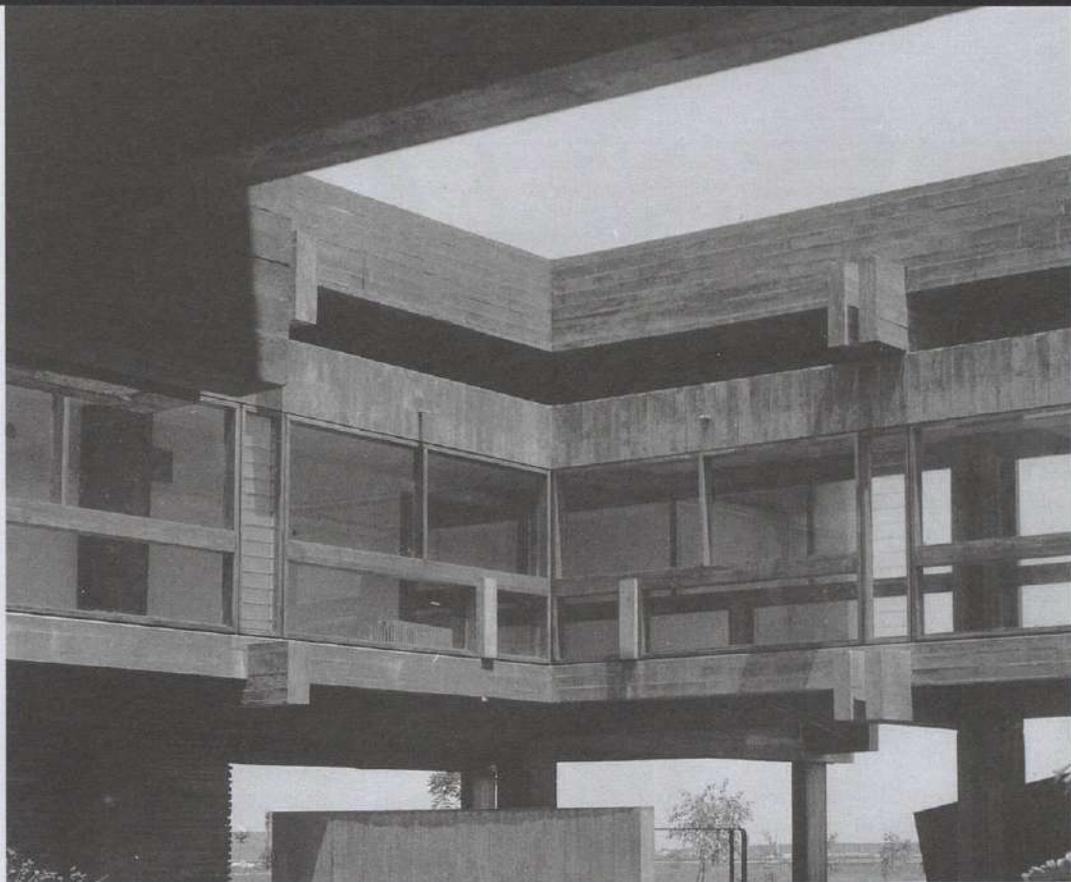
souvent provocantes. Il a incarné pendant et après les Trente glorieuses une sensibilité singulière, attachée à l'expression de la sensualité. Il compte parmi les architectes français importants mais mal connus – aucune monographie n'a été publiée sur lui –, et parmi les plus singuliers.

Diplômé de l'École spéciale d'architecture en 1934, il travaille chez Émile Aillaud et chez André Ventre jusqu'à la guerre. Résistant, il participe au réseau Bertrand (FFI); après la Libération il travaille dans la mouvance des organisations liées à la Résistance et à la déportation pour lesquelles il projette notamment des monuments. André Bruyère coordonne le deuxième numéro de *L'Architecture d'aujourd'hui* (été 1945, «Solutions d'urgence») et sera membre du comité de rédaction jusqu'en mai 1975. Il conçoit au début des

années soixante plusieurs hôtels et complexes pour la Société des bains de mer de Monaco, souvent non réalisés. Pour d'autres promoteurs, il construit l'exceptionnel hôtel La Caravelle à la Guadeloupe et le centre de thalassothérapie de Quiberon, caractérisés par la plasticité et les formes libres et dynamiques, notamment grâce aux voiles minces de béton étudiés avec l'ingénieur Henri Trezzini. Il élabore des agences bancaires pour la BNP (alors BNCI) dans toute la France, d'où est bannie toute orthogonalité. Il construit ou projette de nombreux logements, individuels ou collectifs, bâtiments d'activité et bâtiments hospitaliers, où la courbe domine toujours. Il explore sous de nombreux angles inattendus la forme de l'œuf: son gratte-ciel en forme d'œuf, étudié avec plusieurs ingénieurs et construc-

Projet de gratte-ciel L'Œuf à New-York, André Bruyère, photomontage, n.d. (cliché IPS). SIAF/CAPA, fonds André Bruyère, 407 IFA 501/4





Institut national agronomique, Rabat, Henri Tastemain et Étiane Castelnau, vue du patio du pavillon central, n.d., cliché anonyme. SIAF/CAPA, fonds Henri Tastemain et Étiane Castelnau, 420 IFA 100.

teurs donc Jean Prouvé, est élaboré pour le concours du Centre Georges-Pompidou, puis proposé ailleurs (New York, Marseille). Il publie plusieurs ouvrages, dont *Pourquoi des architectes ?* (Pauvert, 1968), *L'Œuf* (Albin Michel, 1978), *Sols, Saint-Marc, Venise* (Imprimerie nationale, 1990).

Reçu en 2009, le fonds, malgré des lacunes évidentes, couvre l'ensemble de la carrière d'André Bruyère. Il ne comporte pratiquement pas de pièces écrites mais beaucoup de documents graphiques, de photographies (souvent de Clovis Prévost), des dossiers de recherches théoriques ou liées aux publications.

La Cité de l'architecture et du patrimoine a présenté une sélection de documents du fonds André Bruyère dans l'espace « Nouvelles acquisitions » du musée, de juin à octobre 2012.

Il faut signaler que l'inventaire et l'accrochage des « Nouvelles acquisitions » ont entraîné le don d'autres éléments d'archives ou de documentation relatifs à l'œuvre de Bruyère, et en par-

ticulier du fonds d'archives de l'ingénieur Henri Trezzini (reçu en juin 2012).

Fonds Gaston Bardet (161 IFA)

Né et mort à Vichy (1907-1989), Gaston Bardet est un architecte mais surtout un urbaniste. Gendre de Marcel Poète, il élabore une doctrine intégrant les techniques contemporaines et les idées organicistes de son beau-père et de Patrick Geddes. Relativement marginalisé, il explore des potentialités mal exploitées (urbanisme souterrain notamment, avec le GECUS). Très soucieux, avant et surtout après la Seconde Guerre mondiale, de questions sociales liées à la ville, il multiplie les mises en garde contre les dangers du modernisme et l'aliénation qui en résulte pour les habitants, cobayes des nouvelles tendances de l'architecture. Théoricien et infatigable pédagogue, il enseigne à partir de 1938 (Institut d'urbanisme de Paris, Tournai, Institut supérieur et international d'urbanisme appliqué à Bruxelles).

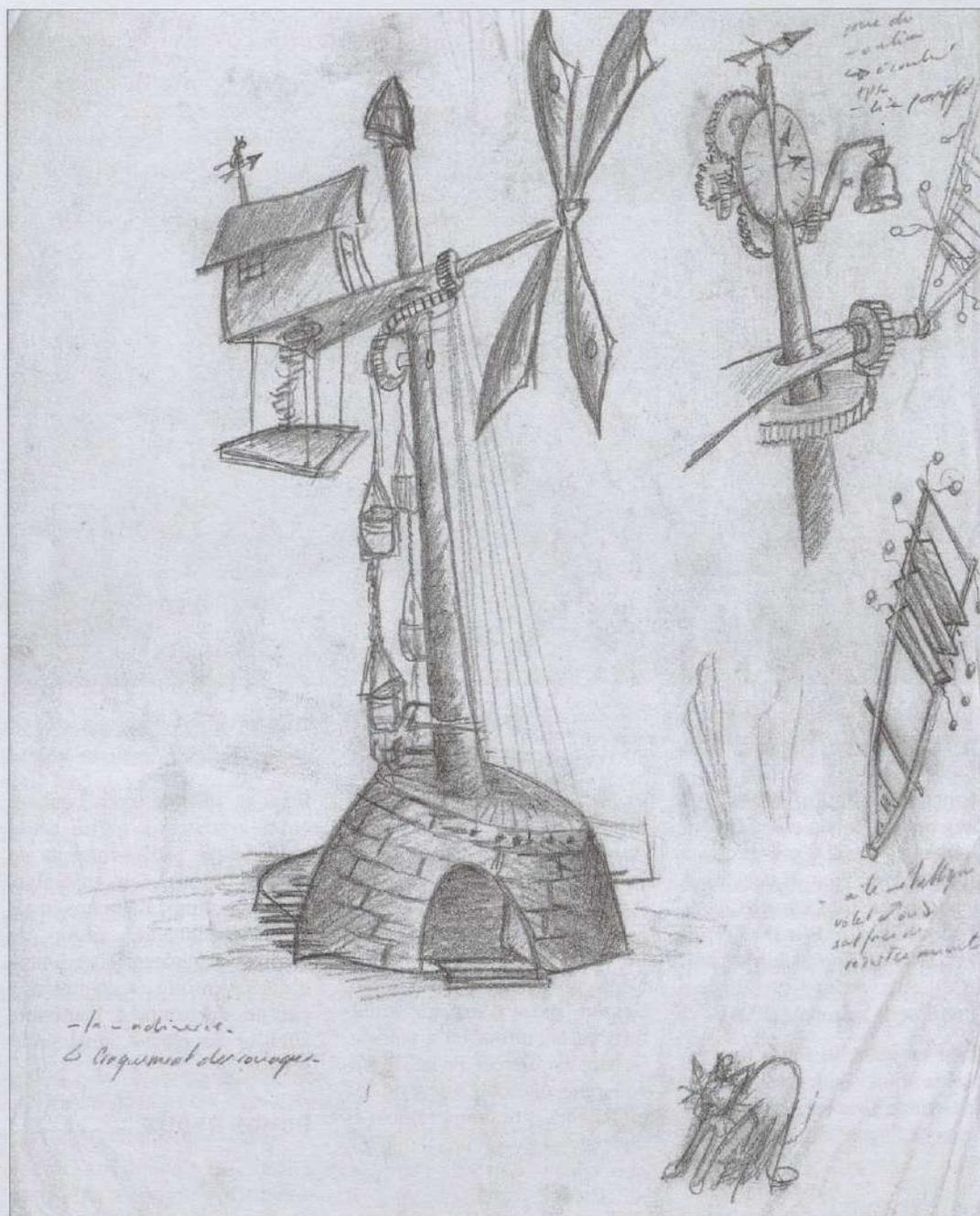
Reçu en 1990, le fonds contient entre autres une partie de la bibliothèque professionnelle de Bardet (5 ml). Cet ensemble, connu depuis longtemps mais superficiellement, faute de mieux, par quelques chercheurs, a été inventorié et conditionné par un doctorant à l'automne 2011 et se trouve ainsi enfin accessible.

FONDS REÇUS

Parmi les nombreux fonds aujourd'hui proposés au Centre d'archives de la Cité de l'architecture et du patrimoine, seuls trois ont pu être pris en charge au cours de l'année 2011.

Fonds Claude Le Goas (417 IFA)

Claude Le Goas (1927-2007) fut l'architecte attitré de la ville de Montreuil pour toute la rénovation urbaine et l'extension de la ville, de la fin des années 1950 au début du *xx*^e siècle. Il a contribué, avec Marius Depont et Serge Lana, à la mise en place d'instruments de gestion urbaine



Moulin habité, Jacques-Emile Lecaron, dessin au crayon, n.d. SIAF/CAPA, fonds Jacques-Emile Lecaron, 422 IFA 359.

et financière (bureaux d'études municipaux) qui sont restés actifs jusqu'à la fin de la période de gestion municipale communiste. En plus de nombreux ensembles de logements dans ou autour de Montreuil, il est également l'auteur de centres d'activités (La Croix-de-Chavaux), et de deux édifices sans équivalents, toujours situés à Montreuil, la « zone industrielle verticale » Mozinor et le conservatoire de musique de la Croix-de-Chavaux.

L'agence mène de nombreuses recherches typologiques et technologiques : « nappes urbaines » pour la porte de Montreuil (siège de la CGT), dalles à la Croix-de-Chavaux et à La Noue (Montreuil). Ses recherches dans les années 1970 incluent la question de l'équipement industriel (Mozinor), l'usage de coques métalliques (conservatoire de Montreuil), de nombreuses autres composantes industrialisées, ainsi qu'un usage pionnier de l'informatique.

Ses archives sont très volumineuses et très complètes – dès l'origine semble-t-il – et comprennent calques roulés, dossiers et albums.

Fonds Henri Tastemain et Éliane Castelnaud (420 IFA)

Les archives des architectes Henri Tastemain et Éliane Castelnaud, installés au Maroc depuis les années 1950, sont arrivées

de Rabat, où existe encore l'agence de ces deux figures majeures du modernisme nord-africain de l'après-guerre. Henri Tastemain (1922-2012) étudie à l'École des Beaux-arts dans l'atelier d'Auguste Perret et est diplômé en 1950. Collaborateur de Paul Nelson en 1947, il travaille comme urbaniste au Maroc sous la direction d'Écochard en 1948-1949. En 1959 et 1960, il est architecte conseil de la Mission culturelle et universitaire française au Maroc. Il est architecte en chef de la ZAC de Saint-Étienne-du-Rouvray près de Rouen. Son épouse Éliane Castelnau (1923-) étudie l'architecture à Clermont-Ferrand puis à Paris dans l'atelier d'Auguste Perret. Elle passe aussi chez Paul Nelson. De 1956 à 1962, elle est inspectrice de l'urbanisme pour les villes de Rabat-Salé et Meknès. En 1970, elle est chargée de la réalisation du

très important centre hospitalier universitaire de Rabat.

Ensemble, parfois en collaboration avec Élie Azagury, Jean-François Zevaco ou d'autres, ils sont des représentants du modernisme des années 1950 et 1960 au Maroc. Leur œuvre se poursuit jusqu'au début du XXI^e siècle. Le fonds comporte un très grand nombre de documents graphiques, ainsi que des dossiers photographiques.

Fonds Jacques-Émile Lecaron (422 IFA)

Jacques-Émile Lecaron (1939-) est un architecte secret, auteur de maisons oniriques pour une clientèle souvent proche et amicale. Marqué par les États-Unis (études très critiques à Harvard) et par l'Algérie où il part comme coopérant après l'indépendance (le Mzab, la casbah d'Alger,

les ensembles de Pouillon), il place l'homme au cœur de ses réflexions sur l'architecture. Rentré en France en 1967, il édifie notamment des résidences pour personnes âgées très étudiées. Dans ce double programme de maisons privées et de résidences hospitalières pour personnes âgées, il rejoint de façon remarquable les préoccupations d'André Bruyère. Actif surtout au Vietnam depuis une dizaine d'années, il a donné en 2011 l'ensemble de ses archives concernant la France: un fonds de format moyen mais très riche en plans et en dessins d'un graphisme très personnel.

Pour plus d'informations et les détails sur le contenu des fonds (inventaires illustrés et repérages), se rendre sur <http://www.archiwebtute.fr>.



Centre commercial
de la Croix-de-Chavaux,
Montreuil,
Claude Le Goas.
Cliché Yann Le Goas

ARCHIVES NATIONALES, SITE DE FONTAINEBLEAU

La genèse du Centre Georges-Pompidou à travers plusieurs fonds d'archives

ALICE MARSAL

Chargée d'études documentaires, direction scientifique

En 2010, les Archives nationales à Fontainebleau ont reçu un important versement d'archives en provenance du ministère de la Culture et de la communication sur la construction du Centre national d'art et de culture Georges-Pompidou¹ – communément dénommé Centre Pompidou –, comportant des documents sur la genèse du centre et complétant d'autres versements : versement de 2009 du même ministère², fonds de l'ancienne direction de l'architecture³, ou encore un ensemble portant sur la construction à proprement parler⁴. D'autres sources sont à rechercher du côté des archives présidentielles et des archives privées conservées aux Archives nationales : archives de

Georges Pompidou⁵ et d'Henri Domergue⁶. La consultation de ces différents fonds permet de prendre connaissance de l'ensemble du processus depuis les premières intentions jusqu'à la mise en chantier du centre.

L'histoire du Centre Georges-Pompidou a fait l'objet de multiples publications⁷ soulignant le caractère inédit de ce projet architectural d'une envergure sans précédent. Créé dans le contexte naissant d'une culture de masse et d'une urbanisation croissante – qui se traduit dans la région parisienne par un programme d'aménagement à grande échelle – cet édifice contemporain, intégré à un tissu urbain ancien, est le fruit d'une vision

présidentielle et d'une volonté de l'administration de produire un geste fort, en prise avec l'évolution de la société.

À la suite de l'annonce faite par le président Georges Pompidou en décembre 1969 de la construction « d'un ensemble monumental consacré à l'art contemporain, sur l'emplacement du plateau Beaubourg⁸ », c'est au ministère des Affaires culturelles que la gestion du projet est confiée. La Direction de l'architecture prend part activement à l'élaboration du concours. Sous la responsabilité de François Lombard, chargé de mission pour la sous-direction de la création architecturale et des constructions publiques, une méthodologie de program-

Une des trois photographies accompagnant la lettre du préfet de Paris, datée du 22 septembre 1971, adressée au ministre chargé des affaires culturelles. Cote : 20090131, article 186. Cliché Serge Reby, Archives nationales, 201



mation inédite est alors expérimentée: «Il faut au préalable rechercher pour qui et pourquoi l'on construit et quelles sont les exigences qui en découlent: c'est le propre de la programmation⁹.» Adoptée par la Délégation pour la réalisation du Centre Beaubourg (première dénomination) et par les divers services alors concernés par ce projet pluridisciplinaire (Musée d'art moderne, Centre national d'art contemporain, Centre de création industrielle), la programmation constitue la pierre d'angle du projet¹⁰.

Les fonds d'archives produits par ces différents acteurs révèlent l'enchaînement des étapes, le jeu d'acteurs à l'œuvre, l'articulation complexe des intentions et des contraintes, dans le cadre spécifique de la commande publique :

- les documents préalables au concours nous renseignent sur les réflexions qui ont conduit à placer la question du concours et du programme au centre du processus;
- les archives portant sur l'organisation du concours font apparaître l'importance accordée alors à la constitution d'un jury. Avec le concours d'idées, les organisateurs ont conscience de mener une opération de communication d'envergure et de contribuer à la réflexion architecturale: 682 équipes d'architectes du monde entier participèrent au concours, et les travaux ainsi rassemblés constituent alors un panorama exceptionnel de la création dans ce domaine;
- on trouve également des documents relatifs au projet de Richard Rogers, Renzo Piano et Gianfranco Franchini, à sa réception et à son évolution;
- un ensemble important porte sur la mise en place d'un mode de gestion et d'un statut juridique adaptés au fonctionnement du centre, lui conférant une autonomie inédite.

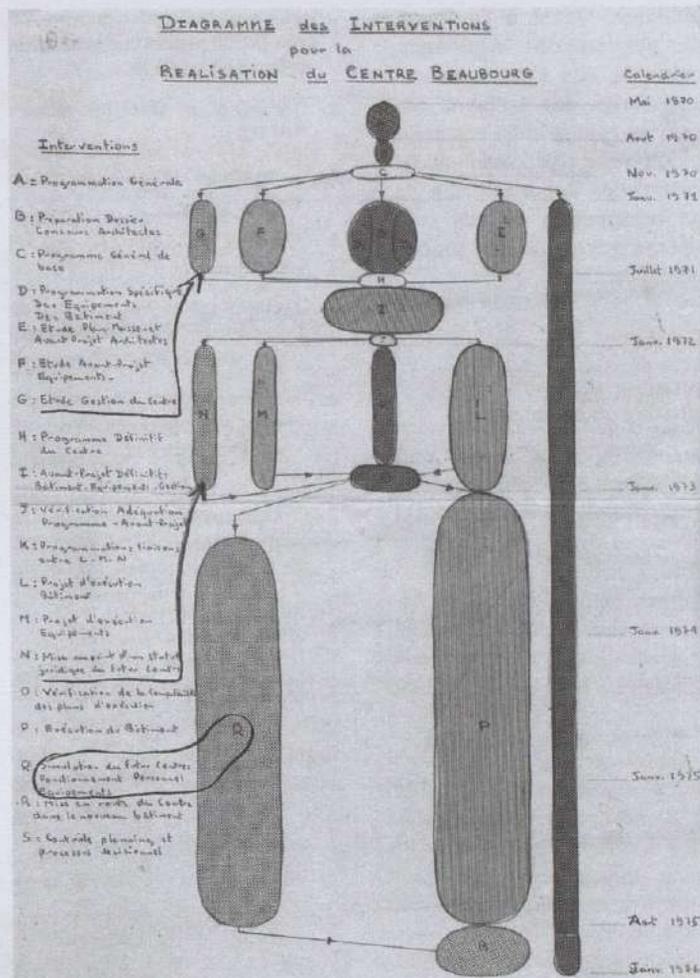


Schéma des différentes étapes de la programmation, depuis la conception jusqu'à la réalisation, juillet 1970, cote: 20090131, article 177.
Cliché Serge Reby, Archives nationales, 2011.

«C'est la première fois qu'est lancé en France un concours de cette importance, de niveau international [...]. Ce projet mérite une attention particulière dans la mesure où sa préparation originale pourra servir d'expérience pilote pour d'autres projets similaires de construction publique et éventuellement de constructions privées. Les méthodes de programmation adoptées [...] devraient permettre de servir l'architecture en donnant aux responsables publics et aux architectes l'exemple d'un moyen moderne de dialogue assurant une meilleure compréhension des besoins des uns et des suggestions des autres¹¹.»

Le Centre Pompidou marque une rupture sans précédent dans le monde de l'art, de l'architecture

et de la culture. Il est aussi emblématique d'une nouvelle manière de concevoir et de conduire une politique publique. Dans tous ses aspects, le projet du Centre Pompidou est expérimental: de nouvelles approches conceptuelles sont formulées, de nouvelles méthodes de mise en œuvre sont tentées, de nouvelles modalités de gestion sont mises en place, des procédés d'architecture inédits sont concrétisés.

À bien des égards, l'architecture d'aujourd'hui est héritière de cette expérimentation: l'usage du concours s'est généralisé, la pratique du programme s'est développée et la prise en compte de l'architecture comme levier de communication et de développement s'est diffusée, notamment en matière de commande

publique. Quant à l'autonomie de gestion des équipements culturels, elle s'est étendue. La singularité des archives retraçant la genèse du Centre Pompidou réside précisément dans ce qu'elles apportent une mise en perspective de nos modes opératoires et de nos pratiques actuelles.

Contact

Archives nationales
site de Fontainebleau

2, rue des Archives
77300 Fontainebleau

01 64 31 73 00

alice.marsal@culture.gouv.fr

1. Versement n° 20100307 articles 1 à 678. Un répertoire numérique détaillé réalisé par Benoit Decor-

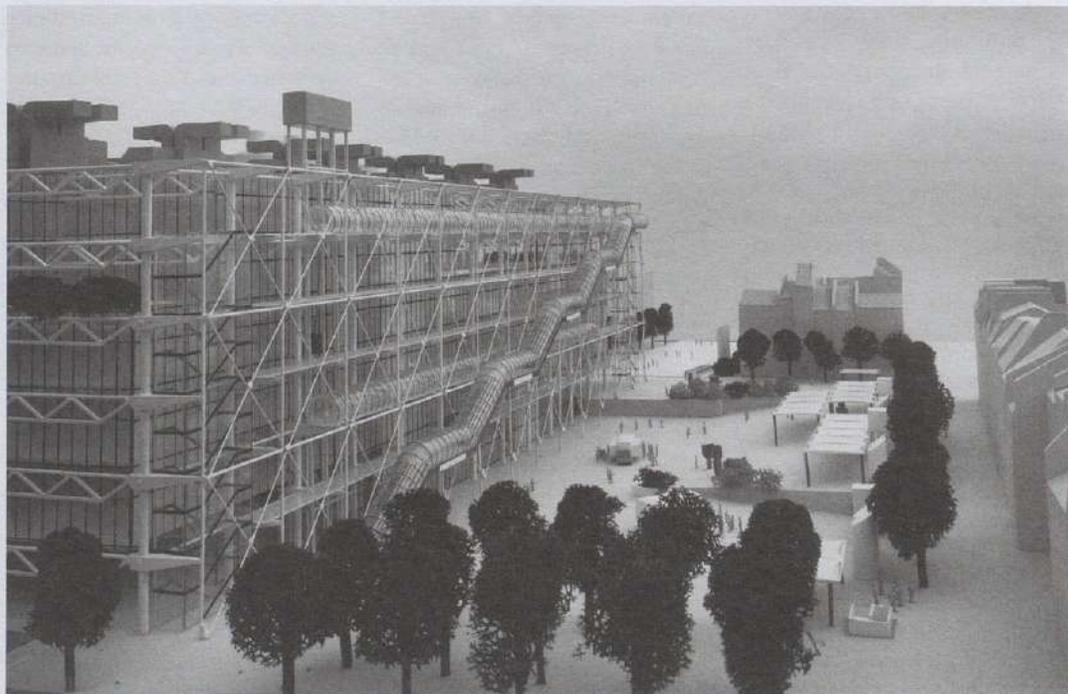
meille sous la direction de Jean-Philippe Bonilli permet une orientation précise dans ce fonds.

2. Versement n° 20090131 articles 177-188.
3. Versement n° 19930521 articles 46 et 47.
4. Versement n° 19810663 articles 936 à 1019.
5. Archives nationales, archives de la Présidence sous Georges Pompidou, sous-série 5 AG 2.
6. Archives d'Henri Domerg, Archives nationales, archives privées, sous-série 574 AP 1 à 574 AP 32.
7. Dont l'ouvrage de référence suivant : Bernadette Dufrêne (dir.), *Le Centre Pompidou, trente ans d'histoire*, Éd. du Centre Pompidou, Paris, 2007.
8. Lettre du 15 décembre 1969 adressée par Georges Pompidou à Ed-

mond Michelet, ministre d'État chargé des affaires culturelles.

9. Archives du Centre Pompidou, dossier « programme » : « description des interventions nécessaires à la réalisation complète du plateau Beaubourg » (cote 20090131 / 177).
10. Éric Lengereau met en évidence l'importance de la méthodologie de programmation dans la mise en œuvre du Centre Pompidou dans un chapitre de son ouvrage *L'État et l'Architecture, 1958-1981, une politique publique?*, Éditions Picard, Paris, 2001.
11. Le Centre Beaubourg, document de communication diffusé à l'issue du concours d'idées par la Délégation pour la réalisation du Centre Pompidou afin d'informer et d'expliquer le processus de concours et le choix des lauréats (cote 19930521 / 47).

Vue de la maquette du Centre Georges-Pompidou, fonds Candilis, SIAF/CAPA, 236 IFA 340/7. Cliché CAPA



ARCHIVES DE LA COUR DES COMPTES

Le fonds Constant Moyaux et le centenaire du palais de la Cour des comptes

STÉPHANIE QUANTIN

Conservateur des monuments historiques,
Direction régionale des affaires culturelles de Lorraine

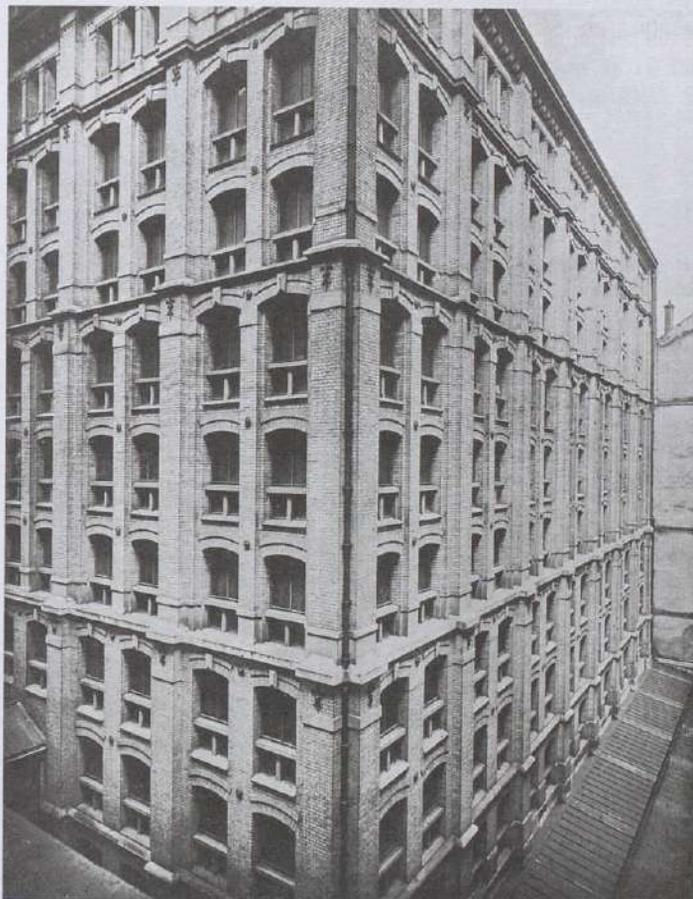
Méconnue de l'historiographie contemporaine, la personnalité de l'architecte Constant Moyaux (1835-1911) mérite d'être redécouverte à l'aune de ce qui fut sa grande œuvre, le palais de la Cour des comptes situé rue Cambon à Paris. Originaire d'Anzin dans le département du Nord, Moyaux représente l'archétype de l'artiste provincial en quête d'une carrière officielle. Entré dès l'âge de 14 ans à l'académie de Valenciennes, il intègre l'École

des beaux-arts de Paris en 1852 et gravit un à un les échelons de la reconnaissance artistique académique: Prix de Rome en 1861 et pensionnaire de l'académie de France à Rome de 1862 à 1866, il est médaillé au Salon en 1869, puis membre de l'Institut et enfin professeur d'architecture à l'École des beaux-arts de Paris. De son corpus d'œuvres assez restreint se distinguent quelques édifices remarquables tels que l'observatoire de Meudon (1876), l'église Sainte-Barbe

de Nœux-les-Mines dans le Pas-de-Calais (1878) ou encore le château de Bois-de-Nemets dans l'Eure. Cependant, à l'instar d'un Lefuel au Louvre ou d'un Garnier à l'Opéra, sa commande la plus prestigieuse demeure le palais de la Cour des comptes conçu et édifié de 1898 à 1912, mais qui l'occupa en réalité pendant près de trente ans à partir de 1880, et dont l'inauguration a eu lieu un an après sa mort.

De ce chantier long et difficile, subsiste dans sa presque totalité le fonds d'archives relatif à l'activité de l'agence durant les travaux, toujours conservé à la Cour des comptes: correspondance officielle et administrative, lettres de chantier, devis, échanges de Moyaux avec ses pairs, catalogues publicitaires, photographies, plans et dessins rendent compte de la tâche colossale de l'architecte qui dut étudier jusqu'à quarante projets différents entre 1880 et 1898. En tous points, la commande du palais de la rue Cambon fut un véritable défi où se croisent affrontements institutionnels, rivalités d'architectes et aléas fonciers. Après l'incendie, en 1871, du palais d'Orsay où elle siégeait, la Cour des comptes, alors provisoirement installée au Palais-Royal, fait l'objet de plusieurs projets architecturaux concurrents au cours des années 1870-1880: Hector Lefuel, architecte du Louvre, propose tout d'abord de lui affecter une partie du pavillon de Marsan, auprès d'une institution sœur, le ministère des Finances; envisagée par Baltard, la reconstruction de l'ancien palais d'Orsay échoit à Moyaux en sa qualité d'architecte chargé de l'entretien de l'édifice,

*Vue du bâtiment des archives de la Cour des Comptes.
L'Architecture, n° 7, 15 février 1913, pl. 21. Cliché de l'auteur.*



tandis que son confrère Dufube promet activement un projet concurrent avec l'appui du premier président de la Cour.

En 1895 est lancé un concours d'idées, qui fut, pour certains commentateurs, une tentative de confiscation de la commande à son auteur officiel. Les archives de la Cour des comptes permettent de clarifier les circonstances d'attribution de la commande à l'architecte: alors que Moyaux a déjà étudié pendant quinze ans le projet et qu'il a lui-même rédigé le programme, il décide de mettre sa réputation en jeu et de participer, sous couvert de l'anonymat, au concours. Ses dessins, jugés bien étudiés, reçoivent la faveur du jury sur un ensemble de soixante-douze propositions. Ultime péripétie, l'acquisition des terrains du palais d'Orsay par la compagnie des chemins de fer d'Orléans contraint à trouver un nouvel emplacement pour le bâtiment, rue Cambon. L'édifice, dont le gros œuvre est rapidement construit entre 1898 et 1901, correspond à la quarantième série de plans livrée par Moyaux.

Inauguré en 1912, le palais Cambon fut perçu comme l'un des derniers feux de la tradition des Beaux-Arts, alors remise en cause par l'émergence des courants modernes: la composition savante des façades, la hiérarchisation des espaces, les références à la Renaissance italienne et française, et le recours à un vocabulaire classique inscrivent cet édifice dans la continuité du XIX^e siècle historiciste. Au sein de la géographie institutionnelle parisienne, le bâtiment de la Cour des comptes représente, parallèlement au Conseil d'État installé au Palais-Royal, l'une des dernières incursions de l'architecture administrative dans la typologie palatiale classique. Cependant, l'intelligence et la clarté dans la distribution, la modernité des installations techniques, et surtout la juxtaposition d'une tour des archives résolument moderne interdisent de réduire le palais Cambon à un simple exercice académique. Non visible depuis la rue, le bâtiment des archives consiste en une ossature en ciment armé revê-

tue de briques à l'extérieur, dont les piliers forment aussi les montants des étagères destinées aux archives. Cette solution fonctionnaliste, qui s'inspire directement des buildings contemporains de l'école de Chicago, est, malgré ses modestes trente mètres de hauteur, en fait une des premières tours de la capitale !

Aussi l'œuvre de Moyaux, un des derniers représentants de la tradition académique du XIX^e siècle, doit-elle être envisagée dans toute sa complexité tant il a su intégrer des éléments modernes dans sa culture architecturale classique. Le centenaire du bâtiment, qui se célèbre en 2012, est l'occasion, au travers de diverses manifestations de la Cour des comptes, de redécouvrir tant l'architecte que son œuvre.

Contact

Archives de la Cour des comptes
13, rue Cambon
75001 Paris
Tél. 01 72 63 56 30
nmevel@ccomptes.fr

Coupe longitudinale sur l'ensemble des bâtiments de la Cour des Comptes. L'Architecture, n° 6, 8 février 1913, p. 43. Cliché de l'auteur



Le fonds Olmeta, 172 J

EMMANUELLE REIMBOLD

Attachée de conservation du patrimoine,
Responsable des archives d'architecture

Louis Olmeta est né à Marseille en 1906. Élève de Paul Tournon à Paris, il ouvre une agence à Marseille, 27, rue Paradis, en 1937, date à laquelle il est pour la première fois cité comme architecte en exercice. L'année suivante il s'associe à Jean Crozet et s'installe 7, rue de la Prison, puis 2, rue Adolphe-Thiers en 1939, 56, boulevard de la Corderie en 1950, et enfin 8, rue Euthymène en 1958 où il reste jusqu'à la fin de sa carrière. De nouveaux associés le rejoignent, Robert Nougé en 1962, puis Alain Figarella en 1972. Ses réalisations se concentrent dans les années 1950 et 1960, au moment où la population augmente très fortement (à Marseille, elle passe de 661 500 habitants en 1954 à 918 000 en 1964, notamment avec

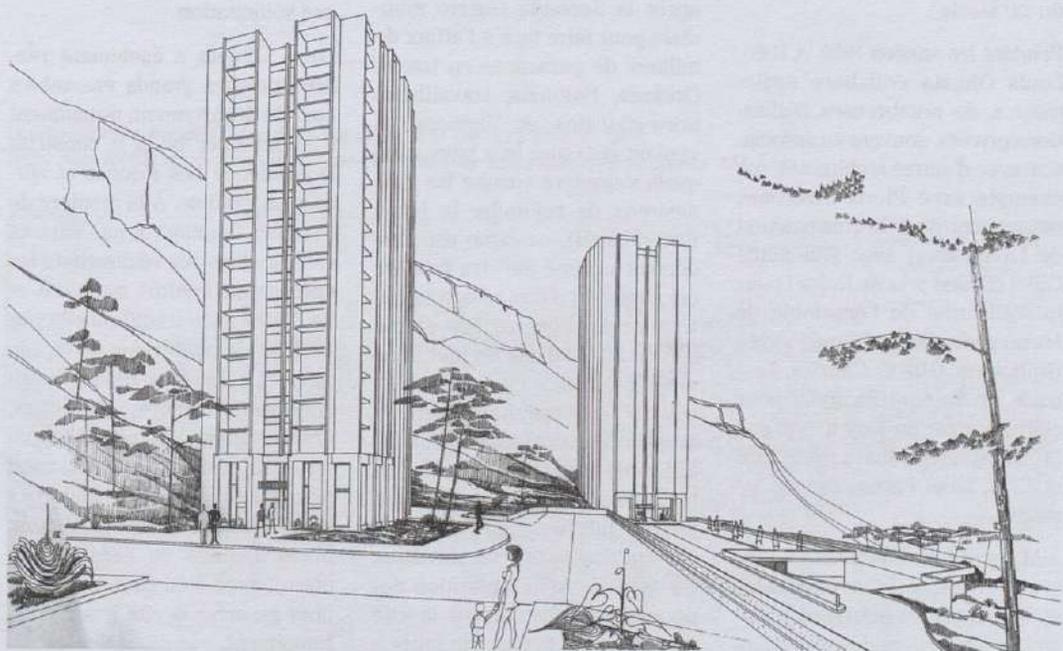
l'arrivée des pieds-noirs d'Algérie). Il réalise en 1950 les opérations expérimentales du Canet et de La Pomme et participe au programme de logement provisoire dit de l'abbé Pierre. Mais c'est avec l'arrivée de Gaston Defferre en 1953 à Marseille que vont se développer ses projets.

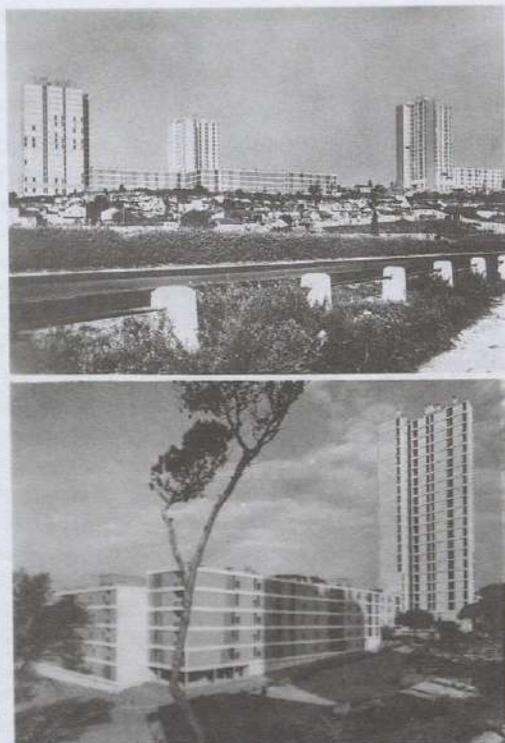
Un architecte du logement

En effet, le maire lance un grand programme dit « plan de cinq ans pour l'équipement urbain de la ville de Marseille », associant de gros travaux d'aménagement urbain (alimentation en eau et construction de réseaux d'égouts, aménagement de la voirie, amélioration de l'éclairage public) et la construction de

grands ensembles immobiliers menée conjointement par des constructeurs privés et des organismes HLM. Louis Olmeta intervient alors dans tous les champs de la construction publique : logements d'urgence (avec le Vallon des Tuves et Campagne Larousse, 390 logements, label Patrimoine du xx^e siècle¹), logements économiques normalisés dits « Million » (avec l'ensemble Saint-Théodore, 260 logements collectifs), logements populaires et familiaux (Montredon, boulevard de la Verrerie), logements industrialisés (résidence Consolat, Campagne Lévêque, Bois Lemaître, label Patrimoine du xx^e siècle), lotissements municipaux (Saint-Théodore, 117 logements individuels). Il participe aussi aux grands chantiers soutenus

*Domaine du Roy d'Espagne, Marseille, perspective des tours, n.d.
Archives départementales des Bouches-du-Rhône, fonds Olmeta, 172 J 222*





Vues de la cité de la Viste, Marseille 15^e, 1960, cliché anonyme. SIAF/CAPA, fonds Candilis, 236 IFA 608/3.

par le ministère de la Reconstruction (La Viste, avec Georges Candilis, label Patrimoine du *xx^e* siècle). La même politique menée à Aix-en-Provence permet également à Olmeta de réaliser de grosses opérations et notamment la cité Beisson, composée de 570 logements, entre 1959 et 1961 (label Patrimoine du *xx^e* siècle).

Pendant les années 1950 et 1960, Louis Olmeta collabore également à de nombreuses réalisations privées, souvent en association avec d'autres architectes, par exemple avec Pierre Averous², notamment pour la construction de La Pauline; avec Guillaume Gillet (Grand prix de Rome) pour la réalisation de l'ensemble de Mazargues Bonneveine; avec Guillaume Gillet, Charles Lestrade et Antoine Figarella pour celle du parc du Roy d'Espagne (1525 logements livrés entre 1968 et 1974, label Patrimoine du *xx^e* siècle).

À Marseille comme à Aix-en-Provence, l'objectif de ces ensembles était de loger les nouvelles populations s'installant dans la région

mais aussi de reloger les personnes vivant dans des îlots insalubres. Ce dernier objectif transparaît notamment à travers un projet isolé, le réaménagement du camp du Grand Arénas, illustré par deux plans: un état des lieux et un projet d'agrandissement et d'amélioration³. Construit par René Egger et Fernand Pouillon après la Seconde Guerre mondiale pour faire face à l'afflux de milliers de personnes en transit (Russes, Polonais, travailleurs nord-africains et Vietnamiens voulant regagner leur pays, auxquels s'ajoutent ensuite les juifs désireux de rejoindre le jeune État d'Israël), ce camp est rapidement occupé par des familles qui attendent d'être relogées, soit à cause de la guerre, soit en raison de l'insalubrité de leur logement. En 1964, le camp est classé comme îlot insalubre alors qu'il doit encore faire face à un nouvel afflux de migrants avec la dernière grosse vague d'immigration juive venue d'Afrique du nord. Olmeta dresse un état des lieux du camp et de la répartition des populations, distinguant la cité de passage et la parcelle louée à

l'Agence juive pour la Palestine. Il propose de le remplacer par un ensemble de 520 logements, pourvu d'aires de stationnement et agrémenté d'espaces de jeux et de terrains de sport, créant ainsi un véritable espace de vie. Ces deux plans ne permettent pas de savoir s'il s'agit d'une démarche individuelle ou d'une réponse à une sollicitation.

Louis Olmeta a également réalisé quelques grands ensembles hors du département, notamment à Montpellier où il a construit la résidence Les Princes et surtout La Paillade. À la manière de Fernand Pouillon, Louis Olmeta associe dans ses réalisations les critères du confort moderne et de l'esthétique traditionnelle par le choix des matériaux de façade (pierre) et de leur dessin (horizontales affirmées, corniches, grands aplats en pierre apparente). Cette filiation est aussi perceptible dans le soin apporté à la liaison avec la rue (gros murs, plans inclinés ou escaliers en pierre, avec éléments en saillie) pour associer la cité à son environnement.

Composition et classement du fonds

Très lacunaire, le fonds n'illustre qu'une partie du travail réalisé par Louis Olmeta, et certaines des opérations signalées ci-dessus n'y sont pas représentées (comme l'ensemble Bois Lemaître) ou ne sont évoquées que par quelques plans (c'est le cas de la cité Beisson). La particularité de ce fonds réside dans sa composition. N'ont été conservés que les plans, calques ou tirages, et quelques dessins et perspectives au crayon ou au fusain. Il n'y a aucune pièce écrite (correspondance ou contrat) qui permettrait d'éclaircir la nature et le contexte du travail réalisé. Malgré ces lacunes, le fonds Olmeta représente une source non négligeable pour l'histoire de l'architecture dans le département des Bouches-du-Rhône: certaines séries de plans très volumineuses et détaillées permettent de suivre les évolutions de grands chantiers comme le parc du Roy d'Espagne ou l'ensemble Mazargues-Bonneveine. Il est également très intéressant

du point de vue esthétique: quelques-unes des perspectives au fusain du Roy d'Espagne et du Marché d'intérêt national (MIN) sont en effet remarquables.

Le fonds, qui représente au total 25 mètres linéaires de plans, à plat et en rouleaux, a été donné aux Archives départementales des Bouches-du-Rhône par René, fils de Louis Olmeta. Il est librement communicable. L'inventaire est accessible en ligne dans la base de données publiée sur le site internet des Archives départementales à l'adresse <http://www.archives13.fr>.

Contact

Archives départementales
des Bouches-du-Rhône
18, rue Mirès
BP 10099
13303 Marseille cedex 03
Tél. 04 91 08 61 08
emmanuelle.reibold@cg13.fr

1. Ce label, créé par le ministère de la Culture en 1999, est décerné à des réalisations architecturales et urbanistiques du XX^e siècle considérées comme remarquables. Il n'impose pas de mesure de protection ou de contraintes particulières. Les réalisations de Louis Olmeta labellisées au titre du Patrimoine du XX^e siècle l'ont été en 2006 dans le cadre d'une étude portant sur quatre-vingts ensembles et résidences de la période 1955-1975 situés à Marseille, dont une vingtaine ont été distingués.
2. Les archives de Pierre Averous et d'Atelier Delta sont conservées aux Archives départementales des Bouches-du-Rhône dans le fonds 77 J.
3. Sur l'histoire du camp du Grand Arenas voir l'article d'Emmanuelle Reibold, «Les petits papiers de l'histoire», *Colonnes*, n° 27, juin 2011, p. 4-5.

*Le Grand-Arénas, Marseille, plan d'état des lieux dressé par Louis Olmeta, 1964.
Cliché Marc Michalczak. Archives départementales des Bouches-du-Rhône, fonds Olmeta, 172 J 33.*



ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE LA HAUTE-GARONNE

Fonds d'archives d'architectes classés en 2011

SOPHIE ARMAND ET SÉVERINE CARDENTI

Adjointes du patrimoine chargées des archives d'architecture

Depuis 2007, les Archives départementales de la Haute-Garonne œuvrent pour la sauvegarde et la mise en valeur des archives d'architecture à travers une politique accrue de sensibilisation des architectes et des professionnels de l'architecture en partenariat avec l'Ordre des architectes, les Conseils d'architecture, d'urbanisme et d'environnement, les différents services d'archives départementaux et municipaux de la région, l'école nationale supérieure d'architecture de Toulouse, l'université de Toulouse II-Le Mirail et la Direction régionale des affaires culturelles. Les Archives départementales de la Haute-Garonne conservent, à ce jour, 649 mètres linéaires de fonds d'architectes dont deux fonds récemment classés sont présentés ici.

153 J. Archives de Bernard Catllar, architecte (né en 1948)

Période couverte : 1919-2011.

Description matérielle : 9,5 ml d'archives, 47 rouleaux de calques, deux maquettes et 6 planches. Modalités d'entrée : le fonds a été donné aux Archives départementales le 18 mars 2009.

Bernard Catllar est né le 13 avril 1948 à Perpignan. Après l'obtention d'une bourse de recherche du ministère des Affaires étrangères du gouvernement espagnol pour l'étude menée sur les influences du Groupe d'architectes et techniciens catalans pour une architecture contemporaine (GATCPAC) dans l'architecture catalane, il est diplômé architecte DPLG le 2 juillet 1976 à l'unité pédagogique d'architecture de Toulouse. De 1976 à 1980,

salarié à l'agence Guillem Sáez i Aragones à Lérida en Espagne, il inventorie les éléments architecturaux, d'urbanisme et des paysages des cantons de la province de Lérida pour le compte du Collège des architectes de Catalogne. En 1980, Bernard Catllar intègre l'agence Salvador Tarragó i Cid à Barcelone. Il mène des campagnes de restauration des monuments historiques et réalise de multiples expositions.

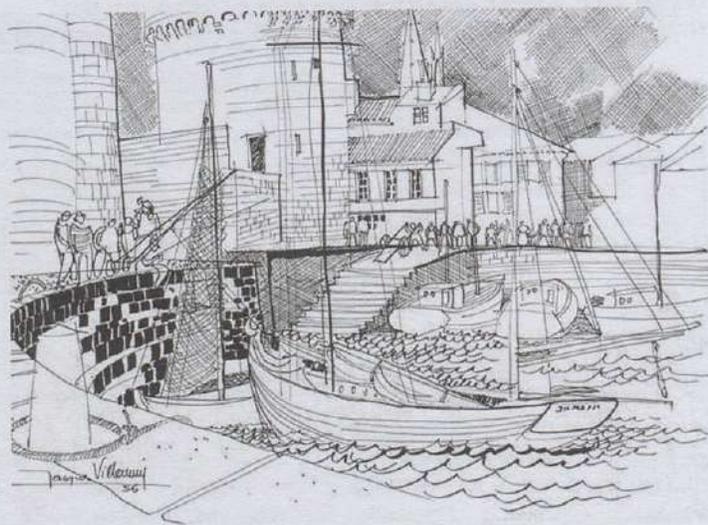
Depuis son retour en France en 1981, Bernard Catllar mène de pair son activité d'architecte libéral en participant à de nombreux concours et conférences (Biennale de Venise en 1985, SIAC, etc.), celle de chercheur en histoire de l'architecture avec la publication de ses recherches (atlas de Lérida, de Gérone et de Tarragone, articles pour la revue *Dialogues d'architecture*, etc.) et son investissement pour la conservation des archives d'architecture, d'abord comme res-

ponsable des archives d'architecture et de la bibliothèque du Collège des architectes de Gérone (COAC, 1991-2009), puis comme l'un des plus actifs animateurs de la commission pour les archives d'architecture de Midi-Pyrénées. Le 13 décembre 1990, le certificat d'aptitude d'architecte en Espagne du Ministerio de Educación y Ciencia et, en mai 2011, la médaille de l'analyse architecturale de l'Académie d'architecture viennent reconnaître l'ensemble de son travail.

Le fonds couvre l'essentiel de l'activité de Bernard Catllar en France, notamment l'un des projets marquants de sa carrière professionnelle, l'aménagement de la zone industrielle Delta Sud à Varilhes dans l'Ariège. Il comprend aussi ses études et réalisations sur Toulouse, sa participation à différents concours d'architecture et séminaires, ses contributions sur l'histoire de l'architecture moderne dans

Le port de La Rochelle, Jacques Villemur, dessin, 1956.

Archives départementales de la Haute-Garonne, fonds Jacques Villemur, 157 J.



la revue *Plan libre* et sa bibliothèque. En outre, ayant hérité des archives de l'architecte Jean Auproux et du photographe Léonek Kierzkowski, Bernard Catllar en a fait don aux Archives départementales de la Haute-Garonne.

157 J. Archives de Jacques Villemur, architecte (1927-2001)

Période couverte: 1941-1996.

Description matérielle: 1,8 ml d'archives papier, de tirages photographiques et de diapositives. Modalités d'entrée: le fonds Jacques Villemur a été donné aux Archives départementales de la Haute-Garonne le 30 avril 2009 par son épouse Simone Villemur.

Jacques Villemur est né le 22 janvier 1927 à Toulouse. Il suit ses études à Toulouse jusqu'au baccalauréat. Reçu au concours d'entrée de l'École nationale supérieure des beaux-arts de Paris en février 1947, il est diplômé en novembre 1954, mention bien. Il débute sa carrière comme projecteur salarié à l'agence de Noyers-Le Maresquier de 1950 à 1954. En 1955, il devient architecte collaborateur et monte l'année suivante sa propre agence rue Ninau. En 1957, l'agence s'installe rue Croix-Baragnon. Un des projets marquants de son acti-

tivité d'architecte est l'hôtel des Comtes, place du Fer-à-Cheval à Toulouse. De 1964 à 1982, Jacques Villemur est professeur à l'école des beaux-arts de Toulouse et, de 1982 à 1992, responsable du service de l'urbanisme de la Ville de Toulouse.

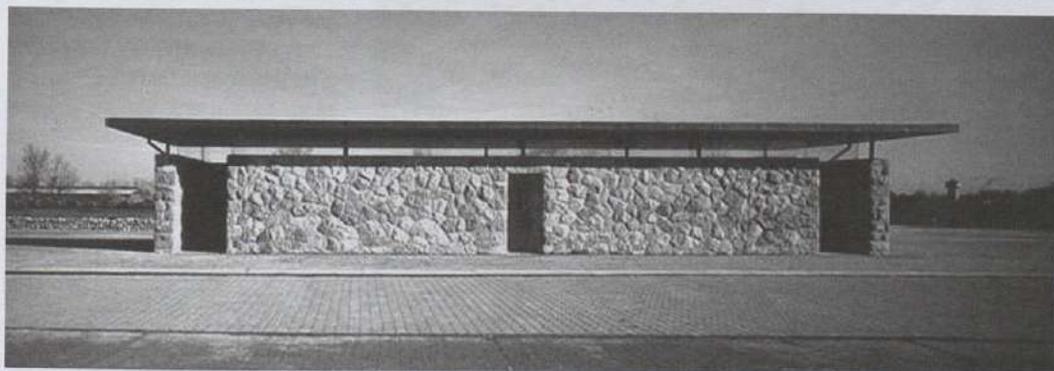
Le fonds est peu volumineux mais représentatif de la carrière de l'architecte. Les archives de son activité professionnelle (références, plaquettes, photographies) sont complétées par un certain nombre de pièces personnelles tout aussi intéressantes (bibliothèque, travaux scolaires, curriculum vitae). De plus, les connaissances générales et techniques de l'architecte n'ayant pas atrophié la sensibilité de l'artiste, de multiples dessins et peintures de la main de Jacques Villemur ont été conservés par son épouse. Jacques Villemur avait pour usage de croquer ou caricaturer tout ce qu'il observait: paysages, portraits, nus, figures de mode, natures mortes, dans un style académique ou imagé. Les Archives départementales ont numérisé une partie de ces pièces singulières, représentatives de la profonde sensibilité artistique de Jacques Villemur.

1. Voir Jean Le Pottier, Sophie Armand, Séverine Bolle, « Archives d'architecture en Midi-Pyrénées », *Colonnes*, n° 26, juin 2010, p. 14-18.

Contact

Archives départementales de la Haute-Garonne
11, boulevard Griffoul-Dorval
31400 Toulouse
Tél. 05 34 31 19 70
archives@cg31.fr
<http://www.archives.cg31.fr>

Aménagement de la zone industrielle Delta Sud à Varilhes, Bernard Catllar, tirage photographique, 1993. Archives départementales de la Haute-Garonne, fonds Bernard Catllar, 153 J.



ARCHIVES DÉPARTEMENTALES D'ILLE-ET-VILAINE

Le fonds de l'architecte Arthur Regnault et sa valorisation

PASCALE TUMOINE

Responsable de la Mission Patrimoine, commissaire de « L'année Regnault »

En 1995, l'abbé Jean Regnault donna aux archives départementales un important fonds, surtout graphique, hérité de son grand-père Arthur, architecte majeur du département. Ce fonds – sous-série 35 Fi, coté de 1 à 64 – rassemble plus de 4500 plans et dessins ainsi qu'une vaste correspondance relative au suivi de chantiers de restaurations ou de constructions d'édifices culturels et, dans une moindre mesure, d'édifices profanes: échanges avec les curés, les artisans, les fabriques, mais

encore devis et marchés, affiches et documents iconographiques.

L'architecte

Arthur Regnault (né à Bain-de-Bretagne en juillet 1839 et mort à Rennes en mars 1932) a exercé la profession d'architecte pendant plus de soixante ans, essentiellement dans le département de l'Ille-et-Vilaine, du milieu des années 1860 au début des années 1930. Diplômé « ingénieur-constructeur » de l'École centrale des Arts et manufactures de Paris

en 1859, il choisit très vite de se consacrer à l'architecture et vint s'installer à Rennes en 1866. Véritable révélateur de l'architecture néo et romano-byzantine en Ille-et-Vilaine, Regnault a marqué le paysage départemental à travers une cinquantaine d'églises neuves et presque autant de presbytères et d'écoles privées de filles et de garçons, à travers des clochers et de nombreuses restaurations culturelles, à travers des hôtels particuliers, des manoirs et des maisons plus simples.

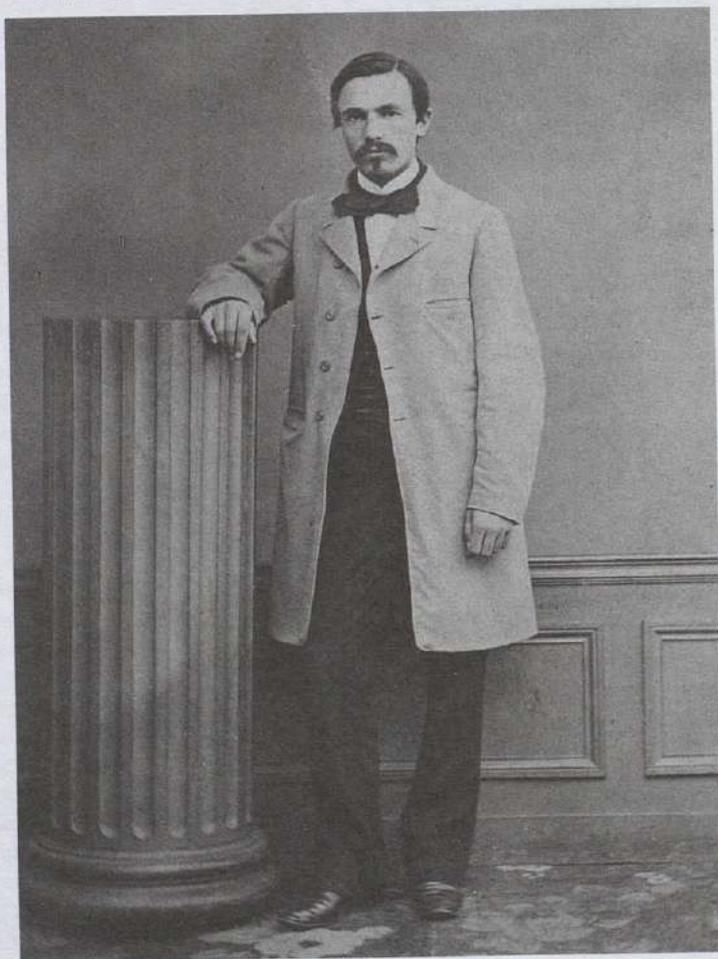
La qualité et la très grande précision de son travail se retrouvent aussi dans les nombreux dessins de mobilier que Regnault produisait en fonction du style de l'édifice ou, inversement, lorsque conservant un mobilier ancien intéressant, il construisait autour un écrin architectural en harmonie. Dessins de chaires ou de confessionnaux, d'autels ou de baldaquins, tous viennent témoigner de ses connaissances historiques et d'une parfaite maîtrise des styles architecturaux du passé.

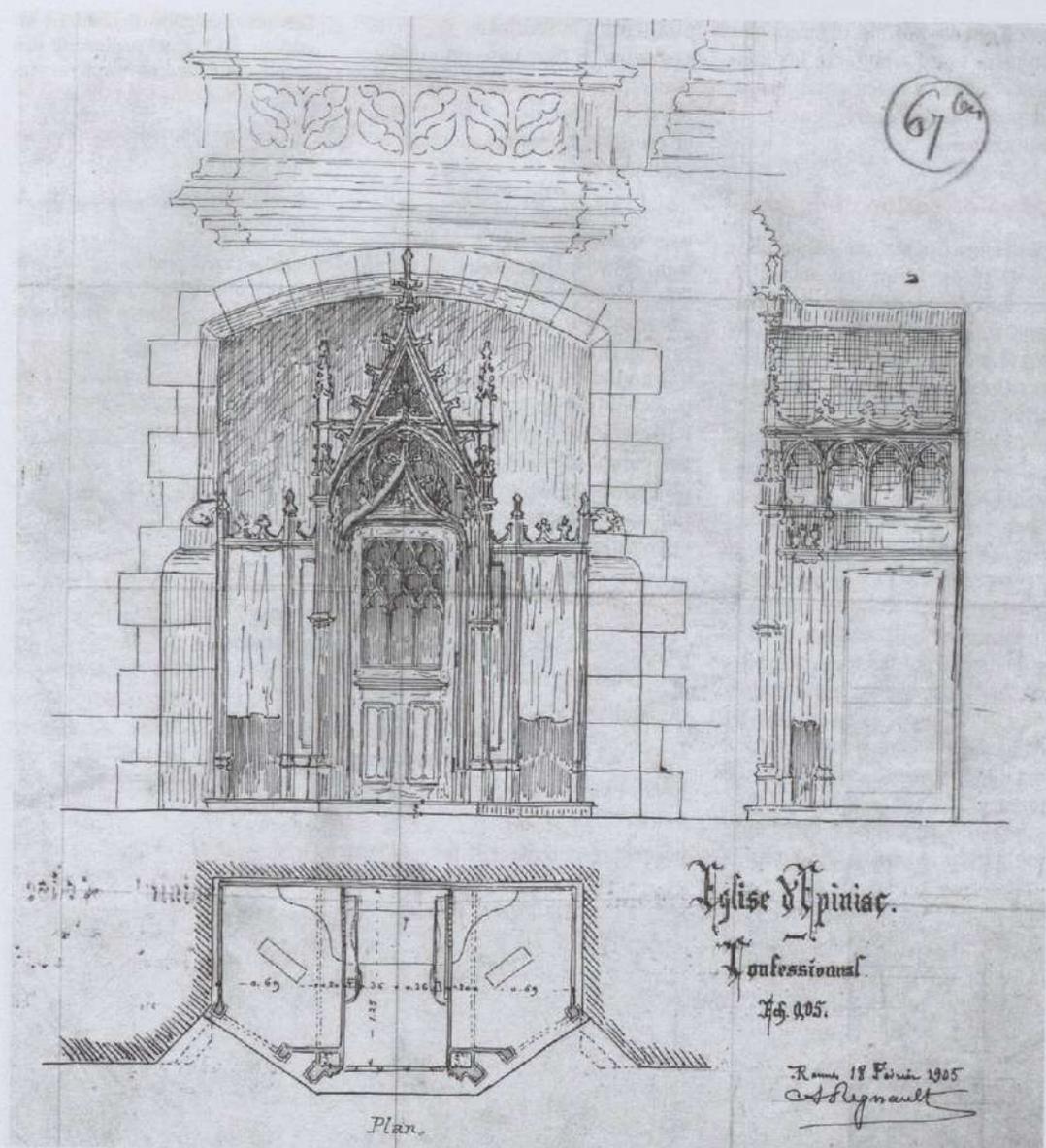
S'il travailla un peu dans les départements proches, il œuvra surtout dans « son » département qu'il parcourut inlassablement par monts et par vaux, tout comme il consacra plusieurs étés à la découverte de la France et de son patrimoine. Il ne quitta son pays qu'en 1865, pour effectuer le « voyage en Italie ». Il n'empêche que certains de ses plans parvinrent, via les circuits congréganistes, jusqu'au Canada et au Japon, où des églises furent bâties d'après ses dessins !

Le fonds d'archives

Si l'ensemble a été classé il y a déjà quelques années, les prochaines étapes seront celles de

Portrait d'Arthur Regnault, à l'École centrale, vers 1857.
Semah photographe à Paris. Collection privée.





Confessionnal néogothique de l'église d'Épiniac, Arthur Regnault, plan et élévation, encre sur calque, 18 février 1905. Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, fonds Regnault, 35 Fi 19.

la restauration systématique des plans, de leur cotation pièce à pièce et enfin, de leur numérisation. Ce fonds est aujourd'hui partiellement incommunicable, sauf par dérogation, tant sont nombreux les documents délicats à manipuler. La plupart des plans ont été dessinés sur des calques de diverses qualités, allant de quelques dizaines de centimètres carrés à parfois deux mètres de côté (essentiellement pour des éléments de détails presque traités à l'échelle grandeur). Il s'avère difficile de déplier ces très grands formats demeurés pliés durant des décennies, sous peine de les

voir s'émietter. À côté des plans sur calque, on trouve aussi dans le fonds des dessins sur papier, sur toile, sur vélin ou sur tissu enduit, dont certains sont aquarellés. Le fonds contient aussi plusieurs cyanotypes.

Regnault était un personnage assez économe. À maintes reprises (surtout en matière de patrimoine profane), il réemploya de vieux plans pour en dessiner de nouveaux au verso, ce qui peut en compliquer la restauration. De plus, le fonds étant classé par ordre alphabétique des communes, il s'avère impératif

de coter les plans recto et verso et de les répertorier le plus exactement possible de façon à faciliter le travail des chercheurs, les plans relatifs à un même édifice pouvant être dispersés au verso de plans de quatre ou cinq communes différentes.

Les 4500 plans et dessins du fonds Regnault concernent environ deux cents édifices répartis sur plus de soixante-dix communes du grand ouest de la France. Certains édifices n'étant évoqués que par un seul dessin ou dans les écrits de Regnault, on peut penser que beaucoup de

plans ont été perdus, d'autant que l'on sait que l'architecte les laissait souvent sur les chantiers, à disposition des entrepreneurs et des artisans.

La valorisation du fonds

Plusieurs opérations organisées en 2011 en firent une véritable « Année Regnault ». Une exposition (déclinée en deux versions itinérantes empruntées de façon continue) a permis de faire connaître cet architecte incontournable dans le paysage local. Si les plans en sont les pièces majeures, les douze carnets de voyages de l'architecte, prêtés par ses descendants¹, ont permis de reconnaître les lieux emblématiques du patrimoine, surtout roman et gothique, dont il sut s'inspirer dans ses propres réalisations. Un cycle de conférences² et la mise en œuvre de trois circuits géolocalisés³ autour de neuf églises (avec Regnault pour guide) donnent une autre approche de son témoignage architectural. Enfin, du côté des

publications réalisées à cette occasion⁴, il faut faire une place particulière au très beau livre⁵ qui retrace le parcours d'un homme et en illustre magnifiquement la production.

Arthur Regnault est un personnage que son éducation, sa formation, ses voyages et son goût pour l'archéologie ont souvent amené à proposer des partis pris architecturaux, éclectiques ou audacieux, qui confèrent à son œuvre une intéressante et profonde singularité. Ce coup de projecteur sur le fonds Regnault a enfin permis de faire redécouvrir et apprécier presque unanimement l'œuvre de cet infatigable bâtisseur !

Contact

Direction des Archives
et du Patrimoine
Conseil général d'Ille-et-Vilaine
1, avenue de la Préfecture
35042 Rennes cedex
Tél. 02 99 02 35 53
pascale.tumoine@cg35.fr

1. Des photographies de famille, un tableau, un journal manuscrit, des agendas et des cartes routières vinrent enrichir cette exposition.
2. En ligne sur le site des archives départementales.
3. Boucles téléchargeables à partir de smartphones.
4. Catalogue d'exposition gratuit, dépliants monographiques d'églises, visuels de type cartes postales et marque-pages.
5. *Arthur Regnault, architecte. La quintessence de l'art sacré*, coédition PUR-Département 35, avril 2011.



Projet pour l'église
Sainte-Jeanne-d'Arc à Rennes,
Arthur Regnault,
lavis sur document imprimé,
vers 1914-1924.
Archives départementales
d'Ille-et-Vilaine,
fonds Regnault 35 Fi 41.

Un exemple de valorisation d'un fonds d'architecte : Benjamin Chaussemiche (1864-1945)

ANNE DEBAL-MORCHE

Conservatrice en chef du patrimoine

Après des études à l'école des beaux-arts de Tours, le jeune Tourangeau Benjamin Chaussemiche est admis en 1883 à l'École nationale des beaux-arts de Paris où il s'inscrit dans l'atelier de son maître et ami Victor Laloux. En 1893, il obtient la plus haute des récompenses : le premier grand prix de Rome, qui lui permet de séjourner pendant trois ans à la Villa Médicis, comme pensionnaire de l'Académie. En 1899, il est nommé architecte en chef des bâtiments civils et des palais nationaux. De

1913 à 1924, il dirige les restaurations du château de Versailles et dessine les plans du jardin de Jussieu, pour abriter les collections botaniques du Muséum d'histoire naturelle. C'est d'ailleurs au Muséum, à Paris, qu'il termine sa carrière, en édifiant de 1930 à 1934 la galerie du Botanique.

Les archives personnelles de Benjamin Chaussemiche, données en 2001 aux Archives départementales d'Indre-et-Loire et consultables sous la cote 117 J, comportent très peu de plans, dans la mesure où ceux-ci sont

conservés dans les archives des bâtiments publics dont Chaussemiche a été responsable, mais contiennent en revanche beaucoup de pièces écrites (correspondance, rapports, devis, clientèle privée). Celles-ci apportent des renseignements très importants sur la carrière d'un architecte. Parmi ces documents, les vingt-trois lettres adressées à ses parents et à sa sœur Alice de 1894 à 1897, les agendas correspondant à ces trois années, les photographies prises par Chaussemiche, forment un ensemble cohérent, concernant les années de formation en Italie, et qui a notamment permis d'illustrer de manière attrayante la thématique des journées du patrimoine de 2011 consacrées au « voyage du patrimoine ».

*Portrait de Benjamin Chaussemiche, photographie, n.d.
Archives départementales d'Indre-et-Loire, fonds Benjamin Chaussemiche 117 J.*



Le récit imagé de la vie d'un pensionnaire de la Villa Médicis

Le début de la correspondance concernant son séjour en Italie commence de manière dramatique. Ayant fait étape à Florence, le 11 janvier 1894, Benjamin Chaussemiche écrit à sa mère à trois heures du matin pendant qu'il veille sur un de ses camarades prix de Rome, le peintre Mitrency gravement malade. Celui-ci décède le 22 janvier, retardant ainsi l'arrivée de Chaussemiche à la Villa Médicis. Les premières lettres racontent l'émerveillement du jeune architecte. À Pompéi, le 31 mai 1894 : « Très curieuse, cette ville en ruines et très émouvantes, les promenades faites dans des rues absolument désertes. Je suis tout à fait émerveillé. » À Bologne,



Benjamin Chaussemiche en visite à Pompéi, vraisemblablement pendant son séjour en Italie de 1894 à 1898, photographie, n.d. Archives départementales d'Indre-et-Loire, fonds Benjamin Chaussemiche 117 J.

le 14 octobre 1894, il renonce à faire part de ses impressions sur chacune des villes qu'il traverse, en résumant ainsi : « Toutes ces belles villes de l'Italie sont presque toujours des cités merveilleuses ayant chacune un caractère bien particulier, absolument différente de sa voisine, dans son aspect extérieur, sa physionomie, ses mœurs. Et puis, on n'y rencontre que des gens absolument charmants, serviables, d'une politesse extrême au milieu desquels il est exquis de vivre. »

En revanche, il est beaucoup plus critique sur les touristes français. Ainsi à Florence, le 8 octobre 1895 : « Depuis une quinzaine de jours, je vois beaucoup d'étrangers et surtout des Français. Parfois derrière moi, j'entends quelques accents sympathiques, qui me font le plus grand plaisir à percevoir, ce sont de jeunes et aimables couples qui risquent un œil sur l'aquarelle que je commets et se laissent aller à quelques réflexions. Très poseurs et peu experts sont nos compatriotes en voyage, leurs critiques sur les chefs-d'œuvre près desquels je travaille, données d'une

voix forte et assurée, me font parfois sourire et souvent tordre. Les Anglais me paraissent supérieurs, en ce sens qu'ils lisent religieusement leur *Baedeker* et ne disent rien, évitant ainsi les bourdes. »

Ces lettres nous renseignent plus précisément sur le rôle de la Villa Médicis comme le lieu constitutif d'une solidarité et d'un réseau d'amis dont on retrouvera les noms au cours de la carrière de l'architecte. Dans la lettre écrite le 4 janvier 1896, Chaussemiche décrit ainsi cette amitié : « Un splendide réveillon nous a mis en train, réunissant pensionnaires, membres de l'École française de Rome et Athéniens de passage à Rome autour d'une vaste table dressée dans notre salon qu'une commission avait spirituellement décoré de fresques tordantes. »

La seconde partie de sa correspondance nous informe aussi sur l'« envoi » de dernière année, consistant dans l'étude approfondie d'un monument ou d'un site antique qui doit faire l'objet de deux dessins : un relevé de l'état actuel et une restitution. Chaussemiche a choisi d'étudier

le sanctuaire antique de Jupiter Anxur qui domine la ville de Terracina située au sud de Rome au bord de la mer Tyrrhénienne. Il livre ses premières impressions, lors de son arrivée, le 10 novembre 1896 : « Tous les jours je gravirai mon rocher, déjeunant entre ciel et terre, quelquefois entre deux nuages, ayant pour table un tambour de colonne et comme siège un fragment de chapiteau. Beau est le séjour chez le dieu quand le ciel est favorable, mais triste quand le dieu est colère ! Jamais je n'ai vu d'orages et de pluies semblables. »

Chaussemiche bénéficie d'une année supplémentaire de séjour en Italie, pour étudier les châteaux construits au XIII^e siècle sous l'impulsion de Frédéric II, empereur d'Allemagne et roi des Deux-Siciles. Le 7 juin 1897, il commence l'étude de Castel del Monte dans les Pouilles : « Transformé en prison, Castel del Monte est magnifique et en assez bon état malgré tout, on y a dépensé sans compter un luxe extraordinaire et un art d'un goût exquis dont les traces en sont nombreuses et très apparentes.

La remarquable construction de pierres fines et polies, ses parois intérieures couvertes de marbres, de mosaïques, portent des frises, des moulures, des chapiteaux d'une exécution parfaite et conçus dans le meilleur style français de cette époque. Je vais remettre en lumière cette jolie chose...» Malheureusement, en raison du coût financier, Chaussemiche, ne parviendra à faire éditer la publication consacrée aux châteaux de Frédéric II.

Le récit valorisé et mis en images

Lors des journées du patrimoine, le récit du voyage en Italie a été présenté de manière attrayante grâce à un vidéogramme intitulé

«Les Tourangeaux voyageurs» comprenant quatre récits de voyage. La lecture des «morceaux choisis» des lettres étaient illustrées des photographies et des aquarelles exécutées par Chaussemiche. La présentation ne durant qu'une journée, ce vidéogramme doit, à l'avenir, être consultable sur le site internet des Archives départementales d'Indre-et-Loire (<http://archives.cg37.fr>).

Les aquarelles de Pompéi, de Florence et de Terracine auxquelles Chaussemiche fait allusion dans sa correspondance, conservées au musée des Beaux-Arts de Tours, avaient été, pour l'occasion, exposées aux Archives départementales d'Indre-et-Loire

à côté des lettres correspondantes. En effet, ces documents de caractère plus privé permettaient de mieux connaître la personnalité de l'architecte, d'apporter une touche plus sensible aux dessins et aquarelles produites au cours des années de formation, et de rendre ainsi plus accessible au public varié des journées du patrimoine le domaine de l'architecture.

Contact

Archives départementales
d'Indre-et-Loire
6, rue des Ursulines
37000 Tours
Tél. 02 47 60 88 88
adebalmorche@cg37.fr

Établissement thermal de Châtelguyon, Benjamin Chaussemiche, photographie d'une coupe sur l'atrium et les galeries des bains, n.d. Archives départementales d'Indre-et-Loire, fonds Benjamin Chaussemiche 117 J.



ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DU NORD

Une dynastie d'architectes au service de l'industrie : les Forest

HERVÉ PASSOT

Adjoint au chef du service Accueil et Recherche,
Chargé de mission classement / instruments de recherche

En 2005, Patrick Forest, architecte DPLG, a proposé aux Archives départementales du Nord les archives produites par son grand-père Georges, son père Marcel et lui-même dans le cadre de leur activité professionnelle tournée vers la construction industrielle. La particularité du fonds proposé et son emprise chronologique nous ont rapidement convaincus.

Les archives Forest s'inscrivent dans la durée. Elles reflètent l'activité de trois architectes qui vont s'associer puis se succé-

der à la tête du même cabinet d'architecture durant tout le XX^e siècle. Le premier d'entre eux, Georges Forest (1881-1932), s'associe en 1905 à Edmond Liétard¹, architecte installé à Tourcoing. Il est le fondateur de la dynastie qui perdurera jusqu'au début des années 2000. Au début des années 1930, son fils, Marcel (1910-1998), va s'associer puis reprendre l'affaire, poussé par le décès prématuré de son père. Le fils de Marcel, Patrick (né en 1935), reprendra l'affaire en 1975. L'activité du cabinet cesse défini-

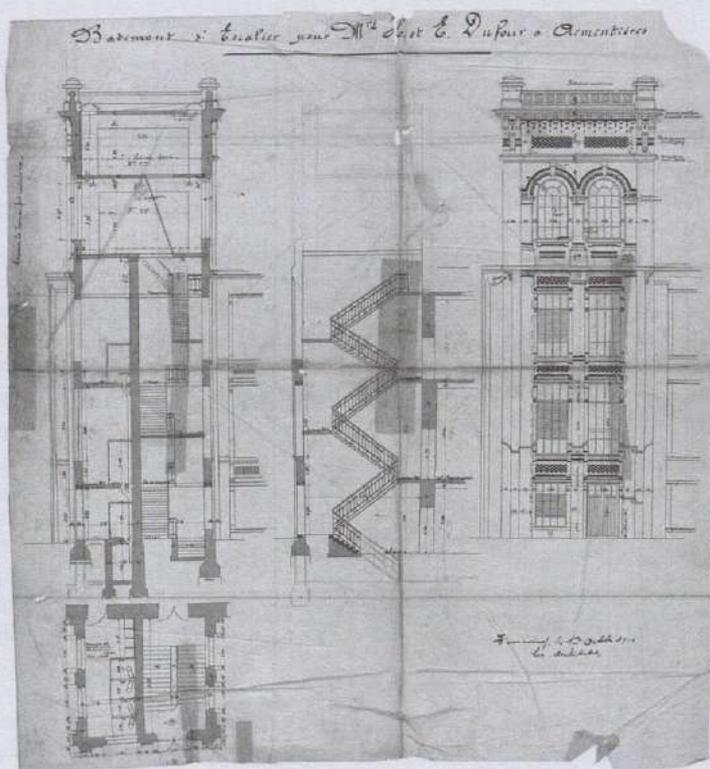
tivement en 2001. Cette longévité sur un siècle permet d'observer, à travers les archives déposées, les grands bouleversements architecturaux dus aux événements qui ont jalonné le siècle dernier : les reconstructions suite aux deux guerres mondiales, la transformation des processus de production, etc., mais aussi les premières implantations d'usines au-delà de nos frontières².

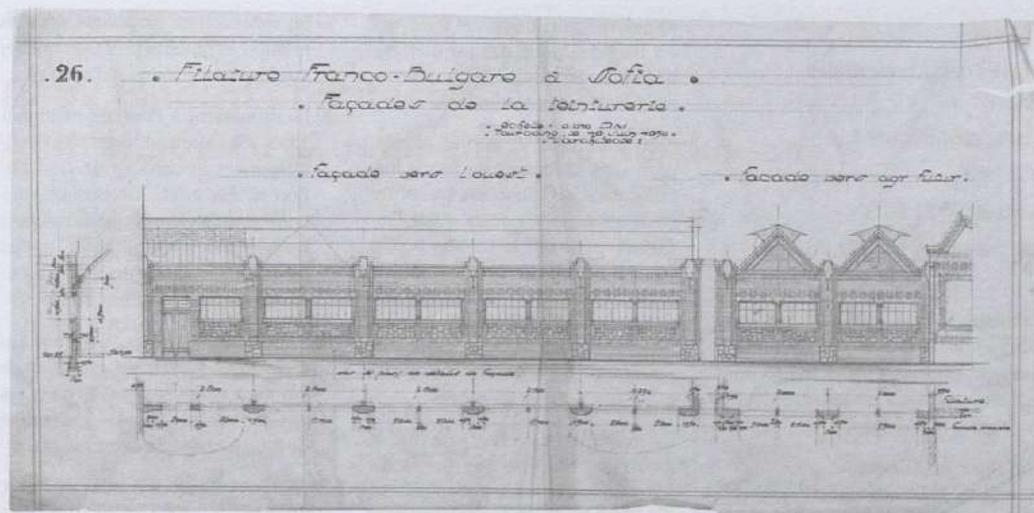
Georges Forest, le fondateur

La spécialisation de Georges Forest dans l'architecture de l'industrie tient à plusieurs raisons. La première raison est d'ordre conjoncturel car Edmond Liétard, avec lequel il s'associe, est particulièrement spécialisé dans ce type de construction. La seconde raison de cette spécialisation est plutôt d'ordre structurel. Profitant du réseau commercial et amical de son père³ et de son propre réseau professionnel⁴, Georges Forest tisse des relations avec le milieu industriel roubaisien. Ses relations sociales lui permettent de rencontrer Marie-Thérèse Boscut⁵ qu'il épousera en 1908. Cette alliance permettra à Georges de profiter pleinement de la parentèle familiale et, ainsi, de détenir le quasi monopole de la construction industrielle pour les villes de Roubaix et Tourcoing.

L'activité du premier des Forest est surtout cantonnée à la construction d'usines textiles⁶. Toutefois, répondant aux demandes de sa clientèle, il diversifie son activité. En 1913, à Houille, il modifie la malterie

Usine de messieurs Dufour à Armentières, Georges Forest et Edmond Liétard, architectes, coupe et élévation de la tour d'escalier, encre sur calque, 1^{er} octobre 1910. Archives départementales du Nord, fonds Forest, 185 J 557.





Filature franco-bulgare à Sofia, Marcel Forest, architecte, élévations des façades de la teinturerie, encre sur calque, 19 juin 1930. Archives départementales du Nord, fonds Forest, 185 J 67.

coopérative. À Armentières, il reconstruit, à partir de 1920, la brasserie Motte-Cordonnier. En 1922, il aménage la brasserie La Roubaissienne. Son activité dépasse aussi la sphère géographique locale. Il réaménage la cimenterie d'Origny-Sainte-Benoîte (Aisne) pour les Ciments Portland artificiels. À cette spécialisation industrielle s'ajoute la construction de logements destinés aux ouvriers, employés et directeurs. Ces logements, construits dans le prolongement ou à proximité des usines, mettent en relief les politiques paternalistes des entrepreneurs du Nord des XIX^e et XX^e siècles.

Après la Première Guerre mondiale, Georges Forest obtient l'agrément de la préfecture pour reconstruire les édifices détruits durant le conflit et l'occupation allemande⁷. Le potentiel industriel ravagé doit être relevé, il en sera l'un des maîtres d'œuvre. À son décès en 1932, il aura construit ou réaménagé plus de 144 usines, et aura sans doute été l'un des façonneurs de l'image industrielle du Nord.

Marcel Forest, le continuateur

À la mort de son père, Marcel Forest est encore étudiant. Son sujet de diplôme, un stade nautique à Tourcoing (réalisé), lui vaut le prix Guadet. Fort de ce

succès, il entre de plain pied dans la vie active, et les commandes affluent. Il transforme de nombreuses filatures, réalise l'usine General Motors de Gennevilliers, l'institut agricole de Beauvais, etc. Usant de son expérience de constructeur d'usines, il réalise des entrepôts sur le terrain de la gare de marchandises de Lille. Profitant de cette nouvelle expérience et de ces nouvelles relations, Marcel Forest construira le plus long bâtiment industriel parisien, les entrepôts Calberson (achevés en 1970). L'entrepôt Ney, voisin du précédent, est réalisé en 1976. Ces deux bâtiments, situés sur les boulevards des Maréchaux, sont en cours de profonde restructuration.

En 1975, Patrick Forest succède à son père. Il continue l'œuvre familiale mais, devant s'adapter à l'évolution du tissu économique, il élargira son éventail de production (écoles, bâtiments administratifs et maisons individuelles).

Les archives

De par sa spécificité, le fonds d'archives Forest est un témoin du passé industriel du département du Nord et particulièrement de l'agglomération Lille-Roubaix-Tourcoing. Aujourd'hui, nombre de ces réalisations sont encore visibles et ont fait ou feront l'objet d'une réhabilitation. L'an-

cienne usine Roussel de Tourcoing a été réhabilitée dans les années 1990 pour accueillir les Ballets du Nord (locaux de répétition et d'administration) ainsi que quelques entreprises réparties sur l'ensemble des anciens bureaux et ateliers du tissage. Certains édifices sont, quant à eux, devenus de véritables monuments patrimoniaux et ont fait l'objet de procédures de protection, à l'instar de l'ancienne malterie-brasserie Motte-Cordonnier d'Armentières classée monument historique en 1999.

Les plans ont été classés en 2008. Un répertoire méthodique en a été dressé. Le plan de classement adopté ne distingue pas l'activité de chaque architecte tant certains dossiers sont indissociables. Nous avons donc décidé d'adopter un plan de classement géographique (par pays puis par commune), puis de rassembler les dossiers par maître d'ouvrage afin de reconstituer chaque affaire. Les dossiers les plus récents ont été récolés sommairement. Le fonds est composé d'environ 75 000 plans et de dossiers (avec plans, dossiers de gestion des chantiers, etc.) classés par opération. Les documents de gestion du cabinet d'architecture (correspondance, comptabilité, etc.) ne sont représentés que pour les années 1970.

Contact

Archives départementales
du Nord

22, rue Saint-Bernard

59000 Lille

Tél. 03 20 85 31 50

herve.passot@cg59.fr

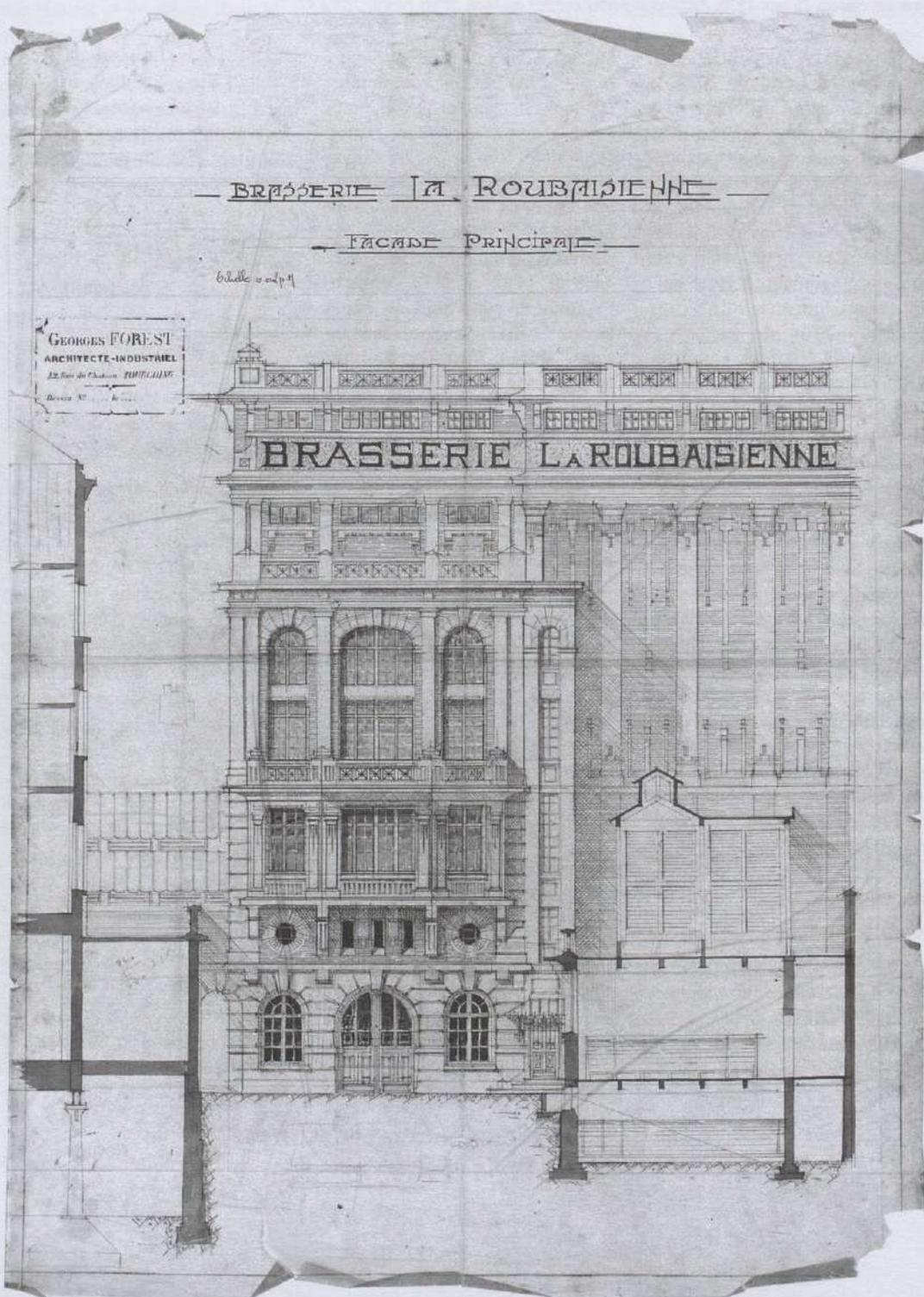
1. Edmond Liétard succède à Léon Obry vers 1891, après lui avoir été associé. Quelques plans signés de la main des deux architectes sont conservés dans le fonds.
2. En Algérie, Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Madagascar, Pologne, Maroc, Sri Lanka, Tunisie. Les

premières constructions s'élèvent en Belgique pour des raisons évidentes de proximité géographique, et/ou de liens personnels.

3. Son grand-père maternel et son père sont fabricants de tissus installés dans le Cambrésis. La nature de leurs activités, mais aussi l'influence prise sur le monde textile par la nébuleuse industrielle de Roubaix et Tourcoing, font que ces industriels cambrésiens, comme leurs confrères, entretiennent des relations, tant amicales que commerciales, avec cette sphère.
4. Georges Forest profite, sans doute, du réseau tissé par ses prédécesseurs Léon Obry et Edmond Liétard qui, de par leur spécialité et leur

implantation géographique, sont en relation, au moins professionnelle, avec le monde industriel textile.

5. Ils se marient à Roubaix le 26 mai 1908. Ce mariage orientera définitivement la carrière de Georges Forest. En effet, les Bossut sont une grande famille d'industriels roubaisiens apparentée à toutes les familles d'industriels textiles: Motte, Cavrois, Wattine, etc.
6. Anne Martin-Langlet, *Georges Forest (1881-1932): un pionnier de l'architecture industrielle dans les régions septentrionales*, Université de Lille 3, thèse de doctorat, 2008.
7. Archives départementales du Nord, 4 N 611.



Brasserie
La Roubaisienne,
Roubaix,
Georges Forest,
architecte, élévation
de la façade principale
encre sur calque, n.d.
Archives départemen-
tales du Nord, fonds
Forest, 185 J 39.

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DU VAR

Deux fonds d'architectes : André Liotard et Jean-Georges Narkisian

ALAIN DROGUET
Directeur

avec l'aide de

FABIEN RICCI et PASCALE BARTOLI

Les Archives départementales du Var sont assez peu riches en fonds d'architectes, à la différence du département voisin des Bouches-du-Rhône ou d'autres départements ou régions comme la Bretagne. Le premier fonds d'architecte reçu fut celui d'André Liotard à la fin des années 1980, suivi de celui de Bob Madalena. Il fallut ensuite attendre les cinq dernières années pour qu'entrent – malgré la saturation des dépôts – de nouveaux fonds : Serge Ter Mikélian en 2006, Robert Biset en 2008 et tout récemment, en juin 2011, Jean-Georges Narkisian. Dans cet article, nous présenterons rapidement les fonds Liotard et Narkisian, deux architectes installés à Saint-Raphaël, le fonds de Roger Biset faisant par ailleurs l'objet d'un article d'Odile Jacquemin dans ce même numéro de *Colonnes*.

Le fonds André Liotard

Tout récemment, a été achevé le classement du volumineux fonds André Liotard (25 J) dont le répertoire numérique correspondant est maintenant en ligne sur notre site <http://www.archives.var.fr> (rubrique « Faire des recherches »).

Né le 16 juillet 1927, architecte diplômé de l'École spéciale d'architecture en 1955, André Liotard est aussi un ancien élève de l'Institut d'urbanisme de Paris et de l'École du Louvre. Il a occupé de nombreuses responsabilités dans les instances professionnelles locales : président du Syndicat des architectes du Var (1966-1970), délégué

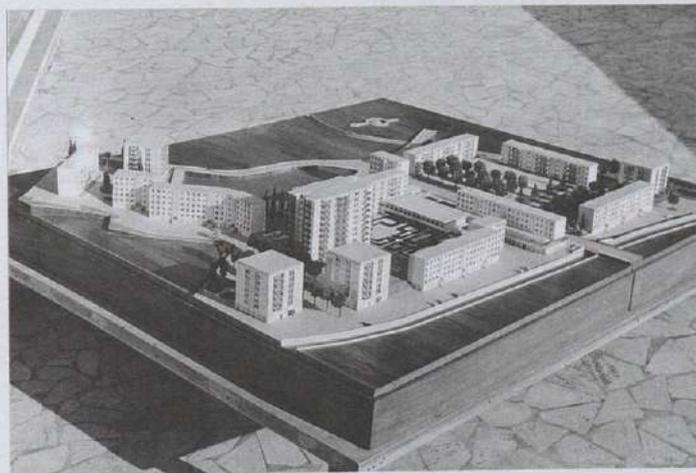
régional Provence-Alpes-Côte d'Azur de l'Union nationale des syndicats français d'architectes (1968-1974), président de l'Office des bâtiments et travaux publics du Var (1975-1979), de l'Université permanente d'architecture et d'urbanisme PACA-Languedoc-Roussillon (1966-1969 puis de son comité de liaison de 1969 à 1972), du Groupe pour l'éducation permanente des architectes (1982), vice-président du Conseil régional de l'Ordre des architectes (1977), du Centre de service et d'études pour le développement et la culture en Méditerranée (1982) et de l'organisation non gouvernementale Architectes sans frontières (1982).

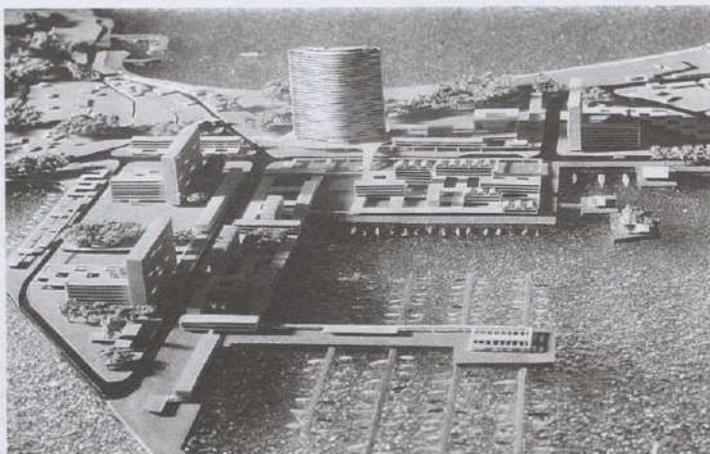
André Liotard a également participé aux travaux de l'administration centrale. Affecté auprès du cabinet du ministre de l'équipement, Edgard Pisani, par le conseil supérieur de l'Ordre, il fut chargé de développer les relations entre les ingénieurs des

Ponts et Chaussées et les architectes. C'est ainsi qu'à ce titre, en 1966 et 1967, il anima les groupes de rencontre nationaux, régionaux et départementaux dans le cadre de la discussion de la loi d'orientation foncière. Il poursuivit son action, de 1967 à 1972, comme chargé de mission par la profession auprès de l'association des ingénieurs des Ponts et Chaussées.

La particularité de ce fonds, et ce qui en fait sans doute tout l'intérêt, est qu'il reflète bien cette importante implication d'André Liotard dans la vie de la profession dans les années 1960-1980. Le fonds a été structuré en deux grands ensembles. Le premier correspond aux engagements socioprofessionnels et aux relations avec les organismes publics. Il comprend également une abondante documentation relative à la politique des modèles des années 1968-1972, résultant de la participation aux jurys des modèles des

Résidence L'Estérel à Saint-Raphaël, André Liotard, vue de la maquette, n.d. Archives départementales du Var, fonds Liotard, 25 J.





Marina des Sablettes, La Seyne-sur-Mer, Jean-Georges Narkisian, vue de la maquette, n.d. Archives départementales du Var, fonds Narkisian.

logements agréés en Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon, qu'il nous a semblé indispensable de conserver, dans la mesure où l'on doit rarement la trouver aussi abondante, sinon à l'échelon régional ou même central de l'administration¹.

La deuxième partie du fonds contient les dossiers relatifs au fonctionnement de l'agence installée à Saint-Raphaël dans la résidence L'Estérel construite par André Liotard lui-même, ainsi qu'aux projets et réalisations (plans, dossiers de chantiers) qui ont été classés dans l'ordre alphabétique des communes, presque exclusivement varoises, sans distinction de dates. Sur la base de ce principe, nous avons respecté la structure originelle de l'ensemble de ces documents. En effet, et c'est intéressant à signaler sur le plan archivistique, l'agence d'André Liotard avait mis au point un système de numérotation et un code alphabétique explicite sur chaque boîte afin de mettre en évidence le projet et l'objet de chaque dossier de chantier.

Le fonds Jean-Georges Narkisian

Jean-Georges Narkisian a fait l'objet d'une notice que nous reprenons ici de façon intégrale². «Né en 1922. Fils de réfugié arménien arrivé à Marseille, il étudie aux Beaux-Arts de la ville puis s'installe à Saint-Raphaël

comme architecte. Son confrère Alfred Henry l'appelle pour la reconstruction de Toulon après la dernière guerre. Il installe son cabinet dans les années 50 dans l'immeuble Le Lazare Carnot qu'il a lui-même conçu. Architecte complet, il ne lâchera jamais le crayon. Il est l'ami de César qu'il a connu dans sa jeunesse à Marseille. Ce dernier fera de sa main une sculpture qui se trouve à l'entrée du collège Don Bosco à La Valette-du-Var. Il aménage le cimetière italien de la guerre de 1914-1918 avec notamment un ensemble de sculptures.

Il réalisera de nombreuses opérations dans la région toulonnaise : une partie de la Coupiane à La Valette, la résidence La Pinède Saint-Georges à Saint-Mandrier, de nombreux immeubles à Toulon, des équipements publics (école et collège à Toulon et La Valette) ainsi que des villas notamment à Carqueiranne et la villa de Paul-Émile Victor à Saint-Paul-de-Vence.

Il élabore d'importants projets d'aménagements urbains qui n'aboutiront pas : la marina des Sablettes à La Seyne-sur-Mer avec un port de plaisance dans la baie du Lazaret ; le projet de réaménagement du quartier des Lices à Toulon avec couverture partielle de la voie ferrée comprenant équipements publics, commerces, parkings, plusieurs tours de logements en 1963. Il collabore aussi à Hyères avec

Lucien David pour des opérations de logements. Il décède en 1998. »

Le fonds collecté reflète bien entendu dans les grandes lignes cette notice, mais pas dans son intégralité, et comprend des éléments supplémentaires sur lesquels nous reviendrons plus loin.

Il convient au préalable de revenir sur les conditions de son entrée aux Archives départementales. Malheureusement, comme ce fut le cas en particulier pour le fonds de Serge Ter Mikélian, son collègue également d'origine arménienne avec lequel Jean-Georges Narkisian fut sans doute en relations autour du projet de reconstruction de Toulon, nous avons dû intervenir « en catastrophe », au dernier moment, alors que le transport vers la décharge était imminent. C'est une excellente collaboration avec l'École nationale supérieure d'architecture de Marseille, en les personnes de Jean-Lucien Bonillo, professeur HDR, et Pascale Bartoli, doctorante, chercheur associé au laboratoire INAMA, amie de Rafaël, le fils de Jean-Georges Narkisian, qui a permis de sauver in extremis ce qui a pu l'être. Ils nous sont en effet venus en aide pour faire le tri en une matinée des dossiers les plus intéressants qui se trouvaient déjà pour la plupart dans une benne. Ont pu également être « sauvées » près d'une dizaine de maquettes et une intéressante documentation photographique provenant de cette agence qui, à leurs yeux, a été dans la région une des plus importantes et des mieux structurées de la période, faisant la transition entre la Reconstruction et les Trente Glorieuses.

Les dossiers maintenant conservés correspondent à plusieurs des réalisations évoquées par Jean-Charles Bruno, comme le cimetière militaire italien de Saint-Mandrier, les immeubles Le Lazare Carnot et Le Guynemer à Toulon et le collège de La Coupiane dans le quartier de La Valette-du-Var où Narkisian avait installé ses bureaux dans le mas qu'il y possédait. D'importants projets, quoique non réalisés,



*Villa à Carqueiranne, Jean-Georges Narkisian, vue de l'entrée, n.d.
Archives départementales du Var, fonds Narkisian.*

sont également bien documentés, comme la marina des Sablettes à La Seyne-sur-Mer et la couverture partielle de la voie ferrée à Toulon envisagée au début des années 1960, projet urbanistique d'envergure, dénotant une ambition assez remarquable, qui inspira, semble-t-il, un projet similaire à Cannes et qui, ironie de l'histoire, a ressurgi tout dernièrement à Toulon en liaison avec le projet de construction d'un nouveau bâtiment des Archives départementales sur un terrain situé le long de la voie ferrée à proximité de la gare. Dans la rapide sélection que nous avons dû opérer, ont été également rete-

nus des dossiers relatifs à des ensembles plus modestes : motel à La Seyne et résidence hôtelière au Pradet ainsi que, parce qu'elles dévoilent un aspect purement formel, plus décoratif et correspondant à des aménagements originaux, des salles de cinéma à Toulon et Cogolin.

Contact

Archives départementales
du Var
157, avenue Alphonse-Daudet
83300 Draguignan
Tél. 04 98 10 22 40
adroguet@cg83.fr

1. D'après les indications que nous a aimablement données Pascale Bartoli, il pourrait s'agir des modèles innovations, PAN puis EUROPAN, lancé par le ministère entre 1967 et 1973 à l'initiative de Paul Delouvrier et Robert Lion dans le but de produire de l'habitat intermédiaire afin de sortir des travers du grand ensemble, et d'introduire les qualités de l'habitat individuel dans l'habitat collectif. Cette politique devait promouvoir des logements innovants dans leur système constructif et leur spatialité.

2. Cette notice biographique est reprise de l'étude « Patrimoine XX^e – Toulon-Provence-Méditerranée. Ensemble et résidences de la période 1945-1975 » réalisée en 2007-2008 par Jean-Charles Bruno pour le compte de la Direction régionale des affaires culturelles de Provence-Alpes-Côte d'Azur, consultable sur le site http://www.paca.culture.gouv.fr/dossiers/xxeme_tpm/present.htm.

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DU VAR

Robert Biset et le département du Var

ODILE JACQUEMIN

Architecte urbaniste, docteur en histoire de l'architecture

Les archives de l'architecte Robert Biset (1924-2006) sont entrées aux Archives départementales du Var en juillet 2008, par voie d'achat à un libraire, et constituent la sous-série 60 J. Cette acquisition atteste de la détermination des Archives du Var à jouer un rôle en matière d'archives d'architecture du XX^e siècle. Le premier repérage montre que l'œuvre de l'architecte couvre largement le territoire national, et au-delà, puisque Biset réalise notamment la ville nouvelle de Médéa en Algérie. À lire la liste des localisations des projets (Corse, Paris, Aubervilliers, Compiègne,

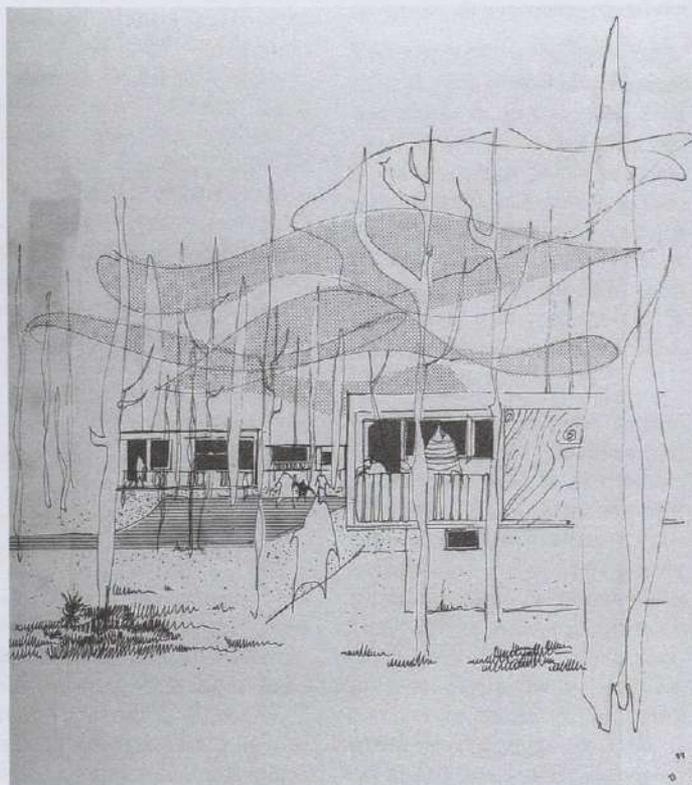
Poitiers, Avignon, Sorgues, La Celle-Saint-Cloud, etc.), on pourrait s'interroger sur la pertinence d'une conservation dans le Var. Elle se justifie pourtant car la plupart des dossiers sont ceux d'une œuvre localisée dans le département (Toulon, La Seyne, Draguignan, Hyères, Saint-Tropez et Ramatuelle), où l'architecte semble avoir été actif de 1953 à la fin des années 1970.

Après une formation à l'École des beaux-arts de Paris et l'obtention du Grand Prix de Rome, Biset séjourne à la Villa Médicis de 1950 à 1953. Sa carrière varoise débute dès son retour, puisque Meyer-Heine, rapporteur de la

commission permanente d'urbanisme du ministère de la Reconstruction, lui confie les études d'urbanisme de la ville d'Hyères et de la presqu'île de Saint-Tropez.

Les décennies 1960 et 1970 accueillent successivement les grands aménagements touristiques de la Côte d'Azur et l'émergence de la protection du littoral, qui inversera les politiques au point de faire démolir certains projets résidentiels. Ainsi, la première phase déjà construite du centre de vacances de Pardigon, entre Cavalaire et La Croix-Valmer, de l'agence Aubert-Lefèvre, passera sous les bulldozers après

Les Bungalows, plage de La Capte, Hyères, Robert Biset, perspective, n.d. Archives départementales du Var, fonds Robert Biset, 60 J.



PLAGE DE LA CAPTE

--- CES HABITATIONS, SITUÉES DANS LA ZONE PLANTÉE À PROXIMITÉ DE LA ROUTE, SERONT GROUPEES AUTOUR D'UNE PETITE PLACE: ON POURRA Y ACCÉDER EN VOITURE ---

“LES BUNGALOWS”

Hy
perspec
dépar
fonds

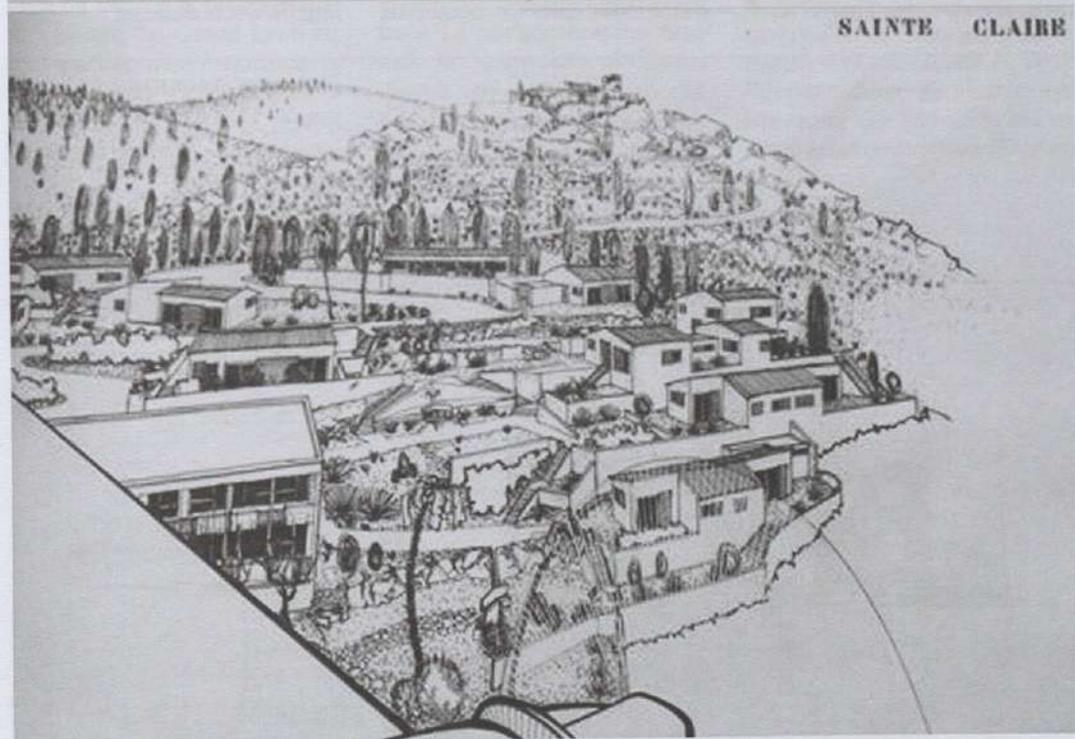
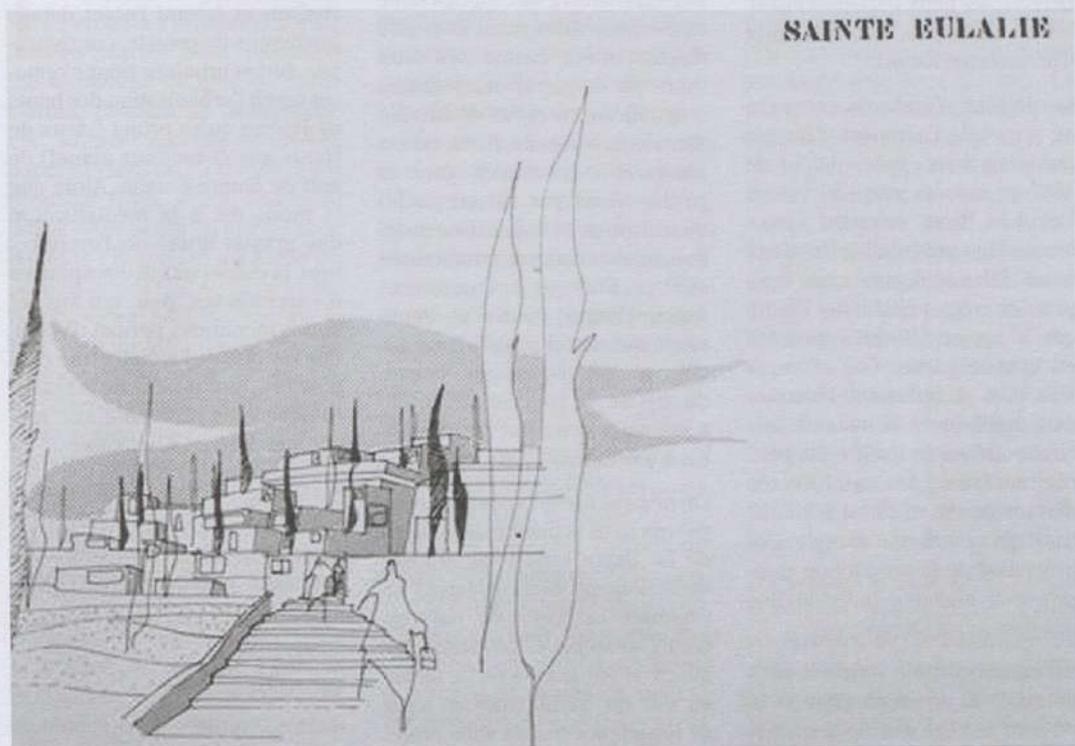
la promulgation de la loi Littoral, et le terrain sera acquis par le Conservatoire du littoral. Les projets de Biset conservés à Draguignan témoignent de cette époque des grands changements de vision et montrent aussi les changements tant du mode d'exercice et d'association,

du rapport de la capitale à la province, que du type de collaborations avec les architectes locaux.

Réémergence de projets non réalisés

Dans la collaboration de Biset avec Lucien David – actif à

Hyères, fils de Léon David, connu comme associé de Mallet-Stevens sur le chantier de la villa Noailles – perdue le mode d'association, issu du XIX^e siècle, entre l'architecte parisien et l'architecte local, se répartissant conception et exécution. La confrontation avec les modes d'exercice



Lotissement des collines de Sainte-Claire et Sainte-Eulalie, Hyères, Robert Biset, perspectives, n.d. Archives départementales du Var, fonds Robert Biset, 60 J.

d'autres cabinets présents à la même époque sur la côte varoise, comme Aubert-Lefèvre ou l'Atelier de Montrouge, montre que c'est dans la décennie 1960 que la rupture se fait. On peut toutefois noter avec une certaine ironie que l'Atelier de Montrouge, parisien, a eu une reconnaissance internationale alors qu'Aubert et Lefèvre, les deux Parisiens installés au Lavandou, ont fait figure d'architectes locaux.

Le dossier d'archives consacré au projet de l'aéroport d'Hyères conserve deux études datées de 1967 et signées respectivement David et Biset, éclairant l'autonomisation progressive des deux noms. Elles soulignent aussi l'inspiration régionaliste de David, que le projet définitif reprendra en grande partie. Cet exemple sert plus globalement l'histoire de l'architecture et instaure une continuité entre les projets néo-régionalistes des architectes d'avant-guerre et l'aval administratif qui sera donné au style néo-provençal de la production massive des maisons individuelles des décennies ultérieures.

Un carnet d'étude – datant sans doute de la décennie 1960 où la relance de l'âge d'or de la station thermale et climatique échauf-

fait esprits et crayons – est pompeusement intitulé «Hyères, ville thermale de bord de mer». L'étude ambitieuse articule un «projet urbain» décliné pour chaque site à enjeu de la ville: le centre, les collines Sainte-Claire et Sainte-Eulalie, le port et l'arrière-port, la plage de La Capte, etc. L'absence de date est tout à fait significative de l'esprit «table rase» dont témoignent le centre thermal et son casino, ses deux tours de douze et seize étages – installées au cœur de la ville XIX^e siècle – faisant fi du centre ancien et de ses grands hôtels et jardins. Biset par ailleurs architecte du ministère de la Construction, est en charge de nombreuses ZUP en Corse et à Compiègne. Aujourd'hui, le recul d'un demi-siècle sur un tel projet dans une ville où, depuis, chaque maison du XIX^e et du premier XX^e siècle a été soigneusement répertoriée dans une ZPPAUP fait sourire.

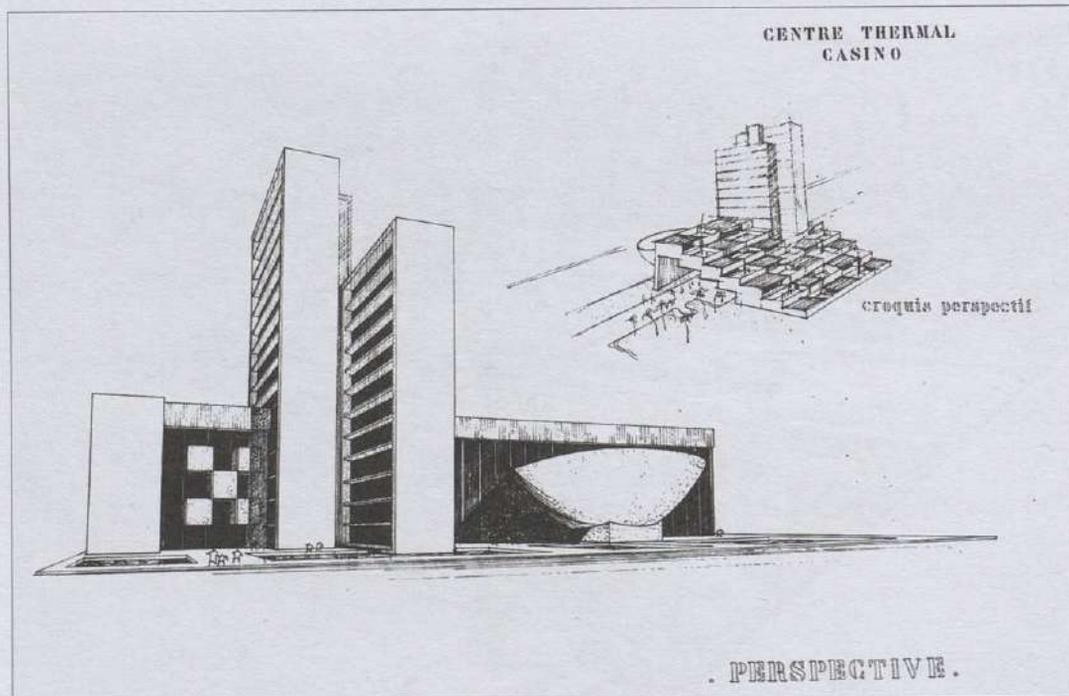
On ne peut lire le croquis de bungalows dans la pinède de la plage de La Capte sans y superposer mentalement deux images. La première est celle du paysage actuel anarchique résultant des allées de bungalows ou de tentes en dur ou d'HLL (habitat léger de loisir) accumulés sans projet d'ensemble dans les nombreux

campings privés de la presqu'île. La seconde image est celle des dessins d'ambiance de Jean Aubert et André Lefèvre contenus dans le cahier des charges du lotissement du Gaou Bénat.

Enfin, deux autres projets lotissent la colline du Château et les contreforts des Maures à Sainte-Eulalie, sites bien connus des Hyérois et faisant l'objet depuis longtemps de projets, contreprojets, luttes urbaines pour s'opposer tant à l'urbanisation des hauts de Hyères qu'au projet (vieux de trente ans et toujours actuel) de golf de Sainte-Eulalie. Alors que la mode est à la médiatisation des grands noms de l'architecture, la conservation des archives d'«architectes peu connus et moins reconnus» permet d'écrire une histoire de l'architecture plus nuancée, plus proche de la réalité et donc plus résistante aux raccourcis et stigmatisations.

Contact

Association Mémoire à lire,
Territoire à l'écoute (MALTAE)
32, chemin Saint-Lazare
83400 Hyères
Tél. 04 94 35 42 92
maltae2@gmail.com
<http://www.maltae.org>



Centre thermal et casino
Hyères, Robert Biset.
perspectives, n.d. Archives
départementales du Var
fonds Robert Biset, 83



Marché d'intérêt national de Lyon, Louis Weckerlin, vue de l'entrée nord, *Marché international de gros*, revue trimestrielle d'informations, n° 1, novembre 1961. Archives du Grand Lyon, fonds de la Sogely, 3914 W 642.

matériaux sont présents comme le « ciment pierre reconstituée » (parements, tableaux, couvertines), ou la pierre de taille (soubassements, dallages, escaliers). Les menuiseries sont métalliques, les charpentes combinent poutres en sapin et poutres en béton armé, et les couvertures sont en panneaux d'aluminium préfabriqués dénommés « Alu fran ».

La place du marché

Il faut replacer la construction de ce marché-gare dans un contexte historique, géographique et même topographique bien particulier pour le comprendre. En tant que MIN, Lyon-Perrache était intégré à un réseau national créé par l'État en 1953. Cette structuration rationnelle visait à répondre à des besoins en approvisionnement sans précé-

dent, conséquence de l'évolution démographique d'après-guerre. Au niveau local, la couverture géographique du MIN dépassait largement la seule agglomération lyonnaise. Il fallait donc trouver un site propice à la centralisation et à la redistribution de denrées sur une aire à la fois locale, nationale et internationale.

Michel-Antoine Perrache imagina en 1766 le prolongement de la presqu'île entre Rhône et Saône par remblayage pour y installer des infrastructures portuaires. Ce morceau de terre conquis sur l'eau était donc associé dès son origine au transport commercial. Une gare d'eau permettait initialement aux navires commerciaux de rentrer dans la ville. Celle-ci a ensuite laissé la place à une gare ferroviaire en 1830, complétée en 1976 par le centre d'échanges de

Perrache, gare multimodale où se croisent automobiles, trains, autocars et tramways.

Enclavé entre Rhône et Saône, le marché de gros a trouvé ses limites après seulement une décennie d'activité. L'expansion de l'agglomération, sa densification et l'augmentation du trafic routier ont conduit à une saturation du marché qui a amené les pouvoirs publics à envisager dès les années 1970 le départ du marché vers un site plus grand, plus moderne et plus accessible. Le principe du déménagement vers Corbas est officiellement retenu en 1991.

Retour de marché

Le contenu technique des archives, associé à une observation du contexte de création

ARCHIVES MUNICIPALES DE SAINT-ÉTIENNE

Les fonds privés concernant l'architecture

LAURENCE VIALA
Chargée de la Médiation culturelle

Les Archives départementales de la Loire et les Archives municipales de Saint-Étienne se sont réunies dans l'association Archives d'architecture de la Loire pour présenter en commun leurs fonds respectifs concernant l'architecture (voir *Colonnes* n° 23). En 2011, l'association s'est dotée d'un site web consultable à l'adresse <http://www.archives-architecture-loire>. Sur ce site sont présentés les états des fonds complets des deux services (métrage, communicabilité, conditionnement) illustrés de documents, ainsi que les biographies des architectes dépositaires.

Nicole Noisette, dans le numéro 24 de *Colonnes* (2008), a présenté les fonds d'architectes conservés aux Archives départementales de la Loire. Le présent article présente les fonds concernant l'architecture conservés aux Archives municipales de Saint-Étienne. Celles-ci conservent de nombreux fonds privés d'architecture entrés sous forme de don, dépôt ou achat depuis 1986. À côté des archives d'architecte il existe plusieurs fonds de sociétés de maîtrise d'ouvrage ou d'aménagement, décrites dans la deuxième partie de l'article. Répertoriés en série S (archives privées) ou en série F1 (fonds iconographiques), certains sont inventoriés, d'autres ne sont pas encore traités.

La communication de ces documents fragiles (calques, lavis, bleus, etc.), dépend de l'accord des auteurs ou de leurs descendants, du conditionnement et de l'état de conservation. Si l'instrument de recherche n'existe pas, c'est que le fonds n'est pas traité, et donc difficilement communicable, mais il est au moins sau-

vegardé! Il faut rappeler qu'au sein des archives publiques sont conservés des documents d'architectes, notamment dans les collections de permis de construire, conservés à Saint-Étienne depuis 1905.

ARCHIVES PRIVÉES
D'ARCHITECTES39 S. Alain Balembos
(né en 1940)

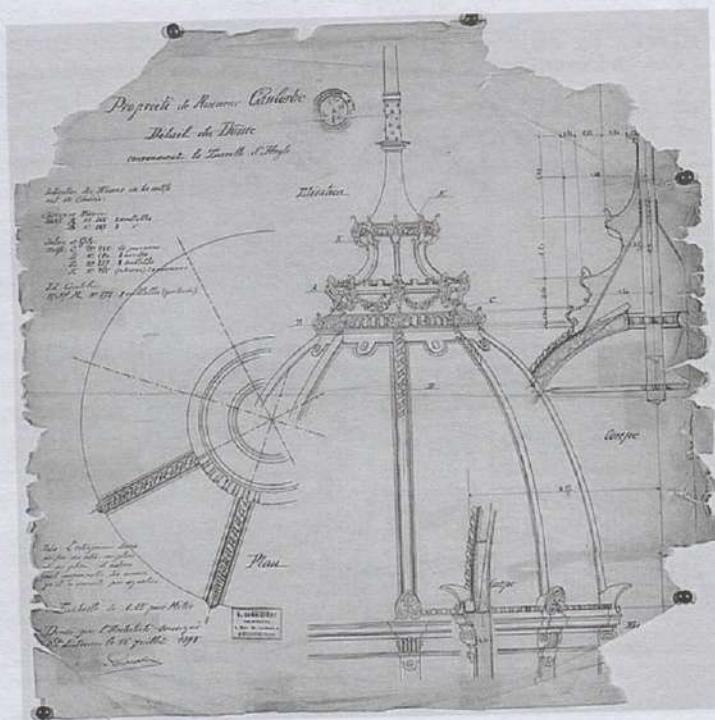
Architecte diplômé de l'École spéciale d'architecture de Paris, Alain Balembos, après avoir été chef d'agence de Gouyon et Clément, crée en 1969 l'agence d'architectes et urbanistes Écoloquipe 75. Les plans des projets urbains des années 1970 du quartier de Tarentaize et de la cité Séverine ont été donnés par l'architecte en 1999.

36 Fi. Maurice Bégonnet
(1905-1990)

Le fonds donné en 1996 et comprenant deux mètres linéaires, concerne la période 1930-1970 pour des projets variés d'habitat, de commerces, de cinémas, de bâtiments publics, notamment pour la rénovation des arcades de l'hôtel de ville. Le fonds n'est pas traité.

61 S. Eugène Chosson
(1887-1953)
et Henri Chosson
(1920-2008)

Eugène Chosson ouvre sa première agence à Saint-Étienne, qu'il quittera après la guerre étant nommé architecte en chef dans les Vosges par le ministère de la Reconstruction. Henri Chos-



Nouvelles Galeries,
Saint-Étienne,
Léon Lamaizière,
plan et élévation du 16
juillet 1898.
Archives municipales
de Saint-Étienne,
fonds Léon Lamaizière
et Marcel Lamaizière,
32 Lam 15.



BOURDON

Comédie de Saint-Étienne, salle de restaurant et bar L'Estrade, François-Xavier Noir, 1985. Archives municipales de Saint-Étienne, fonds François-Xavier Noir, 32 S 19.

son est inscrit le 13 octobre 1942 comme élève de Tony Garnier à l'École régionale d'architecture de Lyon. Il succède à son père en 1953 au décès brutal de ce dernier. Des dossiers de commandes (constructions, travaux, etc.), de gestion de SCI, des plans de réalisations des années 1950 à 1980, ont été donnés en 2006 et 2008 par M^{me} Bernaz, descendante des architectes.

53 S. André Dramais (1903-1972)

Né à Tourcoing, André Dramais a été élève à l'école régionale d'architecture de Lille et à l'École des beaux-arts de Paris (atelier Bigot; diplômé en 1936). Avant d'ouvrir sa propre agence, il entre le 3 décembre 1936 au service d'architecture de la ville de Saint-Étienne. De juillet 1937 à février 1942, il est nommé sous-directeur au service d'architecture de la ville de Saint-Étienne. Les archives des années 1926 à 1971, données en 2004 et 2008 par Philippe Dramais, fils de l'architecte, contiennent des dossiers de commandes (constructions, travaux, etc.), des calques de plans de réalisations, des photos de chantier.

45 Fi. Raymond Eyraud

Le fonds, donné en 2007 par le frère de l'architecte, Jean-Paul Eyraud, contient les plans et calques de réalisations stéphanoises, ligériennes et d'autres départements entre 1970 et 1993, essentiellement des immeubles,

maisons individuelles, hôtels, usines, etc.

16 Fi. Jules Exbrayat (1808-1857)

Architecte lyonnais auteur à Saint-Étienne du Grand théâtre Massenet et du Casino lyrique, dont les beaux plans aquarellés ont été acquis en 1996, Jules Exbrayat a aussi réalisé le projet de rénovation du quartier des Gauds en 1856. Le fonds ne comprend que des documents datés de 1851 à 1856.

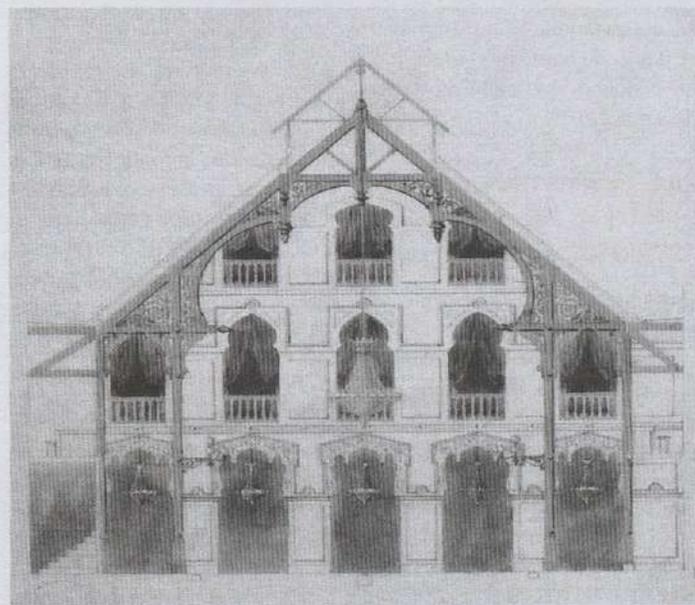
1 S 17. R. Genin et J.-L. Bertrand

Le fonds consiste en une maquette non datée de résidence projetée rues André-Delorme et Joséphin-Soulayr à Saint-Étienne.

**LAM.
Léon Lamaizière (1855-1941)
et Marcel Lamaizière (1879-1923)
et successeurs**

Le très riche fonds de l'agence Lamaizière regroupe l'activité de Léon et Marcel Lamaizière et de leurs successeurs, Francisque Martin, Pierre Mas et René Martin de 1880 à 1969: bâtiments d'habitation, bâtiments industriels, bâti-

Casino lyrique, 5 rue Michel-Rondet, Saint-Étienne, élévation intérieure, Jules Exbrayat, dessin aquarellé sur calque, 1850. Archives municipales de Saint-Étienne, fonds Jules Exbrayat, 16 Fi 15.



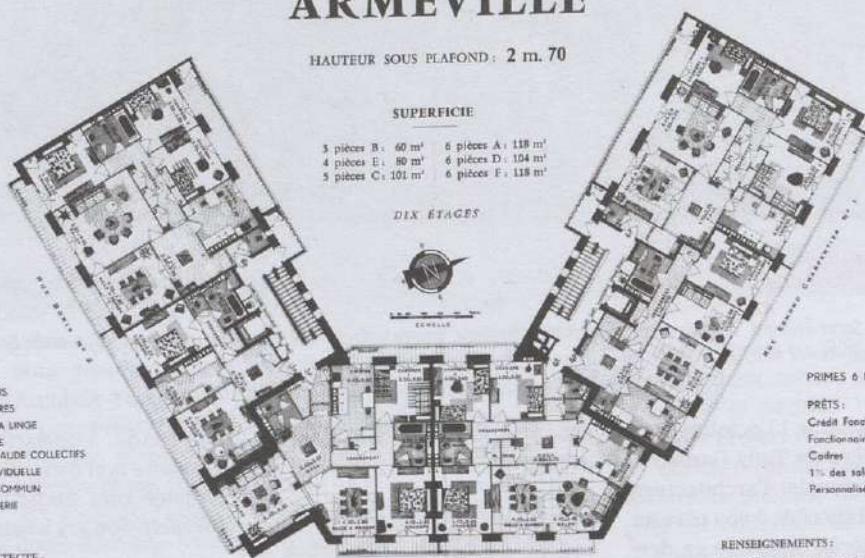
ARMEVILLE

HAUTEUR SOUS PLAFOND : 2 m. 70

SUPERFICIE

3 pièces B : 60 m² 6 pièces A : 118 m²
 4 pièces E : 80 m² 6 pièces D : 104 m²
 5 pièces C : 101 m² 6 pièces F : 118 m²

DIX ÉTAGES



ASCENSEURS
 VIDE-ORDURES
 SÈCHOIRS À LINGE
 CHAUFFAGE
 ET EAU CHAUDE COLLECTIFS
 CAVE INDIVIDUELLE
 GARAGE COMMUN
 CONCIERGE

ARCHITECTE :
P. BÉAL
 18, Rue de la Résistance
 SAINT-ÉTIENNE - Tél. 32-46-34

PRIMES 6 NF le m²

PRÊTS :
 Crédit Foodier
 Fonctionnaires
 Coûtes
 1% des salaires
 Personnalisés à moyen terme

RENSEIGNEMENTS :
5^e DES IMMEUBLES DE JACQUARD
 128, Rue Berguin
 SAINT-ÉTIENNE - Tél. 32-64-35

Publicité de la Société des immeubles de Jacquard pour la résidence Armeville, Saint-Étienne, P. Béal, n.d.
 Archives municipales de Saint-Étienne, fonds Mario Bonilla et François Tomas, 1 S 146/7.

ments commerciaux (Nouvelles Galeries), bâtiments publics et sièges de sociétés, monuments et tombeaux, etc. Régi par un contrat de dépôt signé en 1988 avec M. Michel Goyet, qui a présidé à la création de l'association Archives d'architecture de la Loire, ce fonds est accessible sur autorisation du déposant. Il a fait l'objet de plusieurs mémoires en histoire de l'art ou en archivistique, d'un ouvrage¹, et d'une récente communication au colloque sur Manufrance en décembre 2011.

20 Fi. Lamaizière Léon et Marcel, architectes, 1890-1900.

Ces plans (sur calque, toile et papier) des hôpitaux de Bellevue et de la Charité complètent le fonds Lamaizière. Ils ont été déposés par le Centre hospitalier universitaire de Saint-Étienne en 1989. À noter la présence, dans les fonds publics (en séries 1 Fi ou M), de nombreux plans signés Léon Lamaizière, architecte de la ville de 1885 à 1899.

1 S 91. René Martin

Des plans, datés de 1932 à 1975, de divers immeubles, bâtiments religieux et colonies de vacances, ont été achetés à l'architecte.

18 Fi. Joanny Morin (1865-?)

En 1880, Joanny Morin a été élève de l'école de dessin de Saint-Étienne où il obtint plusieurs prix. Expéditionnaire puis sous-directeur au service de la Voirie (1881-1921), il réalise de nombreux projets urbains pour la municipalité; le fonds rassemble des plans, dessins et aquarelles réalisés pour des particuliers. Il s'étend de 1880 à 1916 et est entré par voie de dons en 1997 et 2003.

31 S. Louis Néel et Jean-Baptiste Cornillon

Les archives, achetées en 1999, renferment des dossiers de projets (plans, dessins, pièces écrites, registres de commande, etc.), ou relatifs à l'activité d'experts de la Compagnie des mines de Villebœuf, la correspondance

et la documentation provenant de fournisseurs pour la construction, le second œuvre et la décoration. Le fonds couvre la période 1870-1920.

32 S. François-Xavier Noir, ingénieur en chef de la ville de Saint-Étienne

François-Xavier Noir a produit de nombreux projets et réalisations d'architecture et d'urbanisme entre 1966 et 2001, au sein de son activité municipale ou à la marge. Cet ingénieur est aussi un artiste. Calques, dessins, aquarelles et photographies ont été donnés par leur auteur en 1999.

AUTRES FONDS PRIVÉS LIÉS À L'ARCHITECTURE

25 S. Société Bâtir et loger

Les dossiers produits par la société Bâtir et loger et par les sociétés anonymes Les Logements économiques, Lotir et bâtir, les coopératives Le Cottage stépha-

nois, Le Clair logis, Le Gai logis, Les Logis stéphanois constituent un corpus volumineux pour la période 1895-1998, qui a fait l'objet d'un inventaire. Le fonds a été donné par le directeur M. Ponceau en 1998.

54 S. Mario Bonilla et François Tomas

Les documents de travail de ces deux enseignants à l'École d'architecture de Saint-Étienne, ont servi à la réalisation d'ouvrages. Ils sont constitués d'extraits d'archives des architectes Bossu et Clermont, Bourdeix et Béal, de plans du site Couriot et de nombreuses photographies. Ce fonds des années 1916 à 1995 est entré par voie de don en 2001.

51 S. Compagnie immobilière de la Ville de Saint-Étienne

Le fonds comprend les dossiers de comptabilité, les études et travaux, les fiches de locataires concernant le quartier de La Métare pour la période 1975-1988,

dont la construction a été gérée par la CIVSE.

Ce fonds a fait l'objet de plusieurs dons successifs en 1986, 1988, 1990.

SEMASET 1-32 et 6069 W 1- 60. Société d'économie mixte de la Ville de Saint-Étienne

Les dossiers de la SEM qui a aménagé et géré la Zone à urbaniser en priorité de Montreynaud de 1965 à 1993, ont été versés par le service de l'urbanisme en 1990; le complément a été donné par la Semaset en 2011.

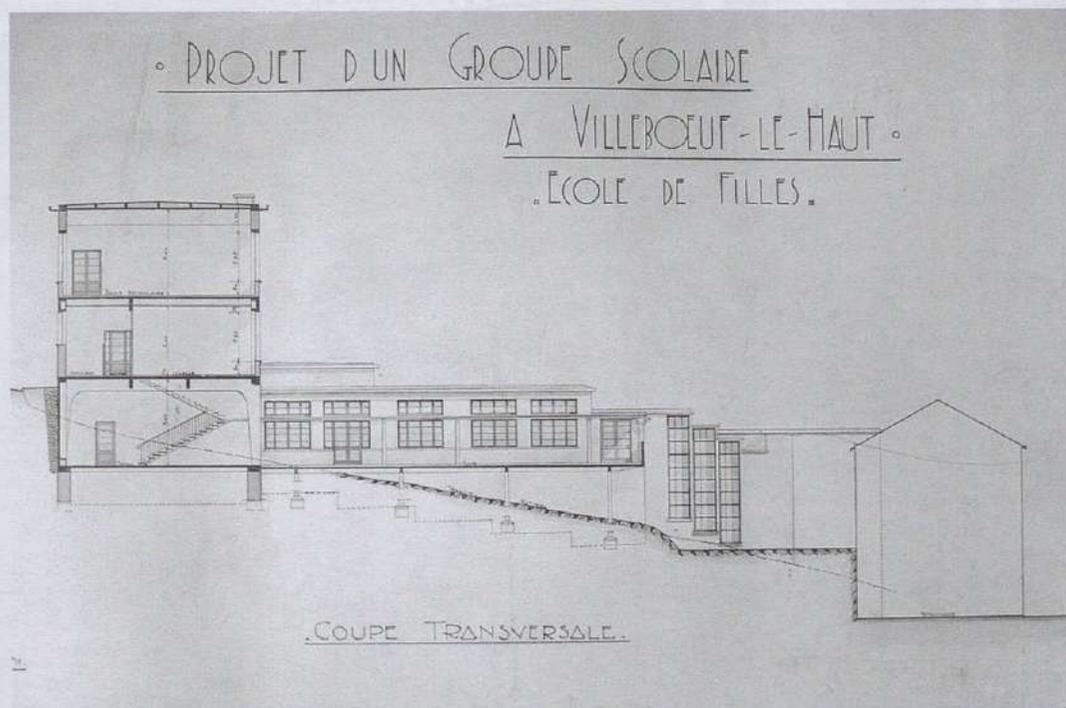
1 S 146. Société des immeubles par étages

Les documents de la Société des immeubles par étages – fondée en 1923 par les architectes François Clermont et Auguste Bossu² – puis de la Société des immeubles de Jacquard ont été donnés par M^{me} Clair en 1992. Ils couvrent la période 1922-1970.

Contact

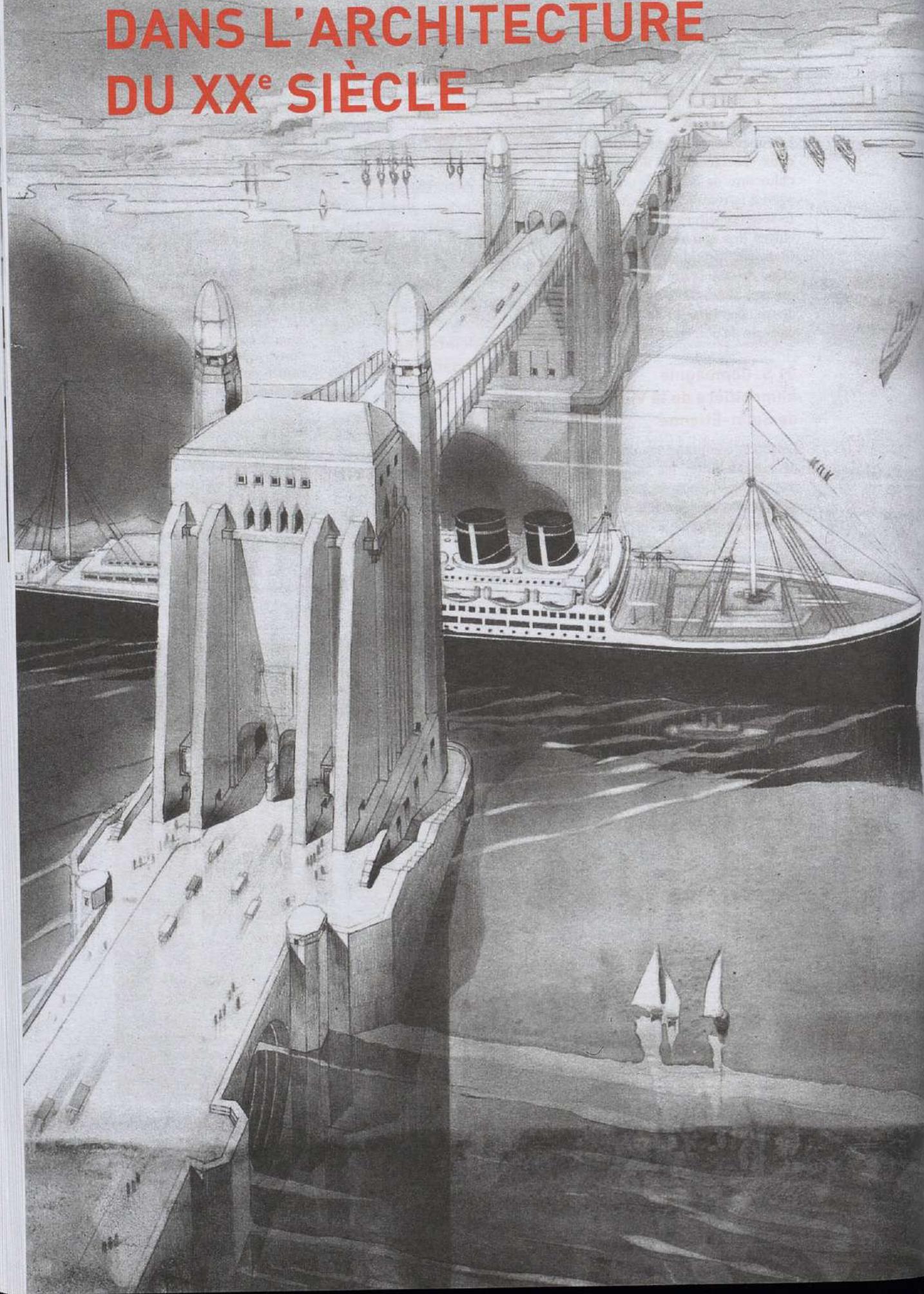
Archives municipales de Saint-Étienne
164, cours Fauriel
42100 Saint-Étienne
Tél. 07 77 34 40 41
laurence.viala@Saint-Étienne.fr
<http://www.archives.Saint-Étienne.fr>
<http://www.archives-architecture-loire.fr>

1. Archives d'architecture de la Loire, *Les Lamaizière architectes à Saint-Étienne 1880-1925*, Saint-Étienne, Publications de l'université de Saint-Étienne, Centre d'études foréziennes, 1995, 111 pages.
2. Sur la Société des immeubles par étages voir Mario Bonilla et Daniel Vallat, *Les immeubles d'appartements modernes. Saint-Étienne, 1923-1939*, Saint-Étienne, École d'architecture de Saint-Étienne, Centre d'études foréziennes, 1987.



Groupe scolaire à Villeboeuf-le-Haut, A. Dramais, F. Roche, P. Besson, coupe transversale, 31 décembre 1937. Archives municipales de Saint-Étienne, fonds André Dramais, 53 S

LA MOBILITÉ DANS L'ARCHITECTURE DU XX^e SIÈCLE



La mobilité comme source d'inspiration, XIX^e - XXI^e siècles

CHRISTEL PALANT-FRAPIER

Historienne de l'architecture, maître-assistante associée, ENSA Paris-La Villette

La récente exposition de la Cité de l'architecture et du Patrimoine « Circuler. Ville, mobilité et architecture »¹, sous le commissariat de Jean-Marie Duthilleul – dont le slogan de l'agence est « concevoir des espaces pour la ville en mouvement » – abordait la question de la mobilité sous l'angle de la circulation. Pour ce dossier de *Colonnes* consacré au même thème, l'angle d'approche retenu est davantage celui des changements que la notion de mobilité a induits dans les arts et dans l'architecture, et en particulier dans le rapport des architectes à leur discipline, dans leur nouvelle manière de faire et de concevoir l'architecture. En effet, il ne s'agit pas de revenir sur la séparation des différents types de circulations dans la ville,

des échangeurs routiers, ni sur les infrastructures spécifiques à la mobilité urbaine et suburbaine.

Statique par définition, l'architecture n'aurait jamais dû être confrontée à la question de la mobilité. C'était sans compter sur l'imaginaire des artistes, architectes et ingénieurs qui, de tout temps, rêvèrent de la faire bouger, ni sur les révolutions industrielles des XIX^e et XX^e siècles, qui ont introduit dans notre quotidien de nombreux facteurs de mouvement. La mobilité peut donc être considérée à différentes échelles : mobilité des éléments, mobilité des personnes, mobilité de l'architecture, et même, pour les mouvements les plus avant-gardistes, la mobilité de la ville elle-même.

Des avant-gardes au Streamline : la représentation de la vitesse et du dynamisme

Ce sont sans doute les avant-gardes artistiques qui se sont le plus souvent inspirées de la mobilité, en cherchant à représenter dans leurs tableaux, puis dans leurs projets d'architecture et d'urbanisme, la vitesse et le dynamisme. Mus par la volonté de représenter le corps en mouvement, les artistes du début du XX^e siècle décomposaient le mouvement à la manière de la chronophotographie, mise au point par Étienne-Jules Marey en 1882, puis le recomposaient par superposition, brouillant la lecture du tableau et lui conférant ainsi une certaine abstraction,

Maison de la culture, Grenoble, vue intérieure du théâtre tournant, André Wogenscky avec Alain Richard, scénographe, 1968. SIAF/CAPA, fonds Wogenscky, 168 IFA.



Projet de pont à tablier mobile, André Aubert, n.d. Académie d'architecture/CAPA, fonds André Aubert, 259 AA.



Cité de la Muette, Drancy, Eugène Beaudouin et Marcel Lods, vue aérienne par Marcel Lods. Académie d'architecture/CAPA, fonds Marcel Lods, 323 AA 634.

comme le célèbre *Nu descendant l'escalier* de Marcel Duchamp (1912). Fasciné par la vitesse et la violence du monde moderne, le mouvement futuriste italien avait quant à lui placé la mobilité au centre de ses recherches. Les thèmes traités (*Dynamisme d'une automobile*, Luigi Russolo, 1912-1913), les couleurs et le graphisme utilisés (*La main du violoniste*, Giacomo Balla, 1912), le rythme représenté, illustrent le dynamisme et la mobilité de leur époque. Le Streamline, premier mouvement de design industriel aux États-Unis dans les années 1930, montre aussi la volonté de ces artistes de figurer le dynamisme, et en particulier l'aérodynamisme, dans leurs objets. Le célèbre *Taille-crayon* de Raymond Loewy en 1933 ou le *Sèche-cheveux eskimo* de la Bersted Manufacturing Company (1935-1940) montrent ainsi des objets de la vie courante parés d'attributs qui les allongent, les « déforment » comme s'ils étaient en plein vent. Les trains de voyageurs dessinés par Henry Dreyfuss pour Mercury et la Twentieth Century Limited prennent la forme d'obus ou montrent au contraire des formes parfaites

carénées leur permettant de diminuer leur résistance à l'air. Cherchant à moderniser l'environnement domestique des hommes, ces designers mettent l'aérodynamisme au service de l'esthétique.

Une perception nouvelle

Dans le domaine architectural, les avant-gardes ont été littéralement fascinées par les nouveaux véhicules du xx^e siècle : avions, paquebots, trains et voitures. Les édifices construits par les architectes modernes sont le plus souvent photographiés accompagnés d'automobiles, comme la plupart des villas de Le Corbusier.

Les véhicules modernes sont aussi l'occasion pour ces architectes de prendre en compte la notion de mobilité dans la manière de concevoir mais aussi de percevoir l'architecture. Ils prennent alors en compte le déplacement du corps et du regard dans l'architecture, et la spatialité même du déplacement, par la notion de parcours architectural, comme dans la villa Savoye (1928-1931). L'architecte cherche aussi à adapter son

architecture à l'apparition de la voiture (entraxe des pilotis de la villa Savoye, conception d'un espace de garage ou plutôt de remise à voiture, etc.). À cela s'ajoute également le déplacement du point de vue, grâce à la photographie, sur les réalisations contemporaines. Il n'est pas rare en effet que les architectes modernes européens, qu'il s'agisse de Marcel Lods ou de J.J.P. Oud, représentent ou photographient leurs ensembles de logements vus du ciel, montrant une vraie fascination pour l'avion.

Une architecture évolutive

Dans l'architecture, la mobilité, dans le sens le plus couramment admis, est sans aucun doute le déplacement des éléments. L'idée d'une architecture évolutive existe depuis longtemps : les traditionnels shōji japonais – ces cloisons coulissantes de papier sur une structure de bois – permettent de moduler l'espace intérieur du logis. L'avènement du plan libre, permis par l'apparition du béton armé, a dans ce sens autorisé toutes les mobi-



Maison du peuple et marché couvert, Clichy, Eugène Beaudouin et Marcel Lods, vue des éléments de plancher mobile rangés, 1939. Académie d'architecture/CAPA, fonds Marcel Lods, 323 AA 402/12.

lités intérieures, du programme du logement à celui des salles de spectacle, que l'on pense à la villa Savoye de Le Corbusier (1928-1931) ou à la maison du peuple-marché couvert de Marcel Lods, Eugène Beaudouin et Vladimir Bodiansky (1935-1939). Ne s'agissant ici que de la transformation des espaces intérieurs – transformation qui est par exemple l'une des composantes essentielles d'un programme comme celui du Centre Georges-Pompidou à Paris (Renzo Piano et Richard Rogers, 1970-1977) –, les programmes de l'habitat et du théâtre, ainsi que – contre toute attente – un programme comme celui des églises, vont, dans les années 1960, beaucoup plus loin dans leur quête de mobilité. L'idée est d'adapter l'architecture aux besoins des individus, à la manière de la *Maison en plastique* de Ionel Schein (1956) ou de la *Maison-escargot* de Guy Rottier (1964), qui agrègent autour d'un noyau contenant les pièces principales, des aménagements supplémentaires, selon

l'évolution du foyer. En 1964 également, le salon des Arts ménagers de Paris présente la *Maison de vacances volante* de Guy Rottier, un hélicoptère-caravane aménagé pour quatre personnes. Répondant plus spécifiquement au problème de la migration saisonnière (voir l'article de Bernard Toulhier), Rottier propose une solution sans ancrage territorial qui prend la forme même d'un véhicule moderne. Plus qu'un simple moyen de transport, le véhicule devient un véritable mode de vie.

À la possible transformation spatiale de l'habitat, permanent ou saisonnier, répond la mobilité des espaces même, à l'instar des recherches que mène le metteur en scène Jacques Polieri (1928-2011) avec les architectes de son époque, et en particulier André Wogensky² puis Claude Parent³. Attentif à la place du spectateur dans l'espace théâtral, l'introduction du mouvement – en particulier de la scène – révolutionne

la conception scénographique traditionnelle.

Le projet le plus révolutionnaire reste sans doute l'église gonflable de Montigny-lès-Cormeilles par Hans-Walter Müller en 1969. Devant l'absence de lieu de culte dans cette commune, l'architecte, spécialiste des structures gonflables, propose au curé une structure éphémère, légère (32 kg), transportable et à l'encombrement minimal, pouvant contenir 200 personnes, tandis que son montage extrêmement rapide ne demande que dix minutes. L'audace de la proposition – résumée dans son illustration⁴ – se solde pourtant par un échec.

La prise en compte de la mobilité des corps

Audrey Jeanroy montre dans son article que nul n'a sans doute jamais travaillé comme Claude Parent sur la manière dont la mobilité façonne l'espace, qu'il s'agisse d'espace privé ou d'es-

pace public. La fonction oblique, théorisée par Claude Parent et Paul Virilio de 1963 à 1968, remet en cause l'attitude physique des hommes par la recherche permanente du déséquilibre. Proposant une vie sur plans inclinés, les deux compères cherchent à abolir l'orthogonalité et par là l'immobilité, en confrontant les corps à une autre statique. Motivée par la dynamique des corps en mouvement, leur architecture prend en compte l'effort physique, tandis que leurs projets de villes, travaillant sur la notion de parcours et de continuité urbaine, tentent, par la notion de « circulation habitable », de concilier habitation et circulation. Dans les praticables que Claude Parent expérimente dans les années 1970, l'espace est circulation, liant étroitement l'architecture et la ville.

De tout autres propositions émanent du Groupe d'études d'architecture mobile (GEAM), fondé en 1958. Centré autour de l'habitant, sa réflexion porte sur « l'adaptation de l'architecture aux transformations de la vie moderne ». Remettant en cause le système socio-politique et économique, mais aussi l'architecture et l'urbanisme traditionnels, l'idée, comme le sous-entend le projet de *Ville spatiale* (1959-1960) de Yona Friedman, est de donner une mobilité à l'habitant, libre de démonter, transformer et déplacer son habitat dans une struc-

ture spatiale que des pilotis permettent de superposer aux villes existantes. Mobilité rime ici avec liberté personnelle et indétermination architecturale.

La mobilité de la ville

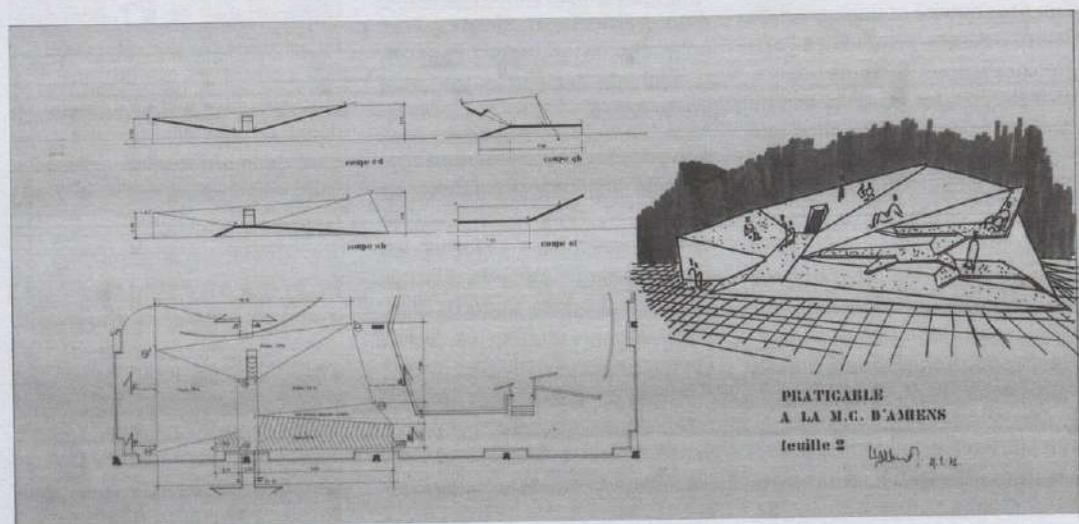
À la même époque, les architectes anglais du groupe Archigram (1968-1976) vont encore plus loin en proposant de bouger la ville et ses équipements. Dès 1968, avec *Instant City*, ils proposent une sorte de ville parallèle, prenant la forme d'un zeppelin, qui apporterait aux villes endormies de province une dynamique culturelle intégrée dans le dirigeable (expositions, programmes éducatifs, etc.). *Ville-événement*, *Instant City* n'est pas une ville à proprement parler. La proposition de *Blow-out village* en 1966 est en revanche intéressante puisque la structure télescopique déployant une immense protection en plastique transparente pourrait permettre de protéger des sinistrés ou des sans-abris. À travers ces projets, Archigram entend donc proposer, grâce à une technologie idéalisée, des alternatives aux villes des années 1960.

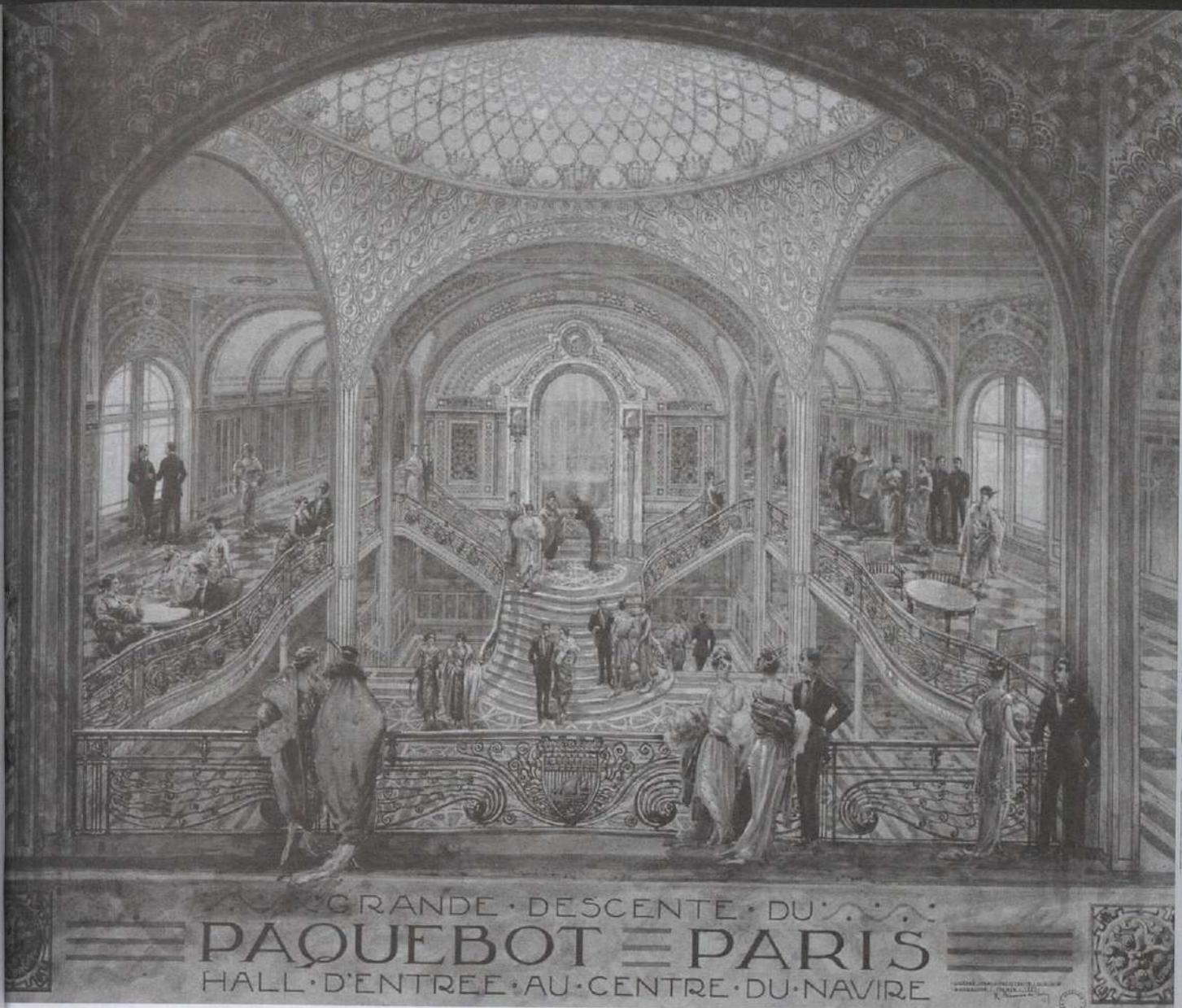
L'innovation technique dans les typologies liées au transport

La mobilité induite par l'apparition des transports au XIX^e siècle

a bien sûr entraîné l'apparition de nouvelles typologies architecturales, comme l'explique Paul Smith dans son article. La présence de la voiture avait nécessité en premier lieu la construction de garages pour particuliers, ou de garages de réparation et de commerce. Particulièrement bien représenté dans les archives conservées au Centre d'archives d'architecture du XX^e siècle – on compte à ce jour plus de 1100 occurrences dans la base de données du centre –, ce programme est l'occasion de nombreuses réalisations en béton armé. Les nouvelles typologies d'édifices liées aux transports ont toujours été le lieu d'importantes innovations techniques. Ce fut le cas avec les gares par exemple, où l'exigence d'incombustibilité et les besoins en termes de portée avaient permis d'importantes avancées techniques sur les fermes métalliques, de la gare de l'Est (1847-1852) à la gare de Saint Pancras à Londres (1864-1869). L'utilisation, en 1954-1958, dans l'église Notre-Dame de Royan⁵, des poteaux porteurs en V et d'une toiture en selle de cheval imaginés par l'ingénieur Bernard Laffaille pour des programmes connexes liés au train comme les remises, ateliers et rotondes SNCF, montre par ailleurs un excellent exemple de l'application de solutions techniques, initialement pensées pour l'architecture industrielle, dans

Maison de la culture d'Amiens, projet de praticable, Claude Parent, 1973. SIAF/CAPA, fonds Parent, 56 IFA 60.





Paquebot Paris, perspective de la grande descente et du hall d'entrée, Richard Bouwens van der Boijen. SIAF/CAPA, fonds Bouwens van der Boijen, 12 IFA 7755.

l'architecture civile. Les hangars pour dirigeables ou pour avions dans l'entre-deux-guerres, puis les aéroports n'ont pas été en reste, montrant eux aussi d'importantes innovations techniques et formelles, des années 1920 à la fin des années 1960.

Aménager les transports ou penser l'aménagement des espaces réduits

Comme Franck Delorme le souligne, la mobilité de l'architecture, et plus précisément celle de l'habitat, est une question qui hante les esprits depuis le XIX^e siècle. On trouve par exemple

chez le pionnier de l'aviation Gabriel Voisin (1880-1973) la volonté de produire industriellement des maisons transportables: «Nous construisons des maisons transportables, qui sont livrées par nos soins sur camions, prêtes à être habitées trois jours après la commande. Elles sont montées à l'usine, scindées en tranches, transportées sur camions spéciaux et simplement boulonnées sur place en trois heures⁶». Si le mobil-home, et à l'heure actuelle le camping-car, en sont les expressions les plus abouties, on trouvait déjà une maison automotrice chez Jules Verne dans *La maison à vapeur* (1880). Prenant la forme exté-

rieure d'un éléphant en acier (les personnages voyagent en Inde) tirant deux wagons, l'intérieur, richement meublé et décoré – très «européanisé» – semble particulièrement confortable.

En cela, les nouveaux véhicules modernes que sont le train et le bateau offrent au XX^e siècle un univers totalement neuf. Les architectes de l'entre-deux-guerres chargés de les aménager sont libres d'inventer leur propre langage. Isolés du monde, libres de toute référence stylistique, ces nouveaux véhicules sont l'occasion de nouveaux challenges pour les artistes modernes, qui y voient réunies les conditions de

l'*Existenzminimum* (minimum vital). La consultation lancée en 1933 par l'OTUA pour l'aménagement de cabines de paquebots totalement en acier de la 3^e à la 1^{re} classe montre toute l'ingéniosité esthétique et « matérielle » des membres de l'Union des artistes modernes (UAM), qui tranche avec la somptuosité des paquebots Art déco aménagés par Jacques-Emile Ruhlmann (*Île-de-France*, 1927) ou Pierre Patout (*Île-de-France* et *Atlantique* en 1927 et le *Normandie* en 1935), comme le montre l'article de Nathalie Simonnot.

De l'industrie automobile et aéronautique à l'industrialisation de la construction

La fascination qu'exercent l'aéronautique et l'automobile sur les architectes modernes va, à terme, radicalement transformer les modes de production de l'architecture, mais aussi l'organisation des chantiers : l'industrialisation de la construction après la Seconde Guerre mondiale naît de la volonté des modernes d'égaliser les méthodes employées dans l'entre-deux-guerres dans l'industrie automobile et aéronautique. Certains architectes, ingénieurs ou entrepreneurs comme Vladimir Bodiansky ou Raymond Camus sont issus de cet univers. D'autres, comme Marcel Lods ou Jean Prouvé, ne cessent de nourrir une fascination pour les secteurs automobile et aéronautique, leurs méthodes et leurs gestes. Produire des maisons comme on produit des voitures ; découper, plier, assembler, stocker ; mais aussi reporter en usine les gestes du chantier, telles sont les transpositions, les

glissements de l'industrie automobile et aéronautique vers l'architecture qui s'effectuent progressivement, entre le début des années 1930 et les lendemains de la Seconde Guerre mondiale. Malgré quelques tentatives isolées d'accéder à l'industrialisation avant et juste après la guerre – notamment par la création du Centre scientifique et technique du bâtiment en 1947 –, les efforts fournis dans l'entre-deux-guerres étaient finalement trop minimes pour pouvoir transformer l'appareil productif et accéder à une véritable mise en route d'une industrialisation de la construction. Ce n'est vraiment, comme le montre Guy Lambert, que par une modification en profondeur du secteur du bâtiment à partir du début des années 1950, et en particulier à travers une transformation des mentalités, que l'industrialisation de la construction sera atteinte. Il faudra pour cela bouleverser les pratiques du chantier par une redistribution des tâches et une transformation des relations entre les différents acteurs de la construction⁷.

La fascination des artistes, des designers et des architectes du XX^e siècle pour les multiples révolutions techniques, et en particulier pour les véhicules modernes comme le train, l'avion, l'automobile ou les paquebots, montre leur volonté de correspondre à cette nouvelle civilisation du mouvement, de la vitesse et de la machine. La mobilité induite par les différents moyens de transports a totalement bouleversé les conceptions spatiales, mais aussi techniques, des architectes. Les quelques pistes abordées ici nous montrent que le rapport de l'architecture à la mobilité est particulièrement fécond. La montée en puissance des changements

de mode de vie depuis le XIX^e siècle ne peut que nous inciter à réfléchir sur les nouveaux comportements des hommes en mouvement.

1. Voir le catalogue de l'exposition : Duthilleul Jean-Marie (dir.), *Circular. Quand nos mouvements façonnent la ville*, Paris, éd. Alternatives/Cité de l'architecture et du patrimoine, 2012.
2. Voir en particulier le projet de Théâtre torique (1950-1965) et le théâtre tournant de la Maison de la culture de Grenoble (1965-1968)
3. Voir en particulier Le théâtre annulaire mobile pour le pavillon des États-Unis pour le Troisième festival d'art d'avant-garde à la Foire de Paris de 1960, Le théâtre annulaire mobile ou Théâtre de Dakar, en collaboration avec André Bloc et René Sarger.
4. On retrouve l'image de l'église démontée indiquant par la mise en scène l'ensemble de ses caractéristiques, en couverture de l'ouvrage de Pierre Lebrun, *Le temps des églises mobiles. L'architecture religieuse des Trente Glorieuses*, Gollion, éd. Infolio, coll. « Archigraphy », 2011.
5. Voir Delorme Franck, *L'église Notre-Dame de Royan : Guillaume Gillet et le gothique moderne*, Bordeaux, *Le Festin*, 2012.
6. Catalogue des Maisons Voisin, vers 1918.
7. Voir Christel Palant-Frapier, « L'émergence des bureaux d'études techniques en France autour de 1950 », *Entreprises et Histoire*, n° spécial « Les entreprises françaises d'ingénierie face à la compétition internationale » dirigé par Dominique Barjot, parution prévue en 2013.

Architectures de l'automobile : de l'usine à la station-service

PAUL SMITH

Chercheur, Direction générale des patrimoines,
ministère de la Culture et de la Communication

L'avènement de la voiture automobile dans la dernière décennie du XIX^e siècle provoque très rapidement des changements dans l'environnement bâti : l'adaptation de bâtiments existants et l'apparition de programmes architecturaux nouveaux dont, en premier lieu, l'usine de construction automobile. De nombreux constructeurs débutants se contentent certes d'ateliers existants, on pense ici aux débuts de Louis Renault dans le cabanon du potager familial à Billancourt, bientôt remplacé par un vieil hangar en bois récupéré sur l'île Seguin. Le travail est encore de nature artisanale, en attendant la production à la chaîne qui n'arrivera d'outre-Atlantique qu'aux lendemains de la Première Guerre. Mais dès

la fin du XIX^e siècle des voitures sortent déjà de grandes usines spécialement conçues pour leur production. Proches de la clientèle nécessairement aisée qui réside dans les arrondissements de l'ouest de Paris, ces usines s'égrènent le long de la Seine dans les communes de la banlieue ouest, berceau de la révolution automobile¹.

Assembler

À Levallois-Perret, l'usine construite en 1898 par le fabricant de cycles Albert Clément (1855-1928) est l'une des premières au monde spécialement dessinée pour la production d'automobiles. La piste bitumée qui encercle le grand atelier sert pour l'essai des voitures finies mais

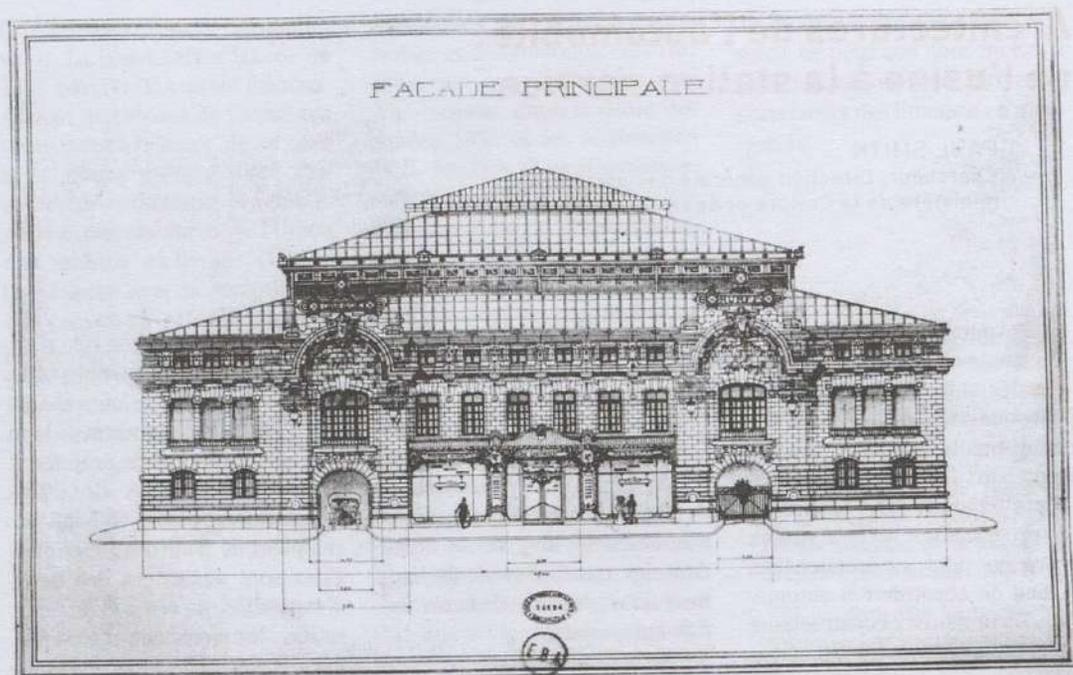
joue en même temps le rôle d'un « manège automobile », une voirie où les acheteurs – ou leurs chauffeurs – prennent livraison de leur véhicule, voire leurs premières leçons de conduite². En effet, ces premières usines en banlieue remplissent d'autres fonctions. Elles sont également des lieux d'exposition, de vente et de réparation : les mécanismes sont fragiles et nécessitent un entretien incessant et de fréquents retours à l'atelier. Par la suite, les espaces vont se diversifier suivant les fonctions, entraînant l'apparition de nouveaux types de bâtiments et de nouveaux programmes.

Garer et entretenir

La fragilité des mécaniques, et une carrosserie généralement



Garage Ponthieu
Automobiles,
Perret frères
constructeurs,
vue de l'intérieur
du garage en 1907.
Cliché Union
photographique
française. SIAF/CAPA,
fonds Perret Frères,
535 AP.



Un garage de voitures automobiles, Prix Jay, Maurice-Jacques Ravazé. École nationale supérieure des beaux-arts, Les Concours d'architecture de l'année scolaire 1907-1908, Paris, Auguste Vincent, 1908, pl. 33. Cliché Paul Smith.

découverte, rendent indispensables des abris pour les véhicules au repos. Dans les dépendances des grandes demeures ou auprès des grands hôtels de la villégiature balnéaire ou thermale, d'anciennes écuries s'adaptent sans difficultés aux nouvelles voitures sans cheval, mais dans les grandes villes, comme le prédit *La Locomotion automobile* dès septembre 1895, « il est bien évident qu'avec la naissance de la locomotion automobile, il faudra des remises banales; tout le monde n'a pas une remise dans sa cour... ». De telles remises, qualifiées à l'époque d'« hôtels pour automobiles » et qu'on appellerait de nos jours des garages-parkings, font leur apparition dans le Paris de la Belle Époque. Le garage Ponthieu-Automobiles, réalisé en 1907 par les frères Perret et démolé en 1970, est l'un des plus célèbres et des plus regrettés. Reflet du retentissement de cette construction, le garage automobile perçé à la même époque dans les sujets donnés aux étudiants des écoles : « un garage pour trois cents automobiles de luxe » à l'École centrale en 1905, « un garage de voitures automobiles » aux Beaux-Arts en

1907, « un palais spécial de salons d'automobile » à l'École spéciale d'architecture la même année³.

Élevé en béton armé autour d'un hall central, le garage de la rue de Ponthieu offre trois niveaux de parking disposés sur des galeries, un appareillage de monte-voitures, de plaques tournantes et de ponts roulants permettant de garer les véhicules. Par la suite, le béton armé autorisera la création de rampes pour faciliter cet acte de remisage. Conçu vers 1925 par l'architecte Robert Farradèche, le grand garage construit à Paris, rue de la Cavalerie, dans le 15^e arrondissement, comporte sept étages desservis par des rampes ascendantes et descendantes à sens unique, formant deux hélices concentriques. Renvoyant à l'époque où la voiture automobile était essentiellement une affaire de sportsmen, ce garage intègre des équipements sportifs dans ses niveaux supérieurs : courts de tennis et trinquet argentin, avec salons, vestiaires, bar et restaurant. À Grenoble, l'étonnant « Garage hélicoïdal », dû aux géomètres-experts Louis Fumet et Louis Noiray et inauguré en 1932, est constitué d'une

unique rampe continue, montant sur sept étages pour desservir 225 boxes individuels, détenus en copropriété.

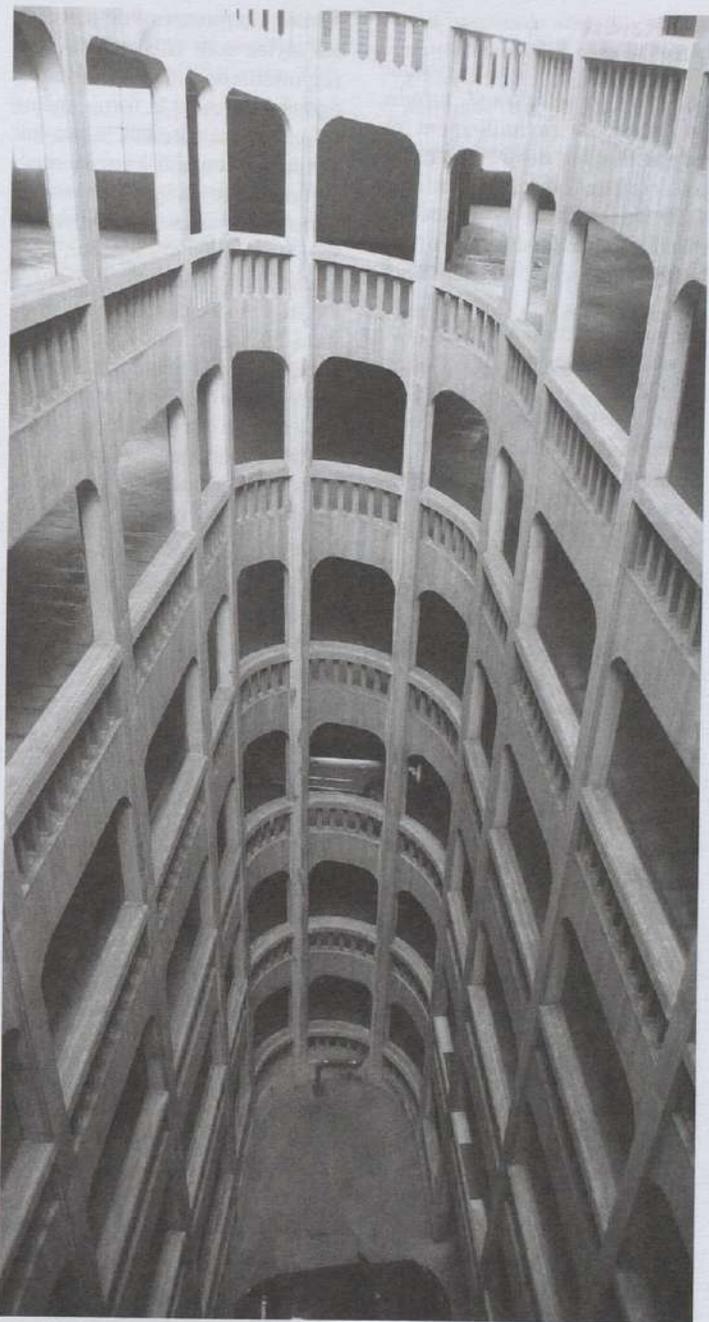
Exposer, vendre et réparer

Séloignant de l'usine en banlieue, la vente des automobiles arrive progressivement en centre-ville. Pour de nombreux constructeurs, le salon annuel qui s'installe dès 1901 sous la nef vitrée du Grand Palais ne suffit plus pour remplir les carnets de commande, et le besoin se fait sentir de « salons permanents », d'agences et de magasins d'exposition et de vente. *La Locomotion automobile*, de nouveau, le prévoit dès octobre 1897 : « Maintenant que Paris est devenu le grand centre du mouvement automobile et que des centaines d'étrangers et de provinciaux viennent dans la capitale pour voir ce qui a été fait de nouveau et, si possible, pour découvrir des véhicules à leur goût, la question se pose de faciliter cette recherche. L'Anglais qui va à Paris espérant acheter une automobile est forcé de consacrer plusieurs journées à visiter les différentes usines en

banlieue.» Le Palais de l'Automobile, construit vers 1900 au 218 boulevard Pereire, est sans doute l'un des premiers bâtiments à remplir cette fonction de salon permanent. Incorporant un magasin de vente et d'exposition avec un salon d'attente et des bureaux, le magasin Renault, édifié par l'architecte Walter Destailleur au numéro 53 de l'avenue des Champs-Élysées et ouvert en 1910, caractérise un programme devenu autonome, tout en confirmant la place privilégiée de cette avenue comme principale vitrine de l'industrie et annonçant la prise en main de son architecture par les grands constructeurs¹.

En effet, durant l'entre-deux-guerres, les grands constructeurs qui ont pour noms – déjà – Renault, Peugeot et Citroën inaugurent à travers tout le territoire et dans de nombreuses villes à l'étranger un nouveau type de bâtiment qui, tout en conservant l'appellation générique de garage, associe dans les faits plusieurs programmes. Lieux d'exposition et de vente, dotés en général d'une grande vitrine brillamment éclairée la nuit, ce sont aussi des ateliers de réparation et d'entretien routinier, équipés pour le gonflage des pneus, la vidange des moteurs et le graissage des boîtes de vitesse, ainsi que pour la vente d'essence; ce sont enfin des magasins de stockage pour des voitures neuves, des voitures d'occasion et des pièces détachées. Qu'il s'agisse de garages de concessionnaires – entrepreneurs indépendants liés aux constructeurs par un contrat annuel pour la vente d'un certain nombre de véhicules – ou de succursales appartenant en propre au constructeur ou à l'une de ses filiales, chacun affiche les noms et les enseignes des marques représentées, voire un certain style architectural « maison ».

L'un des monuments les plus remarquables de cette architecture à la fois commerciale et industrielle (effectivement protégé au titre de monuments historiques en 1992) est la succursale construite à Lyon en 1933 par Maurice-Jacques Ravazé, chef



Garage hélicoïdal, Grenoble, Louis Fumet et Louis Noiray, géomètres-experts, 1932. Cliché Paul Smith.

du service d'architecture de la société anonyme André Citroën. Les différents services – exposition, vente, stockage et réparations – sont répartis sur six niveaux de 40 000 m² de surface utile, desservis par deux rampes superposées qui montent le long de l'une des façades de l'édifice, auquel les tours d'escalier aux angles donnent une allure de forteresse. Un pan coupé accueille l'immense vitrine du hall d'ex-

position dans lequel les voitures s'installent au parterre, loges et balcons, face à la scène qu'est la rue et à ses clients potentiels. Pour André Citroën, subjugué par tout ce qui venait des États-Unis, la succursale lyonnaise était la plus grande « station-service » du monde². Déjà, en 1928, il avait commandé à Albert Laprade et Léon Bazin l'étonnant garage de la rue Marbeuf à Paris³.

Ravitailer

Plus proche toutefois du kiosque que du grand garage urbain, la station de ravitaillement ne pousse le long des routes nationales qu'au cours des années 1920. Jusqu'alors, l'essence est distribuée dans des lieux non spécifiques, chez des épiciers, par exemple, des cafetiers, des quincailliers ou des maréchaux-ferrants. Avec son appareil de pompage, le volucompteur, greffé au sol par-dessus des réservoirs souterrains alimentés par camion-citerne, la station-service des années 1920 relève des réseaux de distribution mis en place par des compagnies telles qu'Azur, BP-Energic, Shell ou Stelline. Dans un programme qui associe architecture, graphisme et mâts pour mieux capter l'at-

tention du motoriste de passage, les styles sont très divers, néo-régionalistes ou modernistes, épousant parfois la forme même du bidon qui contient le produit vendu, et tendant vers la répétition, voire la production en série, comme les stations-service conçues en 1968 par Jean Prouvé pour Total⁷. Bien d'autres exemples pourraient être cités dans lesquels l'innovation prend une grande part pour s'associer à l'idée de modernité et de progrès, qui colle de plus en plus à l'automobile individuelle, au point d'en faire un symbole des nouveaux modes de vie et de déplacement.

Enfin, dans ce survol des nouveaux programmes d'architecture suscités par l'automobile, comment passer sous silence l'autodrome de Linas-Monthéry,

anneau de vitesse conçu en 1924 par l'ingénieur Raymond Jamin à l'instigation de l'industriel-entrepreneur Alexandre Lamblin. Encore exploité de nos jours par l'Union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle (UTAC), cet autodrome se transforme assez régulièrement en lieu de fête et de rassemblement autour des voitures anciennes. Notons ici, pour conclure, qu'à travers collections publiques et privées, cette « mémoire métallique » de l'industrie automobile est bien mieux conservée que les formes architecturales évoquées ici. Sur les quelque 43 000 monuments historiques que compte la France aujourd'hui, une dizaine à peine témoigne de cette civilisation de l'automobile qu'est la nôtre.

Autodrome de Linas-Monthéry.
Cliché Paul Smith.



Gara
Maurice
1933. Bro
C

1. James M. Laux, *In first gear, the French automobile industry to 1914*, Montréal, McGill-Queen's university press, 1976.
2. Sur cette usine Clément-Bayard, acquise par André Citroën en 1922 et démolie en 1988, voir la reconstitution virtuelle en 3D sur le site <http://usine3d.in2p3.fr/>
3. Sur ces concours, voir Emmanuel Château *Les garages d'automobiles dans l'ancien département de la Seine, 1895-1914, naissance d'un nouveau programme d'architecture*, mémoire de maîtrise, Université de Paris-IV Sorbonne, 1998.
4. Paul Smith, «Les vitrines de l'automobile», *Monuments historiques*, numéro spécial Champs-Élysées, n° 172, janvier-février 1991, p. 57-62; Jean-Louis Loubet, Bernard Étienne et Alain Michel, *Les Champs-Élysées de Renault, 100 ans sur la plus belle avenue du monde*, Paris, ETAL, 2010.
5. Paul Smith et Philippe Mondine, «La succursale Citroën», *Monuments historiques*, numéro spécial Lyonnais, Forez, Beaujolais, n° 157, juin-juillet 1988, p. 57-61.
6. Garage Citroën, rue Marbeuf, Paris 8^e (avec Léon Bazin, arch.), *Encyclopédie d'architecture, Constructions modernes*, tome III, éd. Albert Morancé.
7. Arnaud Sompairac, *Stations-service*, Paris, Centre Georges-Pompidou, 1993.



CITROËN

SUCCURSALE DE LYON



LA PLUS GRANDE
STATION-SERVICE
DU MONDE

Garage Citroën, Lyon,
Maurice-Jacques Ravazé,
1933. Brochure publicitaire
Citroën, n.d.
Cliché Paul Smith.

L'aménagement des espaces mobiles (1935-2011). De l'ampleur des paquebots de prestige aux espaces contraints du transport aérien

NATHALIE SIMONNOT
Ingénieur de recherche, ENSA de Versailles

L'aménagement des espaces mobiles devient un terrain d'expérimentations pour les architectes lorsque les compagnies maritimes européennes mettent à flot au début du xx^e siècle les paquebots transatlantiques qui connaîtront leur apogée durant l'entre-deux-guerres. Pour la première fois, l'Allemagne confie l'intégralité de la conception intérieure d'un navire – l'*Amerika* (1905) – à Charles Mewès¹, architecte réputé pour ses interventions dans des hôtels de prestige. Cette confiance accordée à la figure de l'architecte dans sa capacité à coordonner l'intervention des décorateurs et à composer l'agencement des grands

volumes sera particulièrement marquée avec le développement de bateaux de plus en plus vastes et conçus comme des palaces flottants. Le voyage en mer n'est plus perçu comme une épreuve mais devient une expérience socialement valorisante, qui transforme le moyen de transport en un micro-univers singulier.

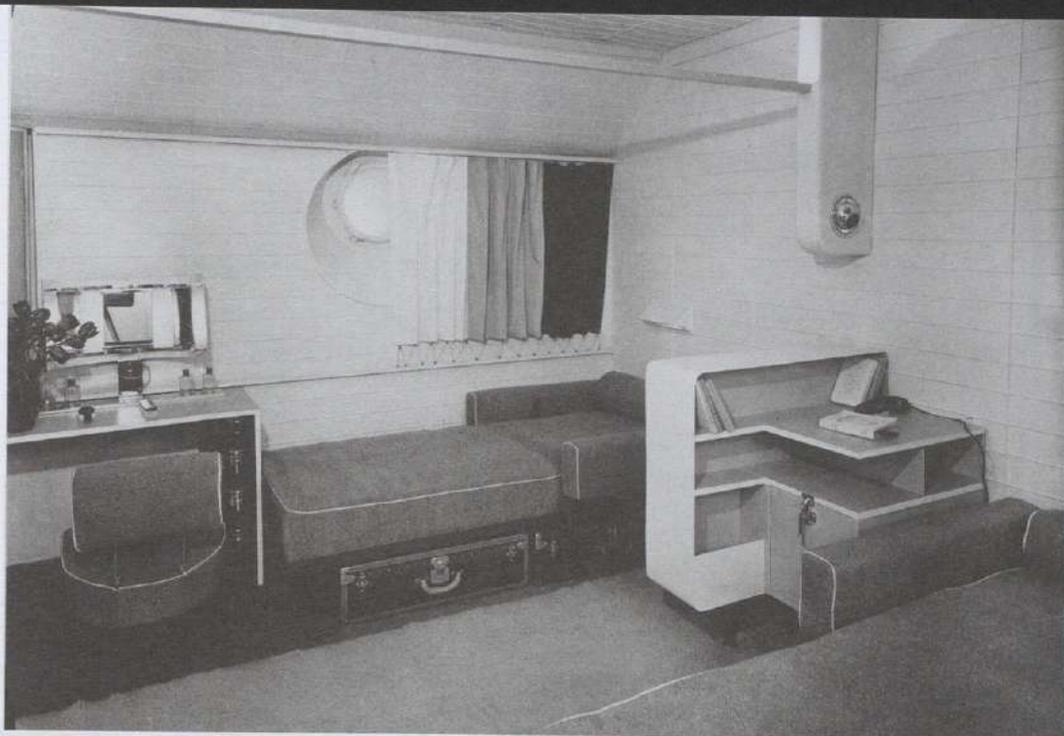
La formule du paquebot grand hôtel

L'aménagement des paquebots subit d'importantes transformations avec l'apparition de nouveaux usages dans les années 1920: accès des femmes au fumoir, mise en scène du jazz, intégration de salles de sports.

Avec l'arrêt brutal de l'immigration de masse aux États-Unis en 1921, les paquebots privilégient de plus en plus les premières classes avec la priorité accordée à un aménagement de prestige. *Île-de-France* (1924-1927) puis *Normandie* (1931-1935) constituent les deux repères majeurs dans cette production, même si d'autres paquebots ont largement participé à la réputation internationale de la French Line. On retrouve dans *Île-de-France* les figures marquantes de l'exposition des Arts décoratifs de 1925: Jacques-Émile Ruhlmann, Louis Süe et André Mare, qui ont œuvré, pour la première fois, sur des plans parfaitement hori-



Café-grill
du paquebot
Normandie,
Roger-Henri Expert,
vue intérieure, n.d.
(cliché anonyme),
SIAF/CAPA,
fonds
Roger-Henri Expert.
032 IFA 7777.



Cabine de paquebot OTUA/UAM, Georges-Henri Pingusson, vue intérieure, n.d. (cliché anonyme). SIAF/CAPA, fonds Georges-Henri Pingusson, 046 IFA 14.

zontaux sur toute la longueur des superstructures. L'ampleur accordée par cette nouvelle configuration a permis à Pierre Patout de penser en termes de volumes clairs et généreux. La salle à manger principale, haute de plafond, est recouverte de marbre et éclairée par une grande verrière logée dans l'intervalle des deux cheminées principales. Fondamentalement nouveau et apprécié pour sa simplicité, cet aménagement a orienté la conception de la plupart des salles à manger des paquebots jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. La structure de ce bateau – deux perspectives axiales superposées – est reprise dans *Normandie* pour développer une véritable promenade architecturale. Les aménagements de ce dernier sont confiés à deux équipes d'architectes (celle de Roger-Henri Expert et celle de Richard Bouwens van der Boijen, Pierre Patout, Henri Pacon) qui inaugurent un style plus dépouillé tout en conférant ses véritables lettres de noblesse à un navire considéré depuis comme inégalé.

L'amertume des « modernes »

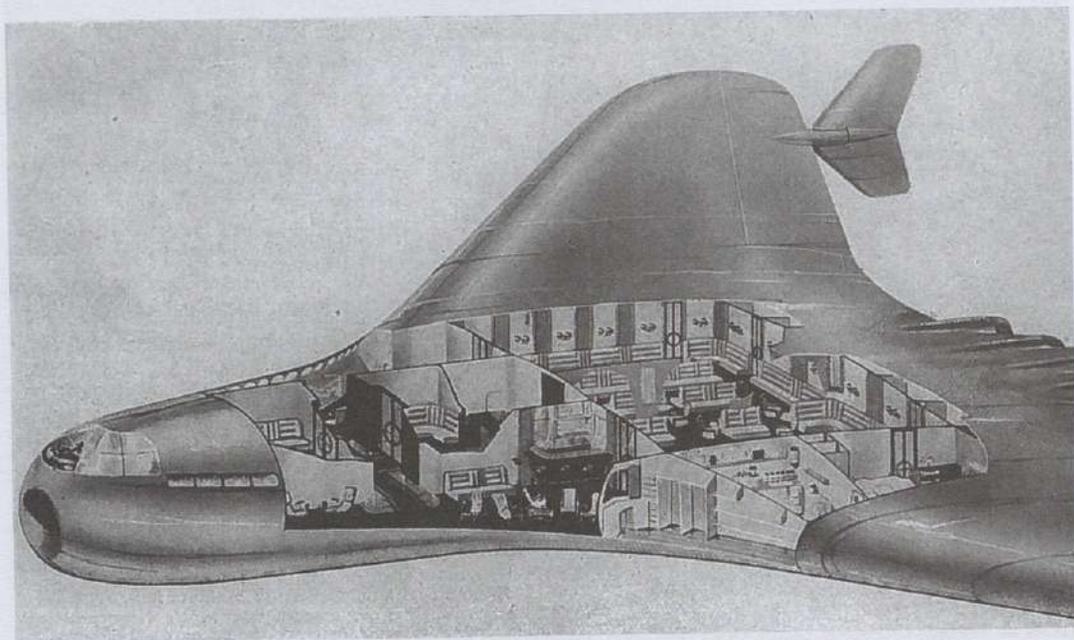
Parallèlement à ces commandes qui font « naître une modernité

spécifiquement française²», certains architectes du mouvement moderne, convaincus du nécessaire renouvellement des aménagements intérieurs et d'une nouvelle manière de penser l'habitation, réalisent des prototypes de cabines de bateaux. L'attention portée aux matériaux les conduit à réaliser du mobilier en métal (Robert Mallet-Stevens, Georges-Henri Pingusson avec l'OTUA) ou en matériaux légers (René Herbst) et en collaboration avec des ingénieurs (Mar-

cel Gascoïn qui s'associe avec Jean Prouvé), autant d'exemples d'aménagements rationnels, que ce soit pour des espaces de première ou de troisième classes, et pensés dans une logique de production industrielle³. Le *Champlain* (1932)⁴ témoigne, à cet égard, d'une certaine modernité avec l'utilisation généralisée de tapis en caoutchouc, même si la nature industrielle du matériau le cantonne aux aménagements de troisième classe.

Train électrique ETR 300, G. Minoletti, intérieur de l'habitacle avant de la motrice, n.d. Cliché de l'auteur.





Aile volante habitable de 250 tonnes, 1947. *Techniques et Architecture*, n°9-12, 1947, p. 475. Cliché de l'auteur.

Ce recentrement de la réflexion des architectes progressistes, en particulier ceux de l'UAM, sur les espaces réservés au grand public s'accompagne de critiques à l'égard des aménagements de prestige. Pierre Vago reproche l'utilisation de matériaux lourds et inflammables⁵; Robert Mallet-Stevens porte un jugement sans concession en affirmant au sujet du *Normandie* que « toutes les installations intérieures n'ont rien de neuf. C'est du bon ou du mauvais déjà-vu », « aucune surprise, aucune innovation », on n'a « pas osé créer un véritable style paquebot⁶ ». Le regret est d'autant plus amer que le chantier de *Normandie* sonne comme une occasion manquée pour les « Chareau, Barillet, Herbst, Lurçat, Salomon⁷ » qui auraient pu mettre leur talent au service de la commande. Le paquebot transatlantique concentre à ce point les convoitises des architectes et des décorateurs qu'il constitue une forme exceptionnelle de microcosme urbain, « symbole de la métropole condensée⁸ », transportant l'imaginaire des voyageurs et bénéficiant du soutien sans faille des pouvoirs publics français, même au plus fort de la crise dans les années trente.

Le développement de l'habitacle panoramique dans les trains et les bus

Sur un tout autre terrain, plus modeste et pourtant amené à connaître un développement important avec l'accroissement du trafic ferroviaire et automobile, des propositions intéressantes cherchent à allier l'efficacité technique des nouvelles machines avec le plaisir du passager transporté dans un paysage changeant. L'automotrice type « OM »⁹ (pour Officine Meccaniche, 1948) de l'architecte Renzo Zavarella est une micheline destinée à des parcours touristiques et aménagée comme un salon Pullman avec des sièges de couleurs différentes. Elle anticipe sur l'aménagement du train électrique ETR 300¹⁰ (Elettrotreno rapido, 1953) conçu par le constructeur Breda C.F. de Sesto San Giovanni (G. Minoletti, architecte conseil), destiné également à des parcours touristiques et doté de fauteuils pivotants aux deux extrémités. La disposition de ces sièges rappelle le libre placement des chaises longues sur les coursives des paquebots. Enfin, pour résoudre le problème du trafic en milieu urbain au début des années soixante-

dix, Sandy Van Ginkel propose le Ginkelvan¹¹, un microbus urbain aux fenêtres amovibles capable de constituer un réseau de transports publics « légers, maniables, confortables ». L'architecte réduit de moitié le volume de cet autobus et le nombre de places afin que chaque passager dispose d'un maximum de place.

La reprise du modèle du paquebot et du train dans l'aménagement de l'avion

Le développement progressif du transport aérien après la guerre, notamment avec la mise en service de la flotte des Boeing 707 dans les années 1950, va mettre un coup de frein au voyage transatlantique. Avant cette expansion, quelques exemples d'aménagements, notamment dans des avions militaires, illustrent la prégnance du modèle maritime appliqué à des espaces pourtant extrêmement contraints. L'avion géant soviétique Maxime Gorki¹² (1935) montre le développement sur l'ensemble de l'avion des espaces habitables, y compris sur les ailes. Mais surtout, c'est sur une « aile volante habitable de 250 tonnes¹³ » que cette influence est sensible : au centre, la libre disposition des sièges rappelle

UN COUPLE HEUREUX!

AMÉRIQUES
ÉTATS-UNIS
ANTILLES
COLOMBIE
VENEZUELA
GUYANE
BRÉSIL
URUGUAY
ARGENTINE

ORIENT
ÉGYPTE
SYRIE
LIBAN
IRAN
TAÏWAN
INDES
INDOCHINE
CHINE

AFRIQUE
MAROC
ALGÉRIE
TUNISIE
SENEGAL
A.O.F.
GUINÉE
SIERRA-LÉONE
LIBÉRIA
CÔTE D'IVOIRE
CÔTE DE LOÛR
TOGO
DAHOMEY
NIGÉRIA
ANGOLA
Soudan
ETHIOPIE
SOMALIE
KENTA
TANGANIKA

EUROPE
FRANCE
ANGLÈTERRE
IRLANDE
ICÔSE
PORTUGAL
BELGIQUE
HOLLANDE
DANEMARK
NORVÈGE
SUÈDE
SUISSE
TCHÉCO-
SLOVAQUIE
ITALIE
GRÈCE
TURQUIE



**SOYEZ-LE AUSSI...
EN VOYAGEANT SUR LE RÉSEAU**

AIR FRANCE

VOUS TROUVEREZ A BORD DE SES AVIONS DANS UN CADRE BIEN PARISIEN

- TOUTES LES COMMODITÉS DU CONFORT MODERNE
- UNE AMBIANCE D'ÉLEGANCE ET DE BONNE HUMEUR
- L'ACCUEIL, LA COURTOISIE ET LA CUISINE FRANÇAISE

RENSEIGNEMENTS ET RÉSERVATIONS : AGENCES AIR FRANCE
ET TOUTES AGENCES DE VOYAGES AGRÉÉES

Publicité pour Air France, 1947. Cliché de l'auteur.

l'aménagement des salons des paquebots, et l'installation de transats sur la partie périphérique est une reprise des coursives. Le rapport à la lumière est identique, avec un conditionnement artificiel pour le salon (lumière artificielle) et des hublots pour l'autre partie (lumière naturelle).

Le modèle du train est repris dans les avions commerciaux de ligne. Ces passagers « aussi à l'aise que dans le métro ou le train¹⁴ » peuvent sur les compagnies américaines « dormir, manger, lire ou jouer aux cartes dans de confortables fauteuils¹⁵ ». L'aménagement des avions français est proche de celui des wagons avec des sièges placés en vis-à-vis et des tables basculantes. En 1947, la publicité d'Air France¹⁶ montrant « un couple heureux » met en évidence le surdimensionnement de la table en faisant

fi de la contrainte spatiale très forte imposée par le volume de la carlingue. Ces « nouvelles maisons volantes¹⁷ » laissent augurer du développement familial de l'avion appelé à devenir « les Citroën, les Peugeot de l'air¹⁸ ». Les récents aménagements donnés à la cabine de douche des 1^{ères} classes au sein de l'avion de ligne, notamment dans l'Airbus A380, rappellent avec évidence l'espace de la cabine de bateau, avec son hublot et l'effort porté sur la rationalité extrême de l'espace. La prégnance du modèle maritime rappelle la nostalgie du voyage au long cours, détaché des contingences du quotidien et vécu comme une expérience singulière.

1. F. Ollivier, A. Perroy, F. Sénant, *À bord des paquebots. 50 ans d'arts décoratifs*, Éditions Norma, 2011, p. 18.

2. *Ibid.*, p. 50.
3. « Un nouveau modèle de cabine pour navires », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 8, 1935, p. 40-41.
4. « Le Champlain », *L'Architecture d'aujourd'hui*, 1932, n° 8, p. 45-46.
5. P. Vago, « Greatest in the world », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 8, 1935, p. 39.
6. R. Mallet-Stevens, « Normandie 1935 », *L'Architecture d'aujourd'hui*, op. cit., p. 27.
7. *Ibid.*
8. P. Nadal, « Paquebots », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 8, 1931, p. 80.
9. *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 27, décembre 1949, p. 78-79. Et rééditée dans *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 48, juillet 1953, p. 91.
10. *Idem*, p. 92-93.
11. *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 169, 1973, p. 83.
12. « Avions », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 8, 1935, p. 75.
13. *Techniques et architecture*, n° 9-12, 1947, p. 475.
14. P. Bigot et A. Bouxin, « Confort du passager », *Techniques et architecture*, n° 9-12, 1947, p. 585.
15. *Ibid.*, p. 579.
16. *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 16, décembre 1947, non paginé.
17. P. Bigot et A. Bouxin, art. cit., p. 579.
18. « Avions », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 8, 1935, p. 76.

La maison mobile : projets et réalités

FRANCK DELORME

Attaché de conservation, Cité de l'architecture et du patrimoine

Le mythe de transporter sa maison au gré de ses pérégrinations remonte à loin. Sans revenir jusqu'à l'Antiquité, on citera bien évidemment les princes et seigneurs qui voyageaient de résidence en résidence accompagnés de leur suite et surtout de leur mobilier et autres effets quand ce n'était pas avec leur trésor. De véritables caravanes sillonnaient les contrées d'Europe, d'Asie ou d'Afrique. La cour du roi de France est itinérante au moins jusqu'au règne d'Henri III.

Le mobilier a longtemps été conçu en fonction de la nécessité de le faire voyager, des coffres médiévaux jusqu'aux meubles de campagne du bivouac de Napoléon I^{er} en particulier le lit pliable conçu par Desouches, « serrurier du garde-meuble de S.M. l'Empereur et Roi ».

C'est donc le contenu, parfois en pièces détachées, de la mai-

son que l'on transportait. Chez de nombreux peuples nomades, l'habitation elle-même fut conçue pour être déplacée donc démontable, créant ainsi les premières constructions légères, désormais traditionnelles et parfois reprises pour l'habitat sédentaire : tentes bédouines, yourtes mongoles, etc.

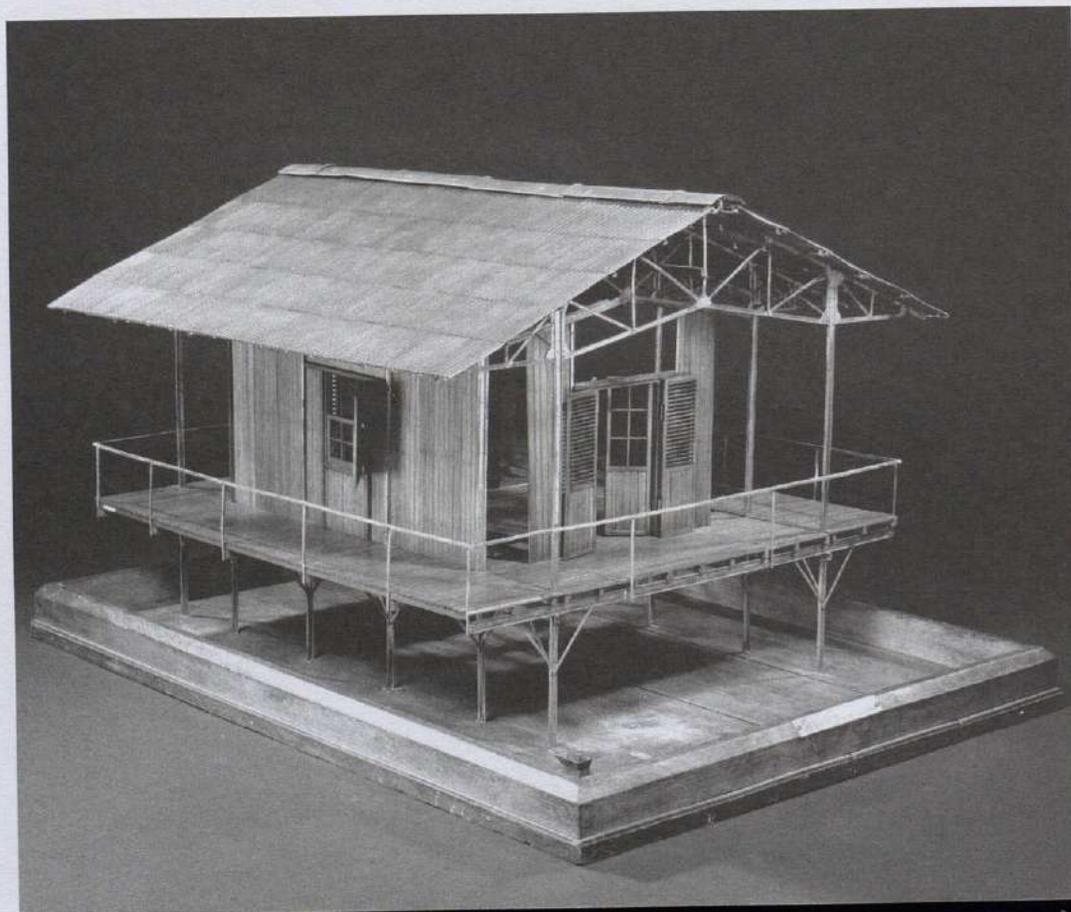
La maison « colonisatrice » qu'on assemble et qu'on démonte

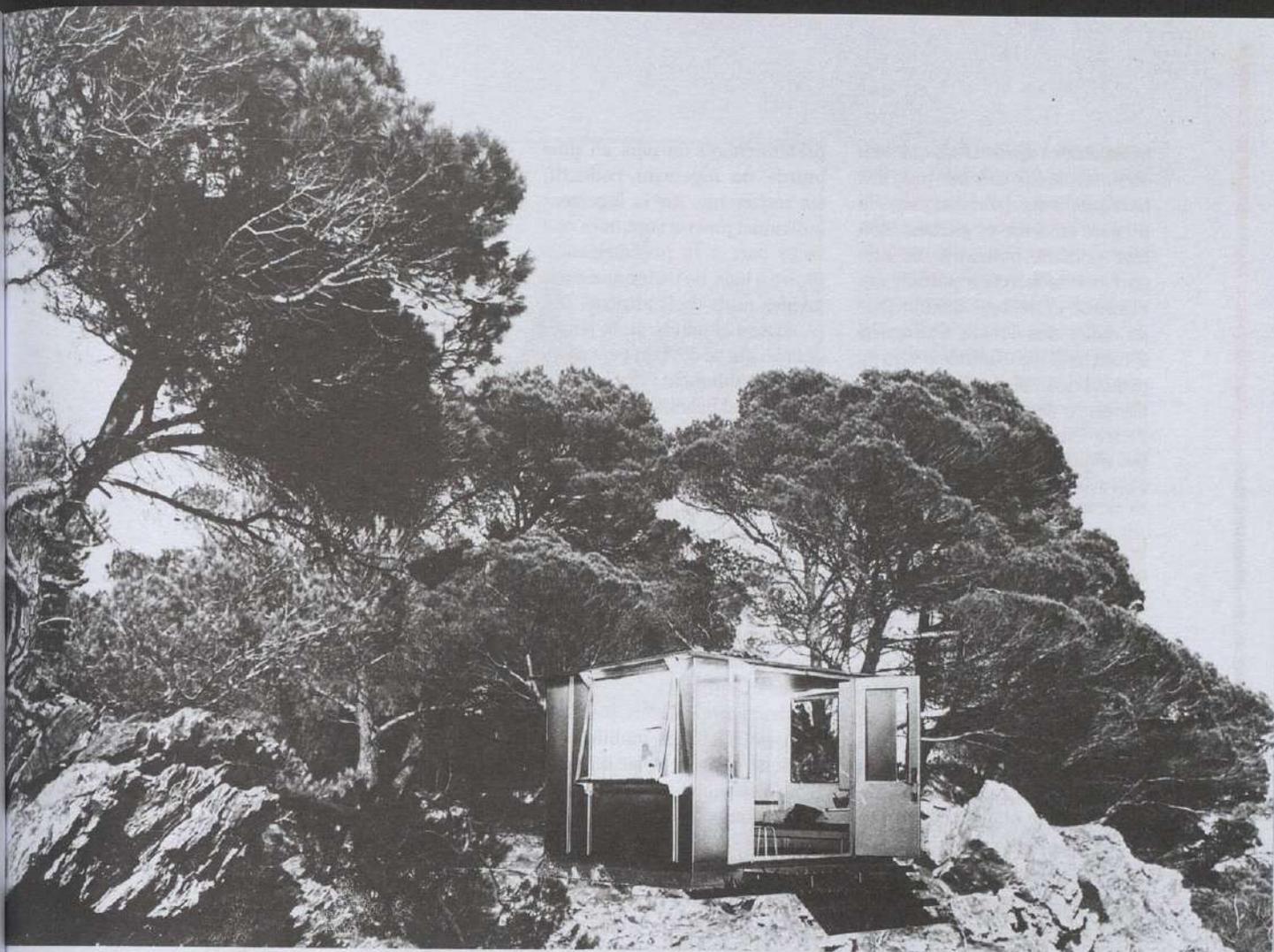
En Occident, les premiers essais d'habitations démontables et transportables, ou plus exactement facilement « assemblables », sont liés à des objectifs bien précis, que ce soit en 1846 le projet d'hôpital en fer dû à Antonin Romand¹ ou bien la « maison démontable en fer pour colonies » des frères Moreau, entrepreneurs, en 1889². Il s'agit

de l'un des premiers exemples d'habitation industrialisée, que permettaient les progrès techniques engendrés par la révolution industrielle. Certaines inventions sont les clous des foires internationales, comme l'habitation coloniale démontable, du constructeur Émile Gillet, présentée dans les sections françaises à l'Exposition franco-britannique de Londres en 1908 puis à l'Exposition universelle de Bruxelles en 1910³.

« Les colonies constituent un débouché privilégié pour les bâtiments en kit. Administration et colons sont en effet demandeurs de bâtiments utilisables dans les plus brefs délais et nécessitant peu de compétences particulières pour leur montage⁴. » Les éléments de construction de ces divers types de pavillons, la plupart fabriqués en métropole, devaient être suffisamment légers pour voyager par bateau

*Maison démontable en fer pour colonies, les frères Moreau, entrepreneurs, 1889.
Cliché musée des Arts et métiers, Michèle Favareille. CNAM/CAPA, Galerie d'architecture moderne et contemporaine.*





Maison de week-end BLPS, Marcel Lods, Eugène Beaudouin, Wladimir Bodiansky, Jean Prouvé, 1939. Académie d'architecture, CAPA, fonds association Beaudouin et Lods, 8 IFA 408/5.

puis par tous moyens terrestres, y compris à dos d'homme, afin d'être acheminés sur les lieux de leur édification. Les maisons tropicales en 1949 et la maison du désert en 1958 de Jean Prouvé découleront des mêmes objectifs⁵.

La colonisation ne se fait pas seulement sous les latitudes tropicales mais également, dans les régions septentrionales, au bord de l'eau ou en montagne dans un but de loisir. Ainsi, Charlotte Perriand « devient une des pionnières de l'architecture préfabriquée de loisirs pour tous, encore embryonnaire⁶ », en y apportant plusieurs contributions : maison de week-end démontable (1934-1935), refuge préfabriqué Bivouac avec l'ingénieur André Tournon en 1936, puis, avec Pierre Jeanneret, refuge de montagne en panneaux autobloquants

et câbles tendus en 1935, maison de week-end en bois Tritrianon en 1936⁷, refuge Tonneau en 1938.

Dans les mêmes années, d'autres architectes comme Eugène Beaudouin et Marcel Lods imaginent aussi des habitations secondaires préfabriquées : maison de week-end BLPS, présentée en 1939 à la VI^e Exposition de l'habitation à Paris⁸, avec les ingénieurs Vladimir Bodiansky et Jean Prouvé. Ce dernier sera un des concepteurs qui tenteront de faire passer les concepts de préfabrication et d'industrialisation dans le logement individuel populaire à la faveur de certaines contingences : Pavillon 6x6 en 1945 pour le MRU dans le cadre de la Reconstruction, Maison des jours meilleurs en 1956 pour répondre à l'appel de l'abbé Pierre en 1954. Seule la Maison type Métropole, conçue en 1949, sera produite

en série, et encore, en très petite série, puisque seulement seize exemplaires sortiront des ateliers de Maxéville pour être édifiés à Meudon ou à Royan⁹.

D'une manière générale, s'est ainsi progressivement fait jour l'idée selon laquelle l'utilisation des produits de l'industrie pouvait rentrer dans la conception du logis de tous les jours et non plus seulement dans celle de la résidence secondaire. À l'occasion de l'exposition en 1931, à la Berliner Bauausstellung, de son projet de maison en cuivre pour la société Hirsch Kupfer- und Messingwerke AG, « Gropius y expliquait la capacité de la maison à croître ou à rétrécir en fonction de l'évolution du foyer¹⁰ ».

Les inventions précédemment citées ne profiteront malheureusement guère au logement provisoire des sinistrés des régions

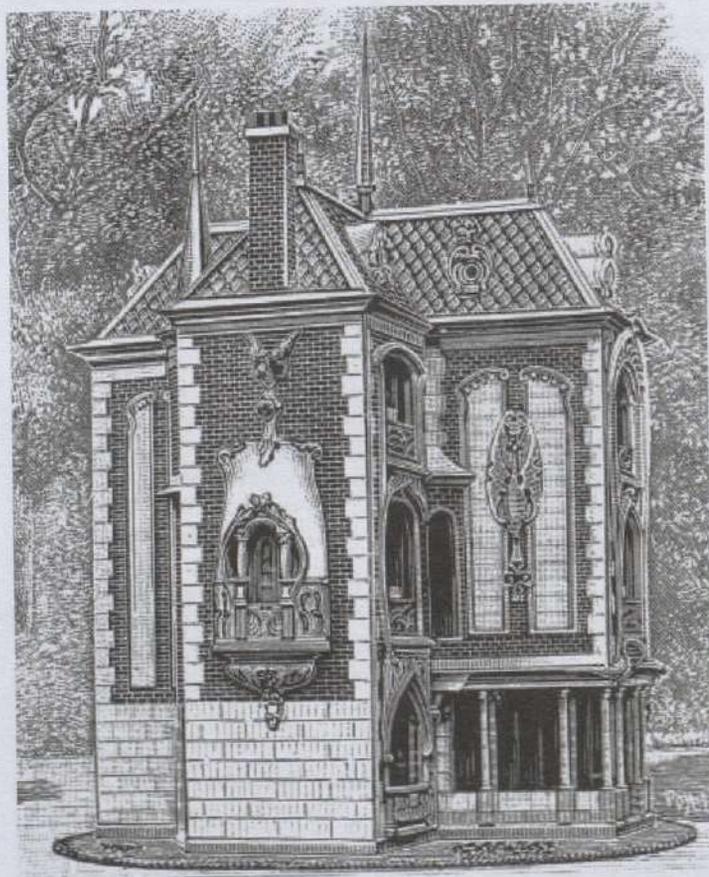
bombardées après 1945, qui sera exclusivement assuré par des baraquements préfabriqués, la plupart en bois, et portant bien leur nom de baraques. La plupart des recherches portant sur l'habitat individuel démontable au cours des Trente Glorieuses seront ensuite tournées vers la maison de loisirs, à l'exemple du bungalow de vacances en bois de Pierre Vago, dont un prototype a été implanté dans les dunes du Cap Ferret en 1963-1964¹¹.

La maison préfabriquée qu'on déplace

Trois critères vont jouer un rôle fondamental: le supposé désir de mobilité des hommes, la prédominance des filières industrielles, confortées par l'apparition de nouveaux matériaux tels que les matières plastiques, et la volonté de produire des logements économiques. Face à la

préfabrication de plus en plus lourde du logement collectif, les recherches sur le logement individuel mobile vont faire une large part à la préfabrication légère à base de matériaux composites issus de l'industrie. Les plastiques produits de la pétrochimie, qui se développent alors considérablement auront leur place. Ionel Schein et René Coulon présentent en 1956 au Salon des Arts ménagers une « Maison tout en plastique » constituée d'un noyau central regroupant les parties communes, sur lequel se greffent des modules au fur et à mesure que la famille s'agrandit. En 1970, Masayuki Kurokawa, lors de sa participation à la Misawa Prefabricated Homes Competition '70, parmi plusieurs propositions, présente un type d'habitat mobile préfabriqué en bois, acier ou plastique, assemblable par éléments préfabriqués.

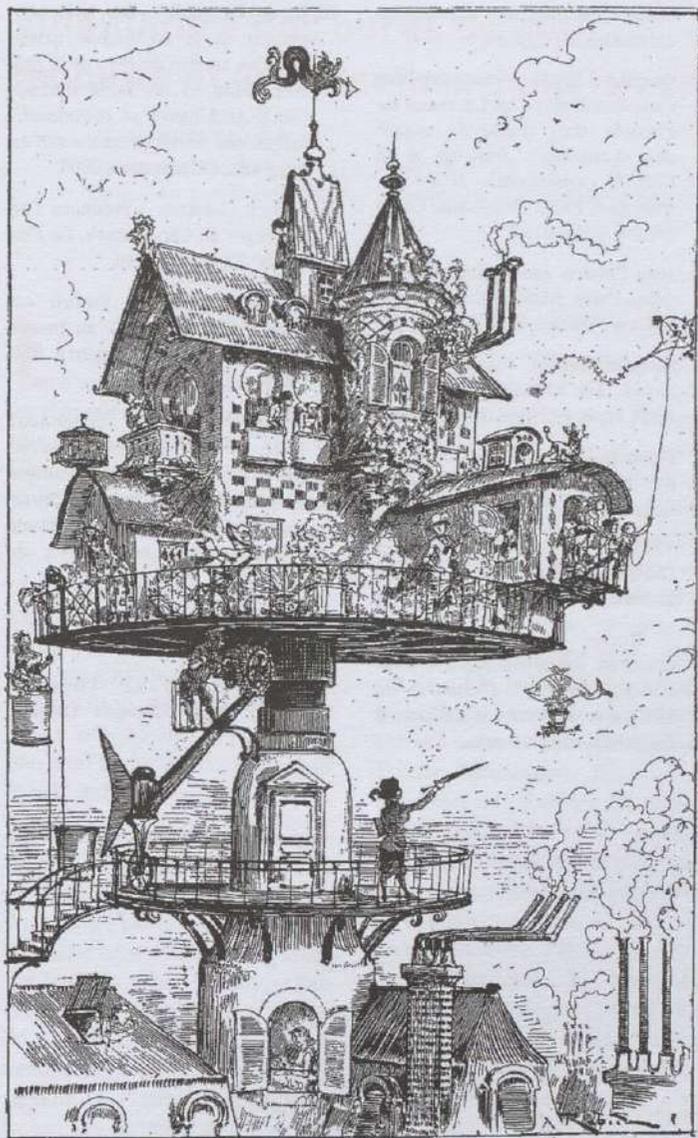
Maison tournante du docteur Pellegrin, E. Petit, publiée dans La Nature, 3 septembre 1904. Cliché de l'auteur.



Au moment même où se généralisait la conception de l'habitat collectif comme agrégation de cellules individuelles, et du logement unifamilial comme résultat de l'addition de plusieurs cellules, les architectes étaient nombreux à se lancer dans la recherche de modèles de cellules mobiles transportables et implantables universellement. La cellule deviendrait ainsi une capsule plus ou moins indépendante suivant les besoins, une maison que l'on n'aurait plus à monter mais simplement à « déplier » ou à déplacer. À l'exemple des satellites artificiels ou des habitacles destinés aux voyages dans l'espace, tels Spoutnik ou autres Apollo, le glissement va se faire progressivement en direction de modèles totalement intégrés qui prendront la forme de coques moulées, puis d'objets véritablement mobiles.

En 1964, Jean Benjamin Maneval conçoit la Bulle à six coques, fabriquée et commercialisée à partir de 1968 par la société Bati-plastique. Avec la réalisation d'un village de vacances expérimental pour le comité d'entreprise des Pétroles d'Aquitaine, fournisseur de la matière première, à Gripp dans les Hautes-Pyrénées, la Bulle à six coques restera un des rares exemples d'une production, certes limitée, de ce type de cellules préfabriquées. L'Hexacube de Georges Candilis (avec Anja Blomsted) en est un autre exemple et date de 1972. Davantage assimilable à un bungalow tout équipé, il fut essentiellement employé pour des campings à Leucate, alors que son architecte y voyait le moyen d'une nouvelle manière de vivre, le « Cubing » (voir l'article de Bernard Toulhier ci-après).

L'habitation monocoque Rondo du Suisse Carlo Casoni et surtout la maison de vacances Futuro¹² du Finlandais Matti Suuronen, entièrement équipée avec son mobilier intégré dans les mêmes matériaux plastiques et sa forme de soucoupe volante, donnent en 1968 une vision futuriste de l'habitation.¹³



Maison tournante, Albert Robida, illustration de *Le Vingtième siècle*, Paris, Georges Decaux, 1883. Cliché de l'auteur.

La maison véhicule

Avec l'essor de la société des loisirs, l'idée de la maison « déplaçable » fait son chemin, au moins dans l'esprit des concepteurs. Elle peut être tractable, comme la Caravane-fleur de Jean Lotiron et Pernelle Perriand en 1967, les habitations mobiles extensibles d'Angela Hareiter en 1970 – par ailleurs intégrables à des structures à multiples niveaux –, l'habitation roulante déployable d'Alan Boutwell en 1970, ou bien automobile comme le Mobile housing system d'Helmut Schultiz en 1970, composé de contai-

ners mobiles dont un « propulsable ».

La conquête de l'air et des mers devient un nouvel enjeu, et les architectes s'y essaient, comme Guy Rottier, certainement un des plus imaginatifs, avec sa caravane-hélicoptère de 1964 ou sa maison de vacances flottante et tournante de 1978.

La maison immobile mobile

L'objet n'est pas ici de parler des habitations modulables par déplacement du cloisonnement intérieur mais plutôt d'un type de

maison lié à un idéal bien particulier. Celui d'une société dans laquelle les individus se déplaceraient continuellement, seuls ou en groupes réduits, au gré de leur vie active ou de leurs loisirs, en emportant avec eux leur habitation, a fait long feu. En revanche, un autre idéal a persisté : la vie en symbiose avec son environnement et le lieu dans lequel on a choisi d'implanter sa résidence permanente ou secondaire. La maison qui permettrait de profiter des beautés de la nature et de ses bienfaits est certainement née du naturalisme mais également des théories hygiénistes.

Si en 1932 le docteur Jean Saidman et l'ingénieur Pierre Flaix réalisent trois exemplaires de leur solarium tournant destiné à favoriser l'héliothérapie comme moyen de lutte contre certaines maladies comme la tuberculose, les exemples de projets de maisons tournantes sont antérieurs. On trouve dès 1904 un exemple dessiné par l'architecte E. Petit pour le docteur Pellegrin¹⁴ sur le modèle des kiosques montés sur pivots de la ville thermale des Eaux-Bonnes datés du XIX^e siècle. Certains romans d'anticipation renferment d'autres exemples, bien entendu plus utopistes voire loufoques ; c'est le cas en 1883 du dessin de maison tournante publié par Albert Robida dans *Le Vingtième siècle*¹⁵.

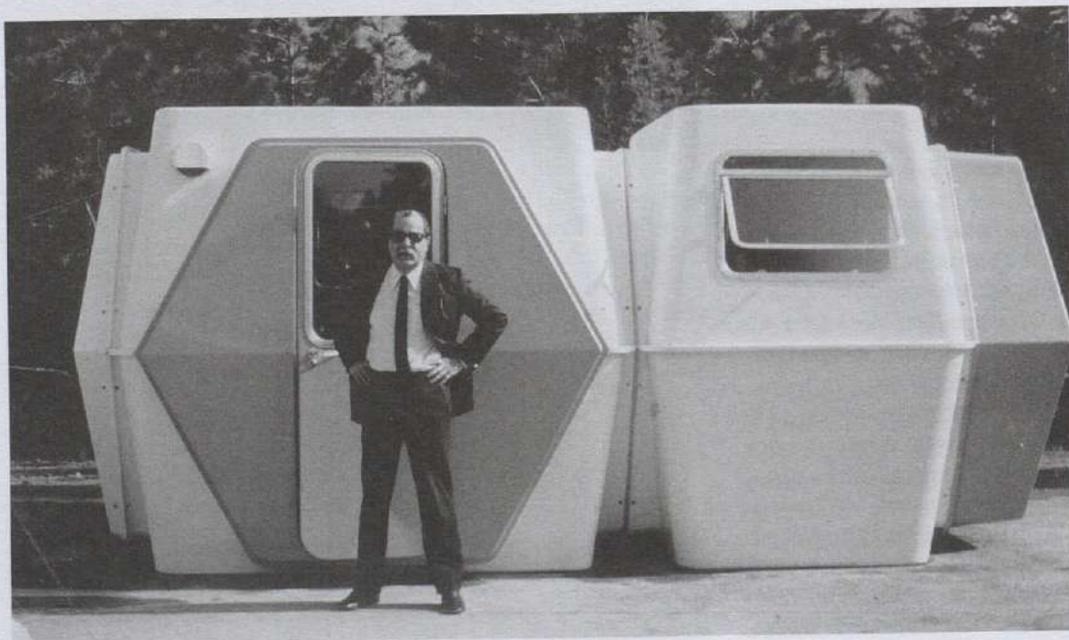
L'idéal de la maison tournante traverse le siècle avec divers essais, dont le Domespace de Patrick Marsilli réalisé à quelques exemplaires en Suisse et en France dans les années 1980, sans oublier des pionniers comme François Massau et sa maison tournante à Wavre en Belgique en 1958, à l'esthétique plus industrielle et hybride. D'un idéal de vie à une folie de riches, il n'y a qu'un pas qu'ont franchi en 2004 Al et Janet Johnston aux États-Unis avec leur Rotating home, en réalité une maison luxueuse pour milliardaire.

Le constat apparaît sévère. Si la maison individuelle reste le parangon de toute vie familiale supposée harmonieuse, l'évolu-

tion de sa construction et de ses formes, et, par là, des modes d'habiter qu'elle favorise ou exclut, a ignoré pour une très large part la longue histoire des recherches menées pour lui conférer la plus grande mobilité.

1. Antonin Romand, *Note sur l'hôpital en fer du camp Jacob (Île de la Guadeloupe), projeté et exécuté par M. Antonin Romand, 1847.*
2. La maquette de la maison en fer pour colonies, dépôt du musée des Arts et Métiers, est exposée dans la Galerie d'architecture moderne et contemporaine de la Cité de l'architecture et du patrimoine.
3. «Bureaux de la section coloniale française», in *Les Colonies françaises, Exposition Franco-britannique. Londres 1908*, Paris, Comité national des expositions coloniales, 1908, p. 38.
4. Corinne Bélier, «Industrialiser c'est construire», in Laurence de Finance (dir.), *Guide du musée des Monuments français à la Cité de l'architecture et du patrimoine*, Paris, Dominique Carré éditeur, 2010, p. 232.
5. Jean Prouvé, *Les maisons tropicales*, Paris, éditions Éric Toucha-leaume / Galerie 54, 2006.
6. Jacques Barsac, *Charlotte Perriand. Un art d'habiter. 1903-1959*, Paris, éditions Norma, 2005.
7. Projet présenté au concours lancé par le sous-secrétariat d'État à l'Agriculture.
8. «Maison démontable en acier BLPS», in *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 2, 1939, pp. 54-56.
9. À Royan, l'unique exemplaire construit, initialement prévu pour Meudon, l'a été à l'initiative du MRU afin de tester la résistance du pavillon à l'air marin.
10. Barry Bergdoll, «Les métamorphoses de la commande privée dans les années du rêve de la pré-fabrication...», in Tarek Berrada (dir.), *Architectes et commanditaires: cas particuliers du xvr au xx^e*, Paris, L'Harmattan, 2006,
11. Franck Delorme, «Vacances l'esprit léger au Cap-Ferret», *Le Festin*, n° 73, 2010, p. 110.
12. Un exemplaire de Futuro est conservé depuis 2011 au musée Boijmans Van Beuningen à Rotterdam.
13. Le numéro 148 de février-mars 1970 de *L'Architecture d'aujourd'hui* présente une synthèse de près de vingt-cinq ans de recherches dans un dossier intitulé «Vers une industrialisation de l'habitat».
14. «Les maisons tournantes», in *La Nature*, 3 septembre 1904.
15. Albert Robida, *Le Vingtième siècle*, Paris, Georges Decaux, 1883.

Hexacube, cellule préfabriquée en plastique, Georges Candilis, 1968. SIAF/CAPA, fonds Georges Candilis, 236 IFA 366/6.



Villégiature des bords de mer : mobilité et architecture dans les Trente Glorieuses

BERNARD TOULIER

Conservateur du général du Patrimoine,
Direction générale des Patrimoines, ministère de la Culture et de la Communication

La civilisation des loisirs entraîne de nouvelles formes d'organisations urbaines où les moyens de transport jouent un rôle essentiel. Dès 1841, Thomas Cook lance le premier « train de plaisir » reliant la ville de travail à celle des loisirs, entre Lancaster et Loughborough. Un siècle plus tard, la grande industrie du tourisme et des loisirs touche l'ensemble du monde occidental des temps modernes et exige une organisation des déplacements et des hébergements, pour créer une ville de distractions, hors de la ville industrielle.

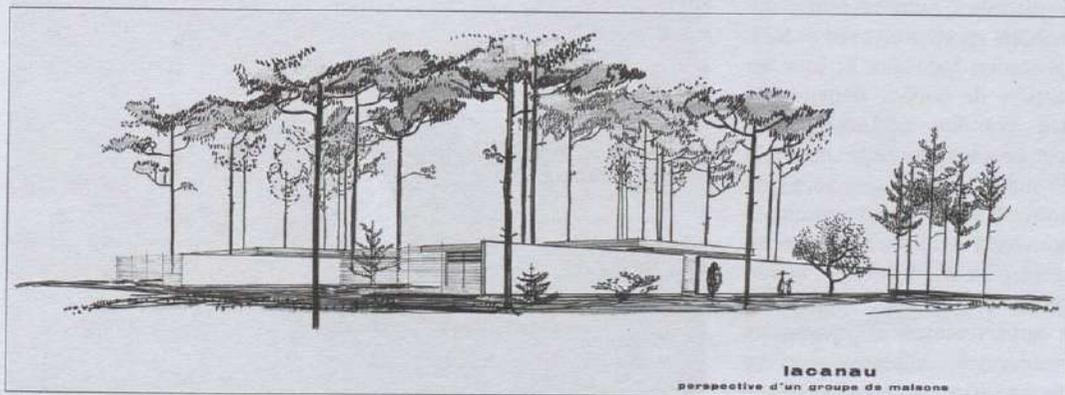
En France, après la Seconde Guerre mondiale, comment l'invention des usages modernes du temps s'est-elle traduite dans l'architecture de la villégiature des bords de mer ? Comment l'ascension du désir de temps libre et de voyage, la soif d'aventures, le besoin de sensations nouvelles se sont-ils combinés à l'accélération des rythmes de vie et à la mobilité ?

Américanisation de la société et automobile

La seconde moitié du XX^e siècle est marquée par le véritable essor du bord de mer, avec la

pleine amplitude du tourisme de masse. En effet, plus encore que la naissance des congés payés en 1936, c'est l'octroi de la troisième, puis de la quatrième semaine de vacances (1956, puis 1968) qui a entraîné un formidable développement des départs en décuplant l'attractivité du littoral. Entre 1951 et 1970, le taux de croissance du produit intérieur brut (PIB) est de 4,7%, soit plus du double que durant l'entre-deux-guerres. Durant cette même période des Trente Glorieuses, l'évolution des salaires ouvriers est multipliée par 6,5. Entre 1948 et 1970, la France enregistre le plus fort taux d'équipement en véhicules de tourisme en Europe, soit une progression de 248,3%, devançant l'Allemagne (220,7%) et loin devant l'Angleterre (165%). La voiture, symbole d'une forme d'américanisation triomphante de la société française, fait son entrée de plain-pied dans les stations balnéaires. Le premier motel français est inauguré en 1956 au Touquet. Ce phénomène touche aussi les petites stations familiales, comme l'illustre le film de Jacques Tati *Les Vacances de Monsieur Hulot* (1953).

Avec l'explosion de la villégiature sociale, les nouveaux schémas d'aménagement du territoire et les plans d'urbanisme favorisent les circulations automobiles. Le schéma autoroutier prend en compte l'essor du balnéaire comme vecteur de l'économie. Durant les années 1950 jusqu'en 1969, l'autoroute du Sud, rebaptisée l'autoroute du Soleil, est progressivement mise en service. Cette « autoroute des vacances » relie Paris à Marseille, tandis que la Côte d'Azur est elle-même desservie par l'autoroute de l'Estérel dont la construction est concomitante. À l'ouest, l'autoroute de Normandie transforme la villégiature de la Côte Fleurie en un tourisme de week-end. À partir de 1963, l'architecte Jean Balladur et l'ingénieur Roger Vian étudient le désenclavement des nouvelles unités touristiques languedociennes, accessibles pour 70 % des vacanciers par le réseau routier, avec un ratio d'une automobile pour quatre estivants. Les stations sont desservies par des routes en forme de peigne à partir d'un boulevard principal placé à 600 mètres du rivage ; ces routes donnent ensuite accès à des parkings aménagés, libérant le bord de mer de l'habituel boulevard routier. Ce schéma en peigne



Marina de Talaris,
Lacanau,
Jean Ginsberg,
perspective d'un
hameau, n.d.
SIAF/CAPA,
fonds Jean Ginsberg,
100 IFA.



Village vacances famille (VVF) de la Chambre d'amour à Anglet: vue d'ensemble, cliché Jean-Jacques Johannet. SIAF/CAPA, fonds Direction de l'architecture et de l'urbanisme, 133 IFA 7/1.

sera également adopté dans les nouvelles stations landaises et favorisera les expériences « d'urbanisme diffus ».

Nouvelles pratiques et nouveaux programmes balnéaires, l'exemple des marinas

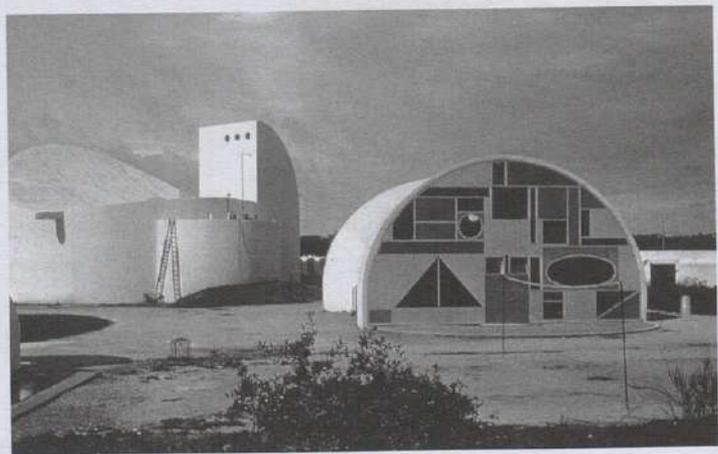
La pratique du balnéaire évolue : le bord de mer n'est plus un lieu à la mode où l'on vient pour se faire voir; le bain à la lame est largement concurrencé par le bain de soleil et surtout par la navigation de plaisance, autre vecteur d'une mobilité sportive en bord de mer. La station balnéaire se mue en station de loisirs dépendante des grandes agglomérations. Les besoins de cette clientèle de masse exigent des solutions nouvelles et la conception de nouveaux programmes d'architecture et d'urbanisme: hébergements collectifs, immeubles à appartements et ensembles résidentiels, villages et clubs de vacances, motels et marinas,

campings et caravanings. De La Grande-Motte à Port-Grimaud, les nouvelles villes balnéaires de l'après-guerre sont l'expression d'expériences sur le paysage urbain où se confrontent des hypothèses parfois utopiques et des expressions architecturales d'avant-garde liées à de nouvelles pratiques sociales de loisirs,

dépendantes de la mobilité, dans le temps et dans l'espace.

À partir des années 1960-1970, les villes nouvelles, ou en extension dans des zones déjà investies par les activités de loisirs au bord de la mer, sont conçues autour du port de plaisance. En une décennie, une cinquantaine de mari-

Village de vacances Renouveau de Beg-Meil, Fouesnant (Finistère), Henri Mouette et Pierre Székely: vue extérieure, n.d (cliché anonyme). Symbole du climat utopique et communautaire des années 1960. SIAF/CAPA, fonds Henri Mouette, 250 IFA 191/1.



nas associant ports de plaisance et ensembles résidentiels sont édifiées sur le domaine public maritime. Dans les années 1970, le *resort*, dont l'archétype est Port-Grimaud, est un centre de villégiature accompagné le plus souvent d'un centre de loisirs ou d'un parc d'attractions doté d'un centre hôtelier. Logements et hôtels sont construits autour de lacs artificiels à la manière d'un grand village, le tout au milieu d'un parc paysager avec sports de plein air intégrant la pratique du bateau de plaisance.

Des campings aux villages de vacances du tourisme social

Pour répondre à l'essor du tourisme de masse, les campings se multiplient et, à partir des années 1950, ces aménagements et ces constructions doivent obtenir les autorisations réglementaires nécessaires. Les associations

visant à favoriser le tourisme social développent des centres de vacances, notamment avec l'aide des comités d'entreprise ou d'associations sociales pour les vacances et les loisirs. En 1965, l'association familiale Renouveau (Chambéry) passe commande à l'Atelier d'architecture en montagne (AAM), qui avait déjà réalisé des centres communautaires de vacances à Chamrousse et à Courchevel, d'un village de vacances sur le littoral finistérien (Beg-Meil à Fouesnant).

Les Villages vacances famille (VVF), créés en 1958 avec l'aide de la Caisse des dépôts et consignations et les caisses d'allocations familiales, favorisent le départ en vacances du plus grand nombre. L'association crée un nouveau concept de villages pour les vacances familiales dont près de 30 % sont installés en bord de mer, que ce soit dans de grands immeubles comme à Anglet près de Biarritz par l'agence Aquitaine architectes associés (Hébrard et

Grézy) en 1969¹, ou dans des habitats légers dispersés comme à Lège-Claouey en Gironde (1978).

Au début des années 1960, la colonie traditionnelle ne répond plus aux attentes de la nouvelle société urbaine. Le secrétariat d'État à la Jeunesse et aux Sports se tourne vers les « équipements de zone » : auberges de jeunesse, campings, bases de plein air, centres de mer, centres aérés et colonies de vacances. La nouvelle colonie est transformée en « centre nautique » ou en « centre de mer ». Les constructions nouvelles sont largement inspirées des modèles issus des principes développés par les Centres d'entraînement aux méthodes d'éducation active (CEMEA) et des villages de vacances, alors en pleine vogue.

Aménagements touristiques des littoraux : des expériences aux mains de l'État

Jusqu'en 1958, la création de stations nouvelles ou à reconstruire en tout ou partie est largement pris en charge par le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU). En 1959, Pierre Sudreau, ministre de la Construction, lance l'idée de prospecter le territoire pour mener de grands travaux d'aménagements, à l'exemple de la Roumanie avec la station nouvelle de Mamaïa près de Constanza (1956-1957), et de la Bulgarie sur la mer Noire. Des missions similaires sont créées par la Délégation à l'aménagement du territoire et à

HEXACUBE
BREVET 7158006
GEORGES CANDILIS
ANJA BLOMSTEDT
18 rue DAUPHINE 75006 PARIS

CIFAM
2 RAMELET MOUNDI
51500 TOULOUSE
LARDENNE
TEL: 42 70 45

transport

15 m²

montage

8,6 m²

interieur

plateau

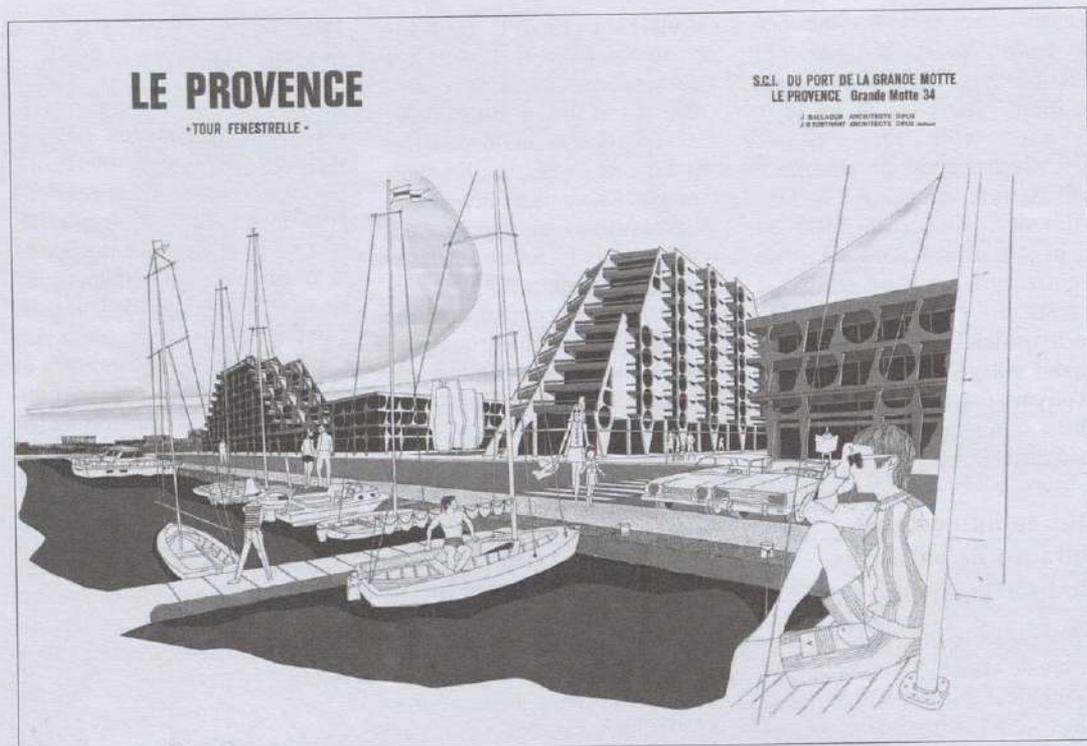
fenetre

porte

choix de façade

panneaux

L'Hexacube, cellule préfabriquée en plastique, Port-Leucate, Georges Candilis, dessins du brevet publiée dans une plaquette publicitaire de CIFAM S.A., Une nouvelle manière de vivre... le cubing, n.d. SIAF/CAPA, fonds Georges Candilis, 236 IFA 366/6



LE PROVENCE

• TOUR FENESTRELLE •

S.C.I. DU PORT DE LA GRANDE MOTTE
LE PROVENCE Grande Motte 34

J. BALLADUR ARCHITECTE D.P.U.E.
J. BOUTINAT ARCHITECTE D.P.U.E.

Résidence Fenestrelle, La Grande-Motte, Jean Balladur, perspective, n.d.
SIAF/CAPA, fonds Jean Balladur, 373 IFA 22/3.

l'action régionale (DATAR) et les ministères de l'Urbanisme et du Tourisme sur les côtes languedocienne et aquitaine, pour enrayer les constructions anarchiques et canaliser le tourisme populaire tout en jugulant l'hémorragie touristique en direction de la Costa Brava espagnole. L'objectif annoncé est de rééquilibrer l'affluence des baigneurs sur les côtes françaises en attirant sur les rivages du Golfe du Lion près de deux millions de touristes chaque année par la création de stations nouvelles « intégrées ». Les architectes y appliquent les mêmes concepts urbains que ceux des villes nouvelles, avec un « esprit de vacances » et des formes architecturales inédites et originales destinées aux masses : séparation et hiérarchisation des circulations évitant l'envahissement par l'automobile, ségrégation des fonctions et multiplication des équipements collectifs favorisant l'activité sportive et la navigation de plaisance, création d'unités de voisinage intégrées à l'environnement avec des hébergements aux caractères et aux densités différenciés dans une

alternance d'espaces naturels libres, accessibles par la voiture. À partir de 1967, la Mission interministérielle d'aménagement de la côte aquitaine (MIACA) multiplie les expériences sur de nouvelles formes d'habitat permanent dispersés comme au hameau des Boucanes dans la marina de Talaris à Lacanau (architecte Jean Ginsberg). Joseph Belmont imagine de relier ces nouveaux noyaux d'habitation par les réseaux de communication du futur : aérotrain et voitures banalisées, minibus et télématique...

À la recherche d'un habitat alternatif, entre autoconstruction et préfabrication

Les architectes conçoivent de nombreux prototypes pour un habitat de loisirs économique, entre le chalet et la cabane, le bungalow et le mobil-home. Architectes, designers et constructeurs s'intéressent de près à ce phénomène récent car il préfigure l'architecture du futur en exigeant la mise au point de

solutions innovantes en termes de miniaturisation, d'autoconstruction, de nouveaux matériaux et de mobilité pour l'acheminement de la construction. La forte demande pour ces habitats de loisirs suscite de nombreuses études, projets, et réalisations. Les cinq unités de camping, cellules d'habitat modulables conçues par Le Corbusier pour le Cap-Martin à Roquebrune-Cap-Martin, constituent une expérimentation de construction d'espaces standards, susceptibles de production en série. En 1961, Jean Prouvé et Neil Hutchinson réalisent à Grimaud un habitat d'été démontable et modulable à structure métallique. Les architectes explorent aussi les nouvelles perspectives offertes par la matière plastique et le polyester pour la construction de modules légers destinés aux campings et aux villages de vacances. Dans les années 1960-1970, Jean Maneval expérimente la Bulle à six coques, industrialisée en 300 exemplaires (1967-1969), Georges Candilis étudie et réalise ses « maisons-dés » en semidur, préfabriqués, modulables,

comme l'Hexacube, pour être transportés par camion et être installées à Leucate-Barcarès. Vers 1970-1972, les architectes de l'Atelier d'urbanisme et d'architecture mettent au point le Tétrodon, maison mobile conçue pour les loisirs, industrialisée et entièrement équipée. En 1978, une centaine de ces constructions en coque de polyester sont acheminées par la route et mises en place au VVF de Lège.

Le loisir des congés ou celui de «la fin de semaine, le week-end, apporte une rupture dans un rythme quotidien, agit comme

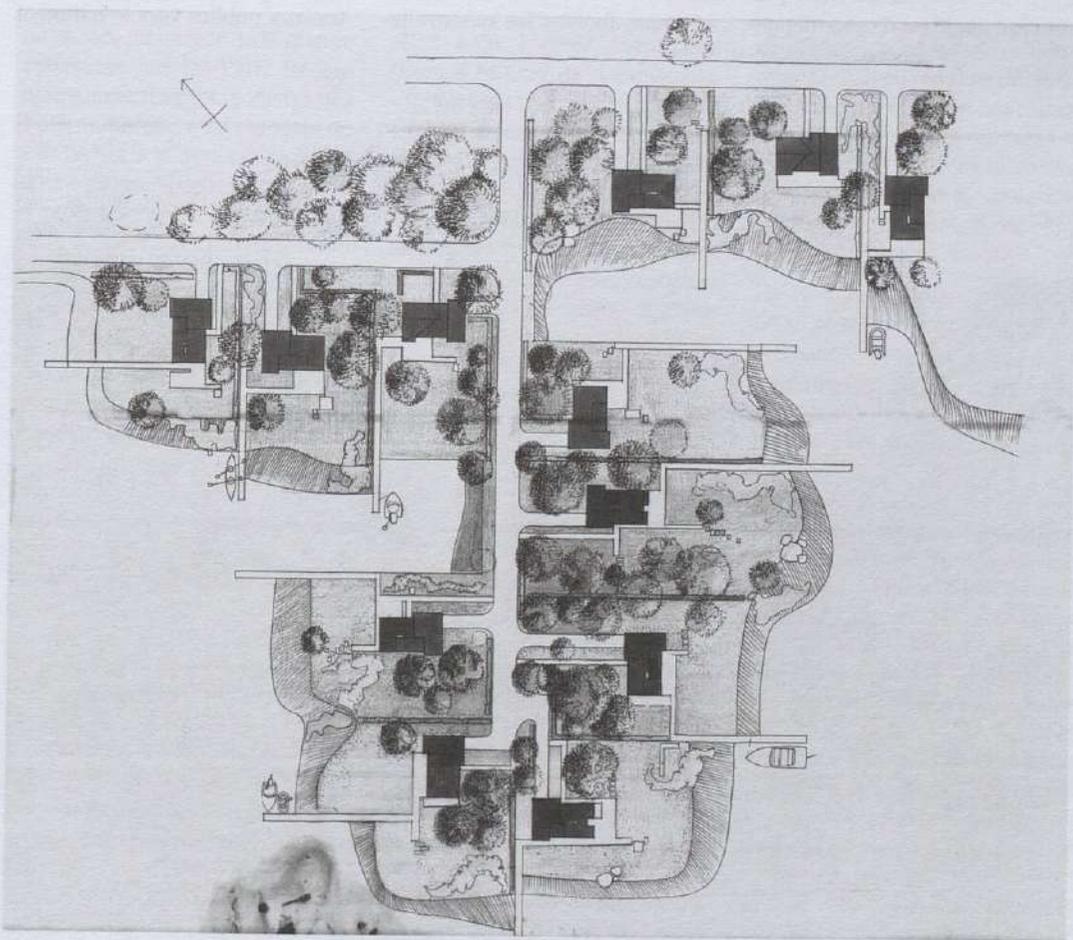
réparateur, assure l'équilibre nécessaire entre le travail et le repos et surtout la diversion, l'évasion [...]. Le phénomène de l'exode massif hebdomadaire vers la campagne, la mer ou la montagne devient une des données du problème de l'organisation urbaine²».

Bibliographie

TOULIER, Bernard (dir.), *Villégiature des bords de mer. Architecture et urbanisme. XVIII^e-XX^e siècle*. Paris, Editions du patrimoine, 2010 (voir *Colonnes* n° 27, 2011).

1. Franck Delorme, «Anglet, Village vacances famille», *Le Festin*, n° 78, 2010, pp. 102-106.

2. Georges Candilis, *Recherche sur l'architecture des loisirs*, Stuttgart, Karl Krämer Verlag, 1972.



Village de vacances
et centre de loisirs
Marina de Talaris,
Lacanau (Gironde),
Jean Ginsberg,
perspective d'ensemble
d'un groupe de maisons,
n.d. SIAF/CAPA,
fonds Jean Ginsberg,
100 IFA.

Les va-et-vient du chantier pendant les Trente Glorieuses : figures de la mobilité dans l'industrialisation du bâtiment

GUY LAMBERT

Historien de l'architecture

Maître assistant à l'ENSA de Paris-Belleville, chercheur à l'IPRAUS (UMR AUSSE 3329)

« Le bâtiment [...] a ceci de caractéristique, a contrario d'autres productions, que la machine ou l'équipe y est mobile, c'est l'objet fabriqué qui reste en place! » Contemporaine des profondes transformations que connaît le secteur de la construction après la Seconde Guerre mondiale, la remarque de l'ingénieur-constructeur André Balency-Béarn pointe ici une réalité élémentaire avec laquelle doivent composer toutes les tentatives pour rationaliser ce domaine d'activité. Le constat n'est pas nouveau tant il est d'usage depuis

l'entre-deux-guerres de critiquer ce mode de production (morcellement et discontinuité de l'activité, instabilité du lieu de travail comme de la main d'œuvre) au nombre des « retards » dont est accusé le monde du bâtiment, dans les rangs des architectes autant que chez les ingénieurs, et dans le discours politique autant qu'économique. Pour autant, au-delà de la terminologie stricte et de la rhétorique des acteurs, dans quelle mesure les questions de « mobilité », au sens actuel du terme, constituent-elle une clé pour aborder les renouvellements

qui marquent le secteur de la construction dans la deuxième moitié du xx^e siècle? En s'intéressant ici à des déplacements physiques proprement dits, en premier lieu ceux des matériaux, de l'outillage et des produits du bâtiment, qui dans l'esprit des protagonistes semblent dominer ceux des hommes, il s'agit bien de mettre en lumière leurs relations avec d'autres mobilités, au sens organisationnel et social, liées notamment aux transferts allant de l'industrie vers les chantiers de construction, des travaux publics vers le bâtiment



SHAPE Village à Fontainebleau, 1950-1953, Marcel Lods et Maurice Cammas, architectes. Une usine de préfabrication lourde a été établie à Melun en utilisant des installations ferroviaires existantes. Académie d'Architecture/CAPA, fonds association Marcel Lods et Eugène Beaudoin, 323 AA 502/8.



Ambassade de France
à Varsovie,
Bernard Zehrfuss,
Henry Bernard
et Guillaume Gillet,
architectes, vue
du transport des
panneaux de façade
conçus par Jean Prouvé.
Académie d'architecture/
CAPA, fonds Bernard
Zehrfuss, 358 AA.

ou encore du monde de la grande entreprise vers les PME. Reconnaître, avec les protagonistes liés à ces mutations, qu'il convient de « rattacher à la notion de vitesse d'exécution [celle] d'espace d'exécution », n'est-ce pas faire une place à l'industrialisation de la construction dans l'actuel « tournant de la mobilité » ?

La préfabrication, une question de manutention et de transport ?

Avant même la Libération, la préfabrication apparaît à plus d'un titre emblématique des recherches soutenues par l'État pour industrialiser le bâtiment, comme l'illustrent en particulier les concours et les chantiers expérimentaux des années 1940 et 1950. Reflet de l'obsession bien connue de produire les logements « comme des automobiles », la prédilection pour une préfabrication totale va de pair avec un engagement des entreprises dans la mise au point de procédés constructifs auxquels

elles sont bientôt identifiées (Camus et Coignet notamment). « Il faut bien reconnaître, écrivait en 1962 le secrétaire de l'Union syndicale nationale de la préfabrication, que si l'État [...] n'avait pas encouragé il y a quelques années la création d'usines fixes de préfabrication dans certaines zones particulièrement chargées en besoins, en promettant et en assurant des programmes de série suffisants, aucun entrepreneur ou industriel n'aurait eu l'audace de monter de telles usines qui coûtent souvent plusieurs centaines de millions ». S'il s'agit bien là d'une question d'organisation du travail autant que d'investissement financier, elle dépasse en réalité largement le cadre strict de l'usine pour inclure également les équipements mécaniques qui, du lieu de fabrication au chantier, sont indispensables non seulement pour le levage et la manutention d'éléments souvent lourds et volumineux, mais aussi pour leur transport par la route. Ces contraintes concernent prioritairement les systèmes

de préfabrication lourde en béton armé : les éléments ainsi produits, qui témoignent d'une concentration très poussée des ouvrages en incluant fréquemment le second œuvre (revêtement, isolation, huisseries), peuvent peser entre une à huit tonnes.

De ce point de vue, l'opposition entre métal et béton – qui ne peut se résumer à une distinction entre préfabrication légère et préfabrication lourde comme on le lit parfois – est sans doute illusoire tant les industriels de la construction métallique et du verre sont confrontés aux mêmes réalités pour la production et l'acheminement des panneaux de façade légers, tout comme les fabricants de blocs sanitaires, qui réunissent en un seul ensemble tous les équipements des pièces humides. Au fond, malgré les atouts reconnus au travail en usine, les inconvénients d'ordre organisationnel induits par la distance avec le site ne manquent pas. Tout en soumettant le planning de chantier à l'état des infrastructures routières et aux aléas de l'appro-



Opération de 526 logements à Rennes (Albert Hec, architecte; procédés Barets). La grue mobile dessert les aires de préfabrication comme le montage des bâtiments. Techniques et architecture, 25^e série, n° 4, mai-juin 1965, p. 135.

visionnement, l'étape du transport n'est pas non plus sans effet sur la définition même des éléments préfabriqués: «La limite des dimensions, pour les grands panneaux produits en usine, est déterminée moins par le poids compatible avec la puissance des engins de levage, qui [...] s'est sensiblement accrue, que par les cotes du gabarit routier⁵.»

Si, dans un contexte d'encouragement à l'innovation, les surcoûts engendrés par une telle organisation n'apparaissent tout d'abord pas déterminants, les incidences du transport appellent toutefois bientôt d'autres adaptations. Comme le résume l'ingénieur Jean Baret, si la préfabrication en usine présente bien «des conditions optima de rendement, d'organisation et de contrôle», en revanche le recours obligatoire à des transporteurs spéciaux «présente l'inconvénient d'être coûteux [et] d'endommager parfois les éléments⁶». À l'instar de ce que permet le procédé élaboré par cet ingénieur, bien des entreprises recourent alors à l'installation d'usines provisoires ou d'ateliers forains pour préfabriquer les pièces à proximité immédiate du chantier. Au déplacement des éléments finis se substitue alors

celui de l'appareil de production lui-même, qui témoigne d'une préférence nouvelle pour «des usines semi-fixes susceptibles d'un démontage et d'un transport rapides⁷».

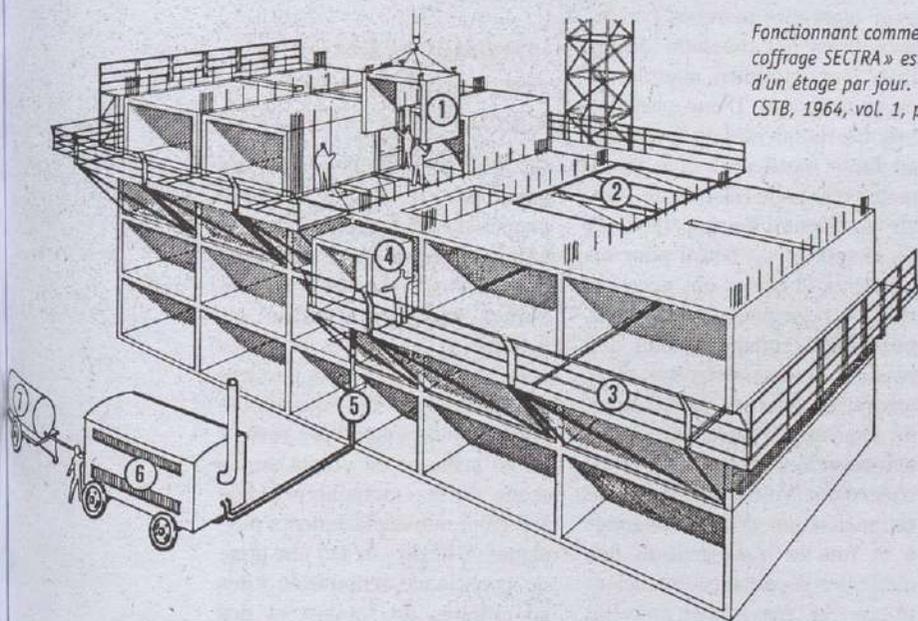
Une rotation accélérée de l'outillage, un alourdissement du chantier

À l'instar de ces usines de préfabrication démontables, la rhétorique de la mobilité vient à cette époque qualifier une part significative de l'outillage de chantier: grue mobiles, centrales à béton mobiles ou encore coffrages glissants. Peut-être conviendrait-il de distinguer dans ce registre les équipements mécaniques effectivement en mouvement de ceux qui, certes nomades d'un site à l'autre, sont sédentarisés à l'échelle de l'un d'eux. Retenons surtout qu'ils participent tous à une forme d'accélération de l'exécution mais aussi à un «alourdissement» plus marqué des installations de chantier. L'épithète «mobile» employée pour désigner une partie de l'équipement ne reflète-t-elle pas justement la conscience de cet enracinement de l'espace de tra-

vail et de sa délimitation? La «grue mobile» en est sans doute l'un des meilleurs témoignages.

Figure emblématique de la production des Trente Glorieuses, le «chemin de grue» n'est guère évoqué aujourd'hui que sur le mode de la dénonciation tant il a pu conditionner l'urbanisme des grands ensembles par ses excès de longueur. Mais si la grue à tour sur rails a certes été encouragée tout d'abord par la préfabrication lourde, elle a contribué plus largement à renouveler le quotidien des chantiers, quelle qu'en soit l'échelle, au point d'en constituer la première des «installations clés», plus utilisée encore pour le déplacement des objets que pour leur levage proprement dit. Sa généralisation traduit chez les entreprises une manière renouvelée d'envisager les coûts de la construction, où les exigences d'une politique d'investissement sont opposées aux «dépenses improductives, [...] grosses consommatrices de main d'œuvre qualifiée⁸», et où la polyvalence d'un équipement mécanique comme la grue peut être opposée à l'immobilisation des échafaudages par exemple...

De même, l'essor des coffrages-outils illustre un déplacement



Fonctionnant comme un coffrage tunnel chauffant, le «thermo-coffrage SECTRA» est censé permettre de couler la structure d'un étage par jour. Catalogue du bâtiment, 2^e édition, Paris, CSTB, 1964, vol. 1, p. 165.

Légende

- 1 — Mise en place des portiques
- 2 — Pose du chemin de roulement
- 3 — Passerelle de dégagement des portiques
- 4 — Portique en cours de décoffrage
- 5 — Colonne montante de chauffage
- 6 — Chaufferie
- 7 — Citerne mobile

sur le chantier des processus d'industrialisation, non plus cantonnés aux produits « innovants » du bâtiment, mais appliqués au perfectionnement d'un outillage traditionnel afin d'améliorer le coulage en place du béton armé. Le principe du coffrage glissant, conçu pour couler en continu plusieurs phases d'un même ouvrage, incarne sans doute le mieux le mouvement de mécanisation de ce type d'outillage. Employé depuis le début du siècle dans le domaine de l'architecture industrielle – à commencer par les silos américains, puis les châteaux d'eau ou les phares – il s'adapte plus ou moins bien à la construction des immeubles, où la réalisation des refends et des planchers intermédiaires représente autant de contraintes. Si en France, à la différence d'autres pays européens, son usage reste limité en la matière, il peut toutefois apparaître « très avantageux malgré le petit nombre d'étages, par suite de la bonne organisation de l'exécution et du grand nombre d'immeubles construits avec le même coffrage glissant¹⁰ ».

Le coffrage tunnel, permettant de couler en une seule opération les refends porteurs et le plancher supérieur, connaît quant à lui un tout autre succès. Mis au point au cours des années 1950, il s'impose au cours de la décennie suivante comme une solution alternative à la préfabrication totale, au moment où celle-ci semble n'avoir tenu ni ses promesses d'économie, ni celles de rapidité. Mais l'attrait pour la souplesse que permettent l'industrialisation des techniques de chantier et le « traditionnel évolué » fait aussi écho à l'implication croissante de la maîtrise d'ouvrage privée, qui dans les années 1960 vient relayer et même dépasser celle du secteur public. Cette évolution dans la production et la commercialisation du logement fait prévaloir des solutions techniques pouvant s'adapter à des programmes géographiquement plus dispersés et d'échelle moindre que les grosses opérations précédemment soutenues par l'État.



Construction modulaire SIRH (Jean et Claude Prouvé concepteurs). Construction d'un logement prototype à Ludres, transport d'une cellule par hélicoptère. Techniques et architecture, n° 292, avril 1973

Au final, si la construction traditionnelle reste encore majoritaire, tous les chantiers sont pour ainsi dire marqués par les évolutions qui touchent désormais leur quotidien matériel et organisationnel. D'une part, les besoins renouvelés de l'outillage en force motrice et plus largement en énergie (électricité, eau, air comprimé, voire dispositifs de chauffage du béton pour en accélérer la prise) ont accru le rôle de l'énergie au plan de la production comme à celui des réseaux, certes provisoires, mais essentiels dans les installations de chantier. D'autre part, cette mécanisation ne peut être détachée d'une volonté générale de rationalisation dont témoignent à la fois la transposition des méthodes d'« organisation scientifique » et l'importance nouvelle

accordée au planning, « échelonnement des activités dans le temps et l'espace¹¹ ».

Instabilité et flexibilité : des contraintes aux enjeux

Au seuil des années 1980, au moment où le bilan de quarante années d'« innovations » dans le bâtiment croise les perspectives d'une histoire récente – sociale autant qu'architecturale et urbaine –, les visées critiques sont intimement liées à une lecture prospective des enjeux. Si le registre de la « mobilité » revient ici en scène, c'est autant sur le mode de la « métaphore¹² » que sur celui des déplacements physiques : il illustre de fait une prise de conscience renouvelée « des spécificités du secteur et des

savoir-faire, que ce soit au niveau du chantier, des entreprises ou encore des concepteurs¹³», spécificités que les politiques publiques en matière d'industrialisation avaient précisément contribué à nier. Ainsi, à l'heure où se reposent les questions de qualification de la main d'œuvre du bâtiment, est-il commun de souligner les liens existant entre la précarisation des ouvriers et leur «mobilité», celle-ci perçue sur un plan «professionnel» plus encore que spatial. Dans le même temps, les derniers avatars d'une industrialisation du bâtiment reflètent eux-mêmes une lecture du même ordre, à travers la politique des «composants compatibles» et de l'«industrialisation ouverte», censée concilier fabrication en usine, réalité des chantiers et variété architecturale. Pour autant, si l'usage d'éléments comme les poutrelles préfabriquées, les panneaux de placo-plâtre ou encore les huisseries en série est désormais courant à cette date, sans doute est-ce en marge du champ expérimen-

tal soutenu par l'État, dans une production plus courante, qu'en définitive se sont développées le plus durablement les circulations entre l'industrie et la construction.

1. A. Balency-Béarn, «Problèmes d'organisation», *Techniques et architecture*, 17^e année, n° 5, novembre 1957, p. 119.
2. *Idem.*
3. Pour reprendre le terme de Mathieu Flonneau et de Vincent Guigueno, «De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Mise en perspective d'un champ», in Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 12.
4. E. H. L. Simon, *L'industrialisation de la construction*, Paris, Éditions du Moniteur des travaux publics, 1962, p. 52.
5. Camille Bonnome, Louis Léonard, «L'industrialisation de la construction», in Bernard Dubuisson (dir.), *Encyclopédie pratique de la construction et du bâtiment*, Paris, Librairie Quillet, 1959, tome 2, p. 1396.
6. J.-J. Barets, «La préfabrication lourde», *Techniques et architecture*, 17^e année, n° 5, novembre 1957, p. 82.
7. *Ibidem.*
8. Émile Olivier, *Organisation pratique des chantiers*, Paris, Entreprise moderne d'édition, 1969, tome 1, chapitre 4.
9. Camille Bonnome, Louis Léonard, art. cit., p. 1390.
10. Tudor Dinesco, Andrei Sandru, Constantin Radulesco, *Les cofrages glissants. Technique et utilisation*, Paris, Eyrolles, 1968. (1^{re} édition: Bucarest, 1963), p. 55.
11. Émile Olivier, *op. cit.*, tome 2, p. 117.
12. Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno, *op. cit.*, p. 13.
13. Pierre Strobel, «Les politiques d'industrialisation de la construction en France depuis la Libération», in *Architecture et industrie: passé et avenir d'un mariage de raison*, Paris, CCI, Centre Georges Pompidou, p. 41.

La mobilité comme principe : Claude Parent et l'architecture oblique

AUDREY JEANROY

ATER à l'université Marc-Bloch de Strasbourg,
membre du laboratoire InTRu (université François-Rabelais de Tours)

«Un soir une séance de travail sur le symbolisme en architecture s'est déroulée sur ces pentes. Le photographe Gilles Ehrmann a enregistré les attitudes des corps sur l'oblique, les mouvements, il raconte ainsi une petite histoire, il relate un dialogue du corps et de son support¹.»

Cette fiction, le photographe de *L'Architecture d'aujourd'hui* la situe rue de Longchamp à Neuilly-sur-Seine dans l'habitation (1973) de Claude Parent. L'architecte, ancien collaborateur d'André Bloc (1896-1966), vient de réaménager une partie de son intérieur selon les principes de la fonction oblique, théorie initiée en 1963 avec Paul Virilio (né en 1932)². Le sol «mouvementé» du salon se compose ainsi de deux rampes de 25 et 30% recouvertes d'une épaisse moquette noire. C'est l'occasion pour Claude Parent

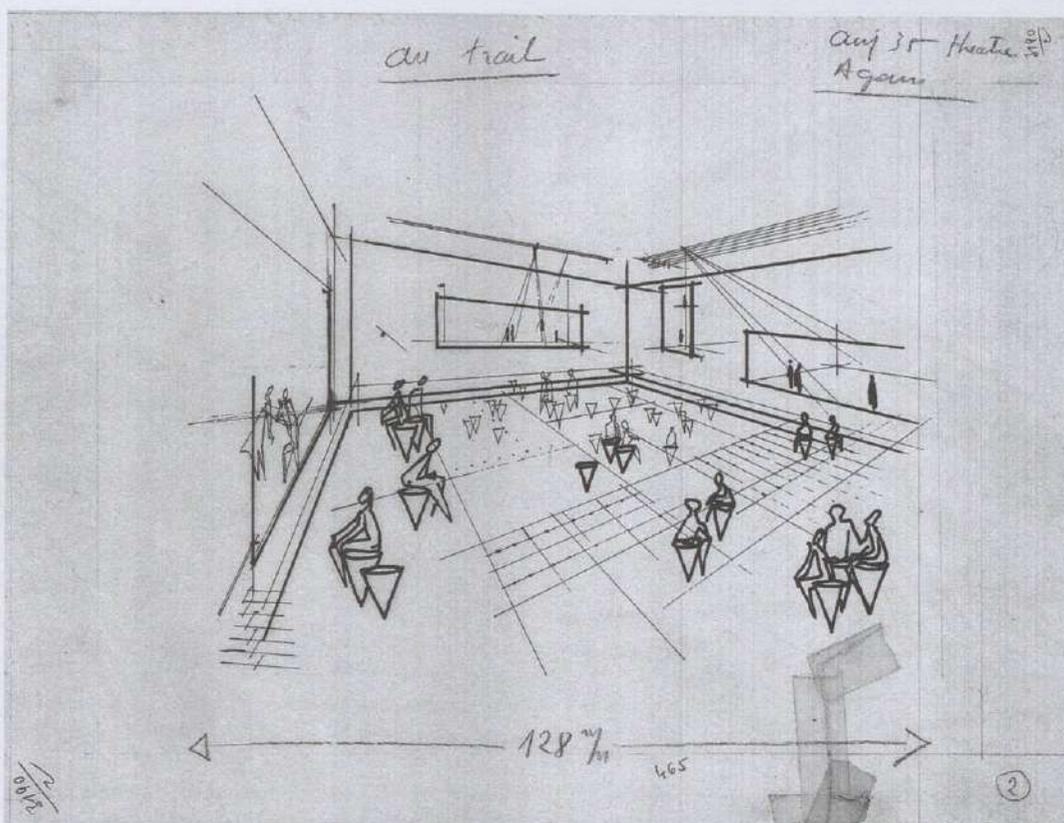
de proposer un lieu de démonstration à échelle 1 de la vie sur plan incliné, comme il l'avait déjà expérimenté lors de la Biennale de Venise de 1970 – pour laquelle il était commissaire du pavillon français – et dans l'appartement³ d'une amie peintre l'année suivante. Et si la nature même du support photographique nous présente ce lieu unique comme une surface, où priment le positionnement et l'«attitude», il ne faut pas s'y tromper, c'est la notion de circulation et le lien qui existe entre architecture et mobilité qui y sont discutés.

Il est nécessaire de rappeler deux projets, très différents d'un point de vue formel et constructif, réalisés en collaboration et dans des contextes particuliers. À la maison de l'Iran (1959-1969) à la Cité internationale universitaire de Paris, considérant la nature friable du terrain, Claude Parent et André Bloc décident de réitérer l'expérience menée au Cap d'Antibes pour la maison de vacances du sculpteur (1959-1963) en utilisant une structure métallique, exposée et expressive, dans le sillage de Ludwig Mies van der Rohe. L'église Sainte-Bernadette-du-Banlay à Nevers (1963-1966) est, quant à elle, en partie le réceptacle des études menées par Paul Virilio, depuis la fin des années 1950, sur les bunkers du Mur de l'Atlantique. Or ici, loin de l'architecture formaliste⁴ sous influence de



Claude Parent
et un groupe
d'étudiants dans
le salon de sa maison
de Neuilly-sur-Seine,
1974.
Cliché Gilles Ehrmann.
Collection
Claude Parent.

Théâtre
à polyvalence spatiale,
installation éphémère
(avec Y. Agam),
vue intérieure
de la salle,
Claude Parent
et Yaacov Agam,
n.d. SIAF/CAPA,
fonds Claude Parent,
056 IFA 11.

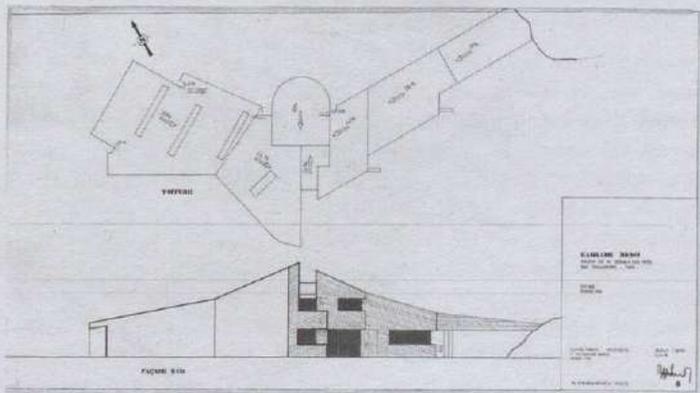


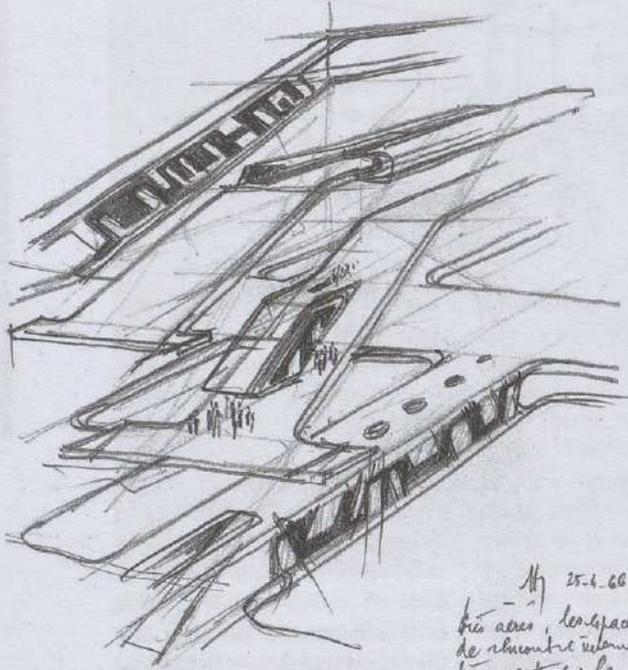
la maison de l'Iran et de l'église de Nevers, se dessine un autre type de manifeste architectural dans lequel l'espace n'est plus seulement ce qui reste entre deux murs mais ce qui s'insinue au-dessus et en-dessous de la pente. Exprimée graphiquement tout d'abord, cette idée prendra corps dans « l'espace pincé » du salon de l'appartement de l'architecte. Chloé Parent, qui a vécu son enfance dans cet intérieur, nous en donne un bon témoignage : « C'était mon parcours visuel [...], fait de dessus et de dessous, de pentes et de contre-pentes, de noir et de blanc, de surfaces et de vides, et d'espace continu. J'y avais mes niches dans une maison sans meubles⁵. » Cette réflexion, qui tend à organiser « l'élément solide » et « l'élément fluide⁶ » dans un même ensemble, ne naît pas brutalement chez Claude Parent avec la création du groupe Architecture Principe en 1963. Elle trouve son origine dans des projets antérieurs, pour le théâtre⁷ notamment. Ces projets n'ont, jusqu'à présent, été étudiés que du point de vue de la collaboration entre artiste et architecte⁸,

sans qu'aucun d'entre eux n'ait été véritablement mis en relation avec la suite de la carrière de Parent. C'est pourtant dans cette perspective qu'il faut replacer les études menées au début des années 1960 avec Jacques Polieri (1928) pour le « théâtre mobile » et pour le « théâtre transformable automatique » de Dakar, ou avec le plasticien Yaacov Agam. L'artiste, né en 1928, applique au théâtre ses réflexions sur l'action du spectateur, le mouvement

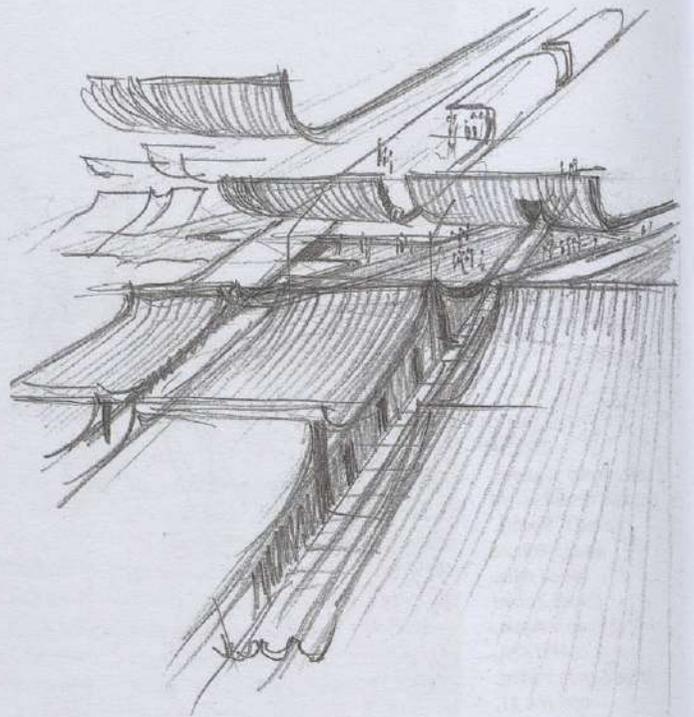
et la simultanéité dès 1959. Ses premières idées se cristallisent en 1962, lors de sa rencontre avec Claude Parent, dans le cadre de l'étude pour le « théâtre à scènes multiples en contrepoint » (adapté en 1962 lors du neuvième Festival des nuits de Bourgogne). Dans ce dernier projet, le spectateur n'est plus placé en position frontale, face à la scène, mais au centre même de l'espace scénique. Grâce à un système de tabourets pivotants et amovibles,

Maison de Michel Carrade, Soual, Claude Parent, plan de la toiture et façade sud, 15 juin 1973. SIAF/CAPA, Archives d'architecture du xx^e siècle, fonds Claude Parent, 056 IFA 19.

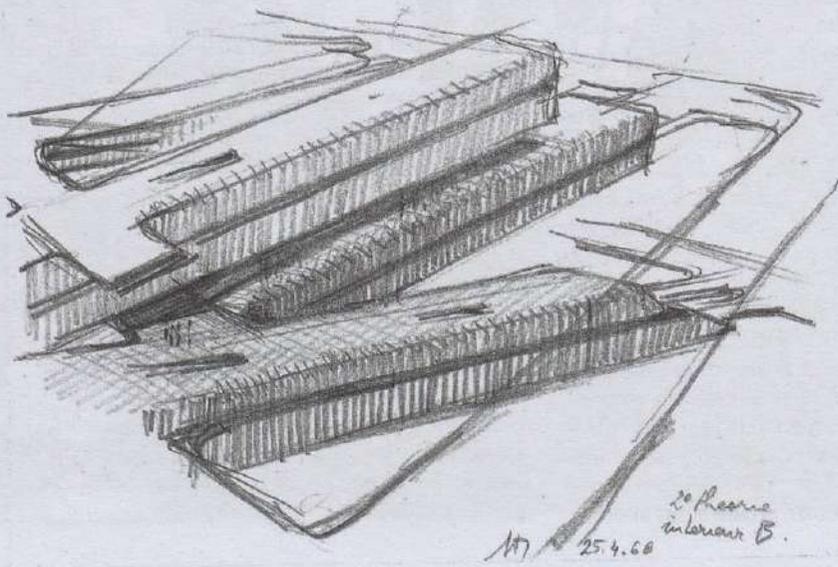




M 25.4.66.
 très aérés, les espaces
 de rencontre s'élèvent
 très aérés sur la
 scène - A

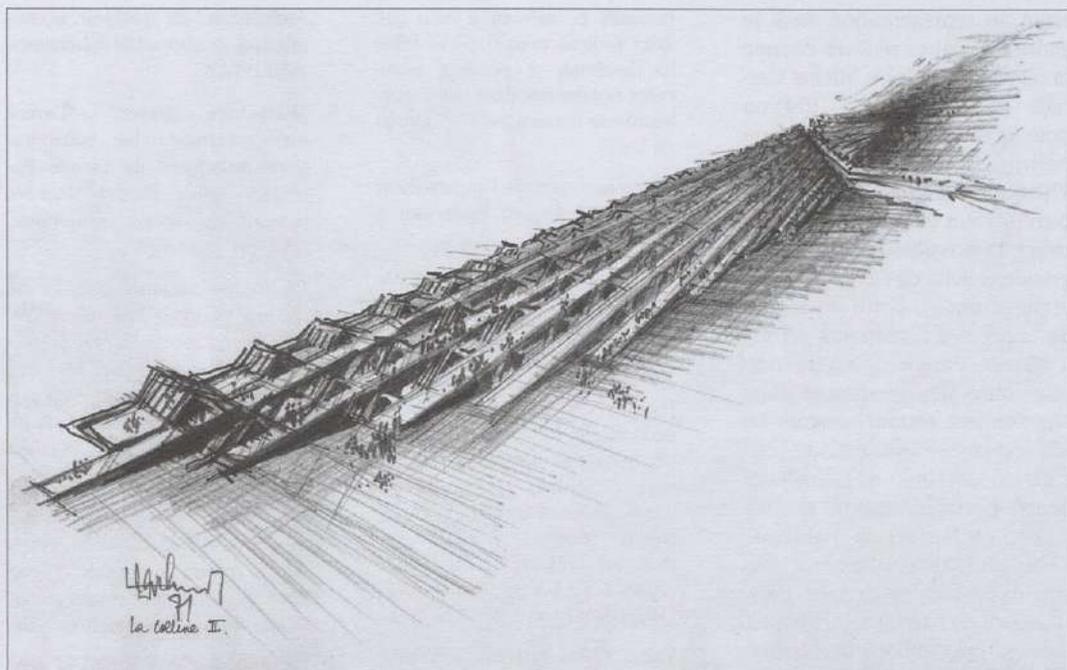


25/4/66 - R



M 25.4.66
 2^e phase
 intérieur B.

Etude de Gros-Jean
 25.4.66.
 A.B.C.



La Colline de Sens, La Colline II, Claude Parent, perspective, 1971.
SIAF/CAPA, fonds Claude Parent, 056 IFA 94.

il peut parcourir la salle et assister simultanément à différentes intrigues. Dès lors, pour l'architecte, il ne s'agit plus de penser la circulation en termes fonctionnels, mais comme un nouveau champ d'expériences. Comme ils le seront plus tard sur les plans inclinés de ses projets personnels, les sens et l'équilibre de l'observateur sont mis à contribution par le dispositif architectural.

Le théâtre n'est pas le seul lieu où s'expriment les premières intuitions de Parent sur la dynamique des corps. Sans pouvoir les détailler dans le cadre de cet article, nous pensons surtout à sa contribution à l'« Architecture de l'air » (1959-1961) d'Yves Klein, et à son rapprochement amical et/ou professionnel avec trois des membres de la fameuse exposition « Le Mouvement » tenue en avril 1955 à la galerie Denise René (Paris)⁹. En plus d'Agam, Parent collabore avec Jean Tinguely (1925-1991) sur le projet de tour labyrinthe dynamique « Lunatour¹⁰ » en 1964, puis, quelques années plus tard, avec Victor Vasarely (1906-1997)¹¹. Cependant, c'est un autre protagoniste de la scène française de l'art optique et cinétique qui fera,

le premier, appel à l'architecte. Nicolas Schöffer (1912-1992) l'associe en effet à son projet d'intérieur modulable, aux parois dépliables, intitulé « Alpha-l'habitat » (non réalisé, 1955).

Dans le cadre de ses recherches sur l'architecture oblique, Claude Parent cultive cette notion d'architecture active et sensorielle. Il dira notamment : « L'architecture ne doit jamais être neutre ou indéterminée. Elle doit être active, l'homme dans l'architecture doit être concerné constamment, participer à une action ou à un spectacle. Il appartient à la continuité de l'univers architectural¹². » Ainsi naît le concept de « potentialisme » qui se traduit, graphiquement, par des systèmes de circulation à grande échelle, les rampes structurant l'organisation de l'espace habitable de la cellule comme celui de la ville. Si les premiers dessins de l'architecte sont radicaux, ils ont le mérite d'essentialiser le message. Monumentalisé, le trajet n'est plus distancé de l'architecture. Les deux éléments s'entremêlent au sein de mégastructures aux noms aussi évocateurs que « les Grandes Oreilles », « les Vagues » ou « les Cratères ».

À l'instar de plusieurs groupes radicaux des années 1960 – le groupe américain Ant Farm (1968-1978) et le groupe autrichien Haus-Rucker-Co (1967) entre autres –, Architecture Principe intègre l'expérimentation à sa pratique, en particulier dans le projet d'habitable individuel expérimental, appelé Instabilisateur pendulaire numéro 1 (1968), qui devait prendre place à dix mètres au-dessus du sol sur le campus de Nanterre. Une fois séparé de Paul Virilio, Claude Parent poursuit cet exercice dans le cadre de tournées¹³ organisées dans plusieurs maisons de la Culture. En marge d'exposition de dessins et de conférences, des « praticables » sont installés, offrant des surfaces accidentées à la déambulation du visiteur.

Les documents graphiques qui servent à l'étude de ces installations éphémères sont intéressants dans la mesure où l'on voit se dessiner une transition entre plan « traditionnel » et surface directionnelle ou « plan vectoriel ». Des flèches sont chargées d'indiquer la direction et le pourcentage de la pente montante ou descendante. Claude Parent utilise par la suite le même sys-

Projet pour la fonction oblique, études de surface, croquis A, B et C, Claude Parent, 25 avril 1966. SIAF/CAPA, fonds Claude Parent, 056 IFA 91.

tème de représentation dans le cadre de projets réalisés comme la maison du peintre Michel Carrade (Soual, Tarn, 1972-1974) ou pour le réaménagement de son propre appartement en 1973. Vitaines théoriques, ces derniers ne remettent bien entendu pas en cause la possible adaptabilité à grande échelle de ces recherches architecturales. Cette utilisation de la pente a néanmoins permis à Claude Parent de pousser le plan libre des modernes dans ses derniers retranchements en offrant la possibilité d'une circulation continue sur plusieurs plans, horizontalement et verticalement, grâce à l'oblique. Comme exprimée dans ses dessins du milieu des années 1960, l'essence de l'architecture est ici tout entière réduite à la question du déplacement.

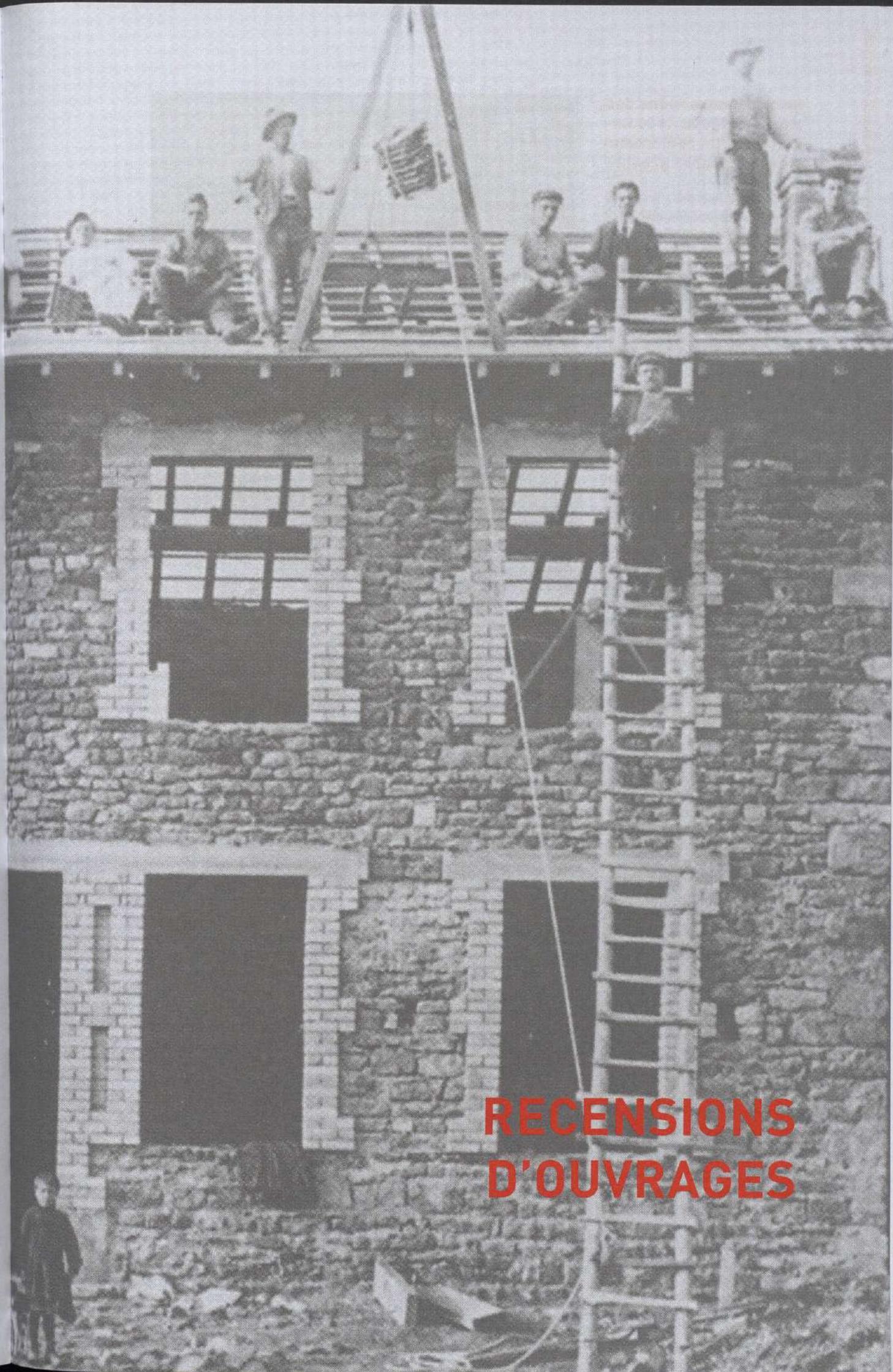
1. Extrait d'une note, non datée, rédigée par Claude Parent à propos du réaménagement de sa maison en 1973. Archives privées Claude Parent.
2. L'urbaniste et maître verrier rencontre Claude Parent par l'intermédiaire d'un ami peintre, Michel Carrade (né en 1923). Ils s'associent très vite et forment le groupe Architecture Principe. Si les deux

hommes ne mènent à bien que deux projets, entre 1963 et 1968, ils dessinent et publient beaucoup, notamment dans leur revue-manifeste homonyme (9 numéros en 1966).

3. Réaménagement de l'appartement d'Andréa Bellaguet également à Neuilly-sur-Seine.
4. Comme Gérard Monnier l'a observé, Claude Parent fait partie d'une génération d'«architectes artistes» qui, dans les années 1960-1970, met en avant l'idée que l'architecture est avant tout un art de la forme. Pour ces derniers, la plasticité des volumes est alors une dimension prépondérante lors de l'élaboration du projet. Cf. Gérard Monnier, *L'architecture moderne en France*. Tome 3, De la croissance à la compétition, 1967-1999, Paris, Picard, 2000, pp.44-46.
5. Voir: Chloé Parent, «Privilegiée», *Claude Parent: l'œuvre construite, l'œuvre graphique*, Orléans, Paris: HYX, Cité de l'architecture et du patrimoine, 2010, p.17.
6. Paul Virilio, «Circulation habitable», in *Architecture Principe*, n° 3, avril 1966, n. p.
7. La réorganisation du fonds Claude Parent (056 Ifa), menée en 2010 au Centre d'archives d'architecture du XX^e siècle, nous a permis de regrouper et de mettre en valeur certains de ces projets peu connus au sein d'un ensemble intitulé

Architecture du spectacle, scénographies et dispositifs éphémères, 1953-1974.

8. Marie-Ange Brayer, «"L'architecture créatrice": les collaborations artistiques de Claude Parent», *Claude Parent: l'œuvre construite, l'œuvre graphique*, *ibid.*, pp. 44-54.
9. Cf. Centre national d'art et de culture Georges Pompidou, *Denise René, l'intrépide: une galerie dans l'aventure de l'art abstrait, 1944-1978*, catalogue d'exposition, Paris, Centre Georges Pompidou, 2001, 191 p.
10. Le Centre d'archives d'architecture du XX^e siècle possède une des très rares élévations de ce projet. Les cinq autres dessins et collages existants sont conservés en Suisse, au musée Tinguely de Bâle.
11. Le plasticien et l'architecte sont amis depuis plusieurs années avant de se retrouver dans le cadre d'une étude de mise en couleur pour Électricité de France entre 1975 et 1980.
12. Claude Parent, «Dominer le site», in *Architecture Principe*, n° 1, février 1966, n.p.
13. À ce sujet, se reporter à notre article sur les pratiques culturelles de Claude Parent dans le catalogue d'exposition de la Cité de l'architecture et du patrimoine, *op. cit.*, pp. 162-171.



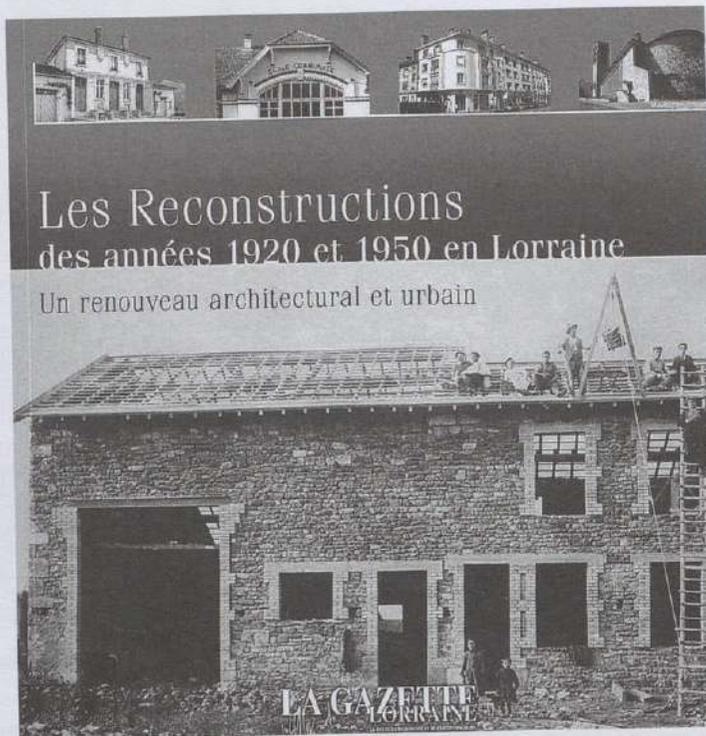
**RECENSIONS
D'OUVRAGES**

Les reconstructions des années 1920 et 1950 en Lorraine. Un renouveau architectural et urbain

C'est un agréable et instructif petit ouvrage illustré de nombreux documents d'archives (plans de ville, projets de bâtiments, etc.) et de photographies anciennes et contemporaines que vient de faire paraître l'Union régionale des CAUE de Lorraine. Cette publication part du constat qu'en France, « d'un point de vue architectural et urbanistique, les Reconstructions ne suscitent véritablement d'intérêt que depuis une dizaine d'années ». Or, par un hasard éditorial, est paru au même moment le livre de Gilles Plum consacré à la seconde Reconstruction à l'échelle nationale (Gilles Plum, *L'Architecture de la reconstruction*, Paris, Nicolas Chaudin, 2011, 287 pages), preuve, s'il en est besoin, de cette prise d'intérêt qui devrait s'amplifier dans les prochaines années dans la perspective des commémorations du premier conflit mondial.

L'ouvrage de l'URCAUE de Lorraine est donc consacré aux reconstructions consécutives aux destructions survenues dans les départements de la Meuse, de la Meurthe-et-Moselle, de la Moselle et des Vosges après les deux dernières guerres. Comme chacun le sait, la Lorraine, parce que frontalière, est une des régions les plus meurtries par les batailles et les bombardements. « À la suite du premier conflit mondial, les quatre départements lorrains font partie des treize départements touchés par les destructions. » Mais « les destructions causées par la Seconde Guerre mondiale sont très différentes de celles subies lors de la Première Guerre. » Les villes sont davantage détruites par le fait même qu'elles représentaient des objectifs stratégiques, alors qu'entre 1914 et 1918, ce sont les territoires ruraux et les villages qui furent anéantis.

Le propos est divisé en trois parties. Les deux premières,



consacrées respectivement à la première et à la seconde Reconstruction, présentent un découpage similaire abordant successivement les enjeux, la recomposition urbaine, la recomposition architecturale et enfin le travail sur les typologies architecturales. La troisième partie répond directement à l'une des missions primordiales et originelles des CAUE en présentant un guide d'entretien des architectures des deux reconstructions. Les enjeux de la première Reconstruction sont divers. Les autorités insistent sur l'amélioration des conditions de vie des populations en leur apportant une meilleure hygiène et un plus grand confort. Pour cela, l'accent est mis sur la salubrité des agglomérations que la loi Cornudet se charge de promouvoir en rendant obligatoire le recours à un plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension pour les villes de plus de 10 000 habitants. Ainsi, le recours à un remembrement de grande ampleur est rare, sauf pour les communes totalement anéanties et reconstruites sur un autre emplacement. L'action est centrée sur la circulation et la mise au gabarit de voiries sous-dimensionnées. Les architectes portent

leurs efforts sur la création d'un paysage urbain, notamment en pensant l'implantation des édifices publics – mairies-écoles et églises – et des monuments aux morts. Le système des dommages de guerre et la création des coopératives de reconstruction donnent un cadre opérationnel. Les types architecturaux font l'objet d'une redéfinition dans laquelle le régionalisme est envisagé à travers le double prisme de l'École des beaux-arts et de l'architecture moderne.

On l'oublie souvent, la seconde Reconstruction prend ses origines dans les projets élaborés dès 1940 et, pour la Lorraine, pendant l'occupation allemande. En 1945, une véritable administration centrale est créée : le ministère de la Reconstruction et de l'urbanisme (MRU) avec ses relais départementaux des Ponts-et-chaussées. Les procédures sont unifiées avec la fondation des associations syndicales ou des sociétés coopératives de reconstruction. L'intervention et la responsabilité des maîtres d'œuvre sont hiérarchisées : urbanistes et architectes en chef, architectes d'opération, etc. Les plans de reconstruction et le

remembrement sont généralisés; le zonage est expérimenté dans de nombreux cas. L'objectif à grande échelle est l'évolution des villes. Les plans d'ensemble, les règles, les gabarits... ont pour but de donner aux agglomérations une nouvelle image, de les faire rentrer dans la modernité, de prévoir leur essor futur. Les nouvelles techniques et les nouveaux matériaux sont mobilisés pour y parvenir. L'exemple de la région Lorraine en est une preuve, car elle a parfois connu les oppositions de doctrines et de courants architecturaux, comme à Saint-Dié où Le Corbusier fut écarté alors que Georges-Henri Pingusson fut, lui, nommé à Waldwisse.

La ville lorraine issue de la reconstruction des années 1950 présente un visage alliant des volumétries traditionnelles et des ensembles bâtis unitaires comme

à Épinal ou Saint-Dié, bien éloignés de l'hétérogénéité des immeubles d'avant-guerre. Les ensembles urbains qui en résultent sont assez semblables à ceux qui s'observent dans d'autres régions françaises, comme à Orléans, Maubeuge ou Saint-Nazaire: des files d'immeubles bas le long d'avenues rectilignes ponctuées par un édifice public.

Le livre resitue bien le lecteur dans le contexte plus large grâce à une bibliographie ainsi qu'à une série de petites biographies des principaux acteurs nationaux ou locaux. Ces quelques éléments permettent à qui ne connaît pas la Reconstruction à l'échelle nationale de rentrer malgré tout sans difficulté dans le sujet. Par rapport au constat préalable, le projet répond bien à ses objectifs: aborder la Reconstruction sous l'angle de l'urbanisme et de

l'architecture et non plus seulement sous l'angle social ou économique. L'étude sur les typologies réinventées ou nouvelles est aussi un des points forts: elle rend l'ouvrage passionnant notamment grâce à la confrontation entre les projets et les édifices, qui permet de mesurer les ressemblances ou les dissemblances entre les idéaux et les réalisations.

Franck Delorme

Union régionale des CAUE de Lorraine, *Les reconstructions des années 1920 et 1950 en Lorraine. Un nouveau architectural et urbain*. Villers-les-Nancy, *La Gazette lorraine*, hors-série, 2011, 111 pages.

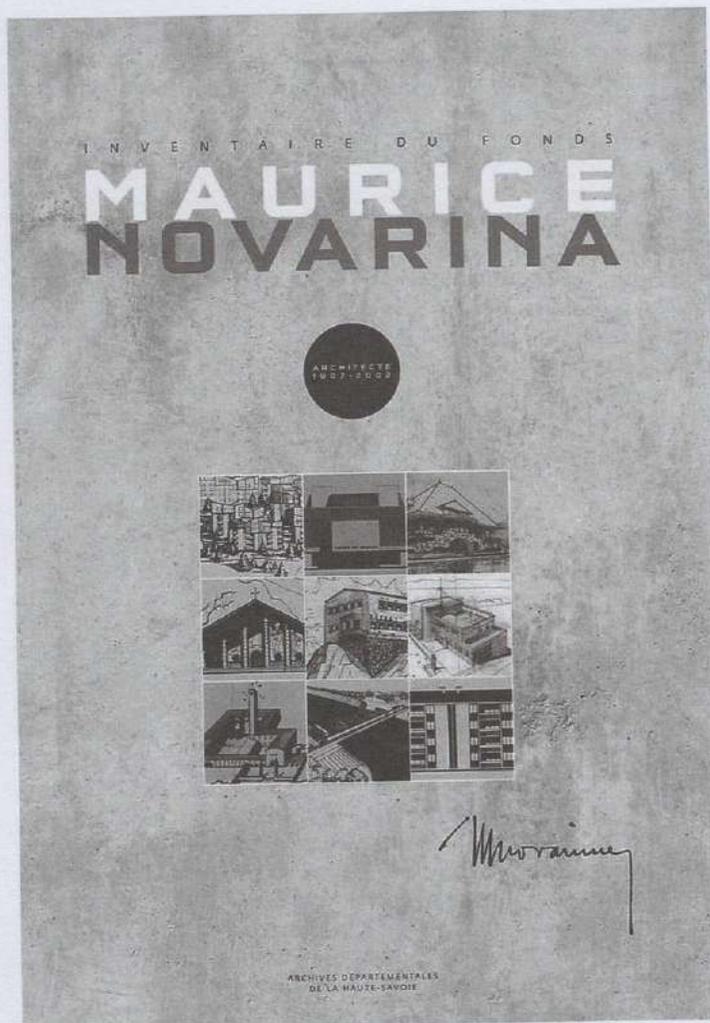
Inventaire du fonds Maurice Novarina, architecte 1907-2002

**Archives
professionnelles de
Michel Bezançon,
architecte-urbaniste**

Dans le numéro 25 de *Colonnes* de juin 2010, nous signalions la publication remarquable, en 2009, du répertoire des archives de Gaston Castel par les Archives départementales des Bouches-du-Rhône aux éditions Parenthèses. En plus de donner l'accès aux archives d'un architecte de premier plan au niveau local, l'ouvrage représentait un tour de force particulier en rassemblant dans un même instrument de recherche deux fonds conservés séparément, l'un aux Archives départementales, le second au Musée d'histoire de Marseille.

Fin 2010 et début 2011 sont parus deux nouveaux répertoires d'archives d'architectes. Les Archives départementales de la Haute-Savoie publient l'inventaire du fonds Maurice Novarina (1907-2002); les Archives départementales de Savoie publient, elles, le répertoire numérique des archives de Michel Bezançon (né en 1932). Il convient de saluer ces deux exemples de parutions – toujours rares – d'inventaires d'archives d'architectes.

Plus âgé, Maurice Novarina est davantage un maître d'œuvre de la commande privée, au moins dans les années 1930-1940, comme l'avait été son aîné Henry Jacques Le Même. Il est l'auteur de nombreuses résidences individuelles (villas ou chalets). Il se fit surtout connaître par sa contribution au renouveau de l'architecture religieuse en commençant par l'église Notre-Dame-de-Toutes-Grâces au Plateau d'Assy, véritable musée d'art sacré renfermant des œuvres de Rouault, Manessier, Léger, Chagall, Richier, etc. Michel Bezançon est beaucoup plus étroitement lié au développement du tourisme de



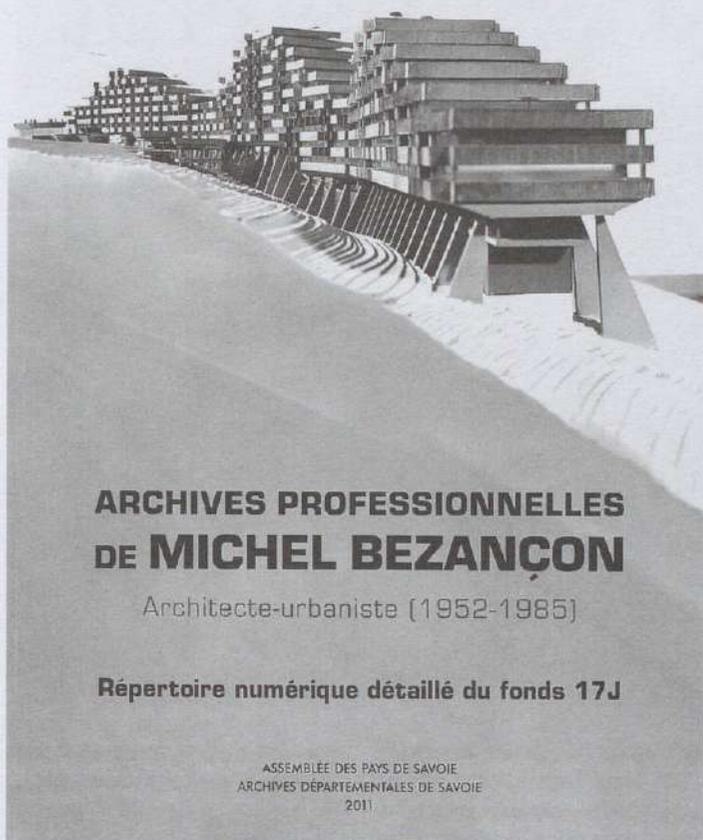
masse et des sports d'hiver au cours des Trente Glorieuses avec notamment tout son travail sur les stations dites « de troisième génération » ou « intégrées ». L'ensemble de La Plagne qu'il réalisa presque intégralement (sept stations en tout) est là pour en témoigner. Nous renvoyons aux articles présentant les deux fonds parus dans le numéro 27 de *Colonnes* de juin 2011.

Si les deux personnalités ont un rapport professionnel, voire personnel, étroit avec la montagne, elles n'y sont pas réduites, tant pour Michel Bezançon dont l'activité en matière de villégiature a laissé aussi son empreinte sur les côtes bretonnes (Morbihan et Vendée) ou varoises, que pour Maurice Novarina, dont l'activité a essaimé sur la presque totalité du territoire français. Les deux

instruments de recherche, loin de laisser cet aspect au second plan, le mettent bien en évidence.

Les deux instruments de recherche adoptent des plans de classement différents. Pour Maurice Novarina, la logique appliquée est de type géographique, département par département. Les archives de Michel Bezançon sont, elles, classées par grands thèmes en commençant par les documents ayant trait à la carrière de l'architecte et au fonctionnement de l'agence, pour poursuivre par une grande partie sur le domaine de la Grande Plagne en Savoie, puis les autres stations de sports d'hiver – y compris celles hors Savoie – et pour finir par les stations balnéaires. Cette option de classement s'explique par le caractère fragmentaire des archives qui ne concer-

CENTRE D'ARCHIVES D'ARCHITECTURE EN SAVOIE



Perret Marine. *Inventaire du fonds Maurice Novarina, architecte 1907-2002*. Annecy, Archives départementales de la Haute-Savoie, 2010.

Richaud Sandrine. *Archives professionnelles de Michel Bezançon, architecte-urbaniste (1952-1985)*. Répertoire numérique détaillé du fonds 17 J. Chambéry, Archives départementales de Savoie, 2011.

ment qu'une partie de la carrière de l'architecte, aspect qui est bien souligné dans le texte de description du traitement archivistique. Les descriptions archivistiques sont très complètes et détaillées, permettant au chercheur d'avoir une première idée assez précise des types de documents et d'informations qu'il pourra trouver dans les dossiers ou les séries de plans.

L'inventaire Novarina, au regard de son volume imposant, aurait mérité d'être plus largement illustré au-delà du cahier d'images en couleur qui le clôt. Le lecteur averti pourra même s'étonner du choix des projets qui ne comptent pas toujours parmi les plus représentatifs et les plus connus. Le répertoire des archives Bezançon est en revanche particulièrement bien illustré, notamment par les

très belles photographies de Jean Biaugeaud qui fit la plupart des reportages sur les réalisations de l'architecte.

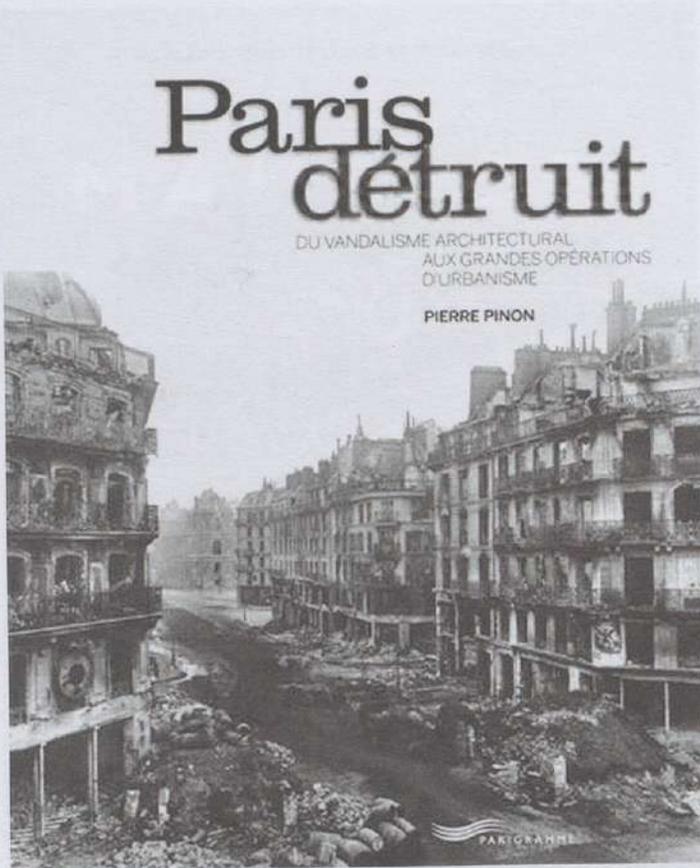
Pour le territoire savoyard, les deux ouvrages viennent continuer une collection d'inventaires d'archives d'architectes initiée depuis déjà plus de dix ans avec les publications, en 2001, du répertoire des archives de l'Atelier d'architecture en Savoie, et en 2005, le répertoire des archives d'Henry Jacques Le Même. La succession des parutions prouve que, petit à petit, s'étoffent les sources de l'histoire de l'architecture en montagne au xx^e siècle.

Franck Delorme

Ruines urbaines. Paris détruit et la disparition des villes

« Les bombes qui dévastèrent la cité de Londres, à l'époque du Blitz, ne firent pas de plus grands ravages que n'en cause chaque jour la fureur des autoroutes et des parkings, soutenue par divers programmes nationaux, selon les conséquences du mythe du transport individuel qui doit permettre à chacun de rouler d'une porte à une autre! » La comparaison qu'opère Lewis Mumford entre les destructions dues à la guerre et les effets des politiques urbaines se veut provocatrice en 1961. Elle apparaît plus anodine aujourd'hui, tant elle s'inscrit dans une série de diatribes lancées contre les transformations qui touchent alors les villes occidentales, volontiers assimilées à une forme de vandalisme moderne. La remarque de Mumford trouve toutefois un écho certain dans la confrontation de deux ouvrages récents, parus presque simultanément, ayant précisément pour sujet la destruction des villes.

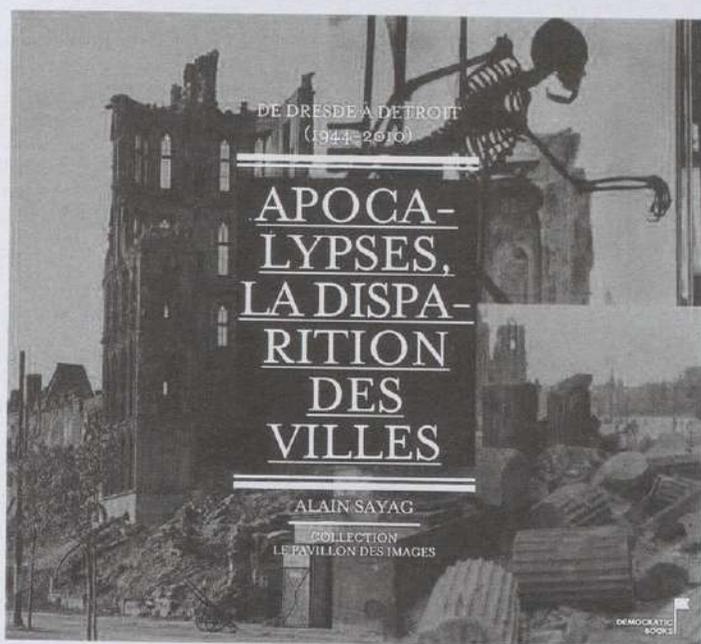
Dans *Paris détruit*, Pierre Pinon dresse une histoire de la capitale vue au filtre de ses démolitions : si celles-ci semblent à première vue assez connues, en faire le sujet d'un livre contribue pourtant à renouveler l'image de la ville comme l'étude du processus lui-même². Envisageant ces destructions sur un temps long allant de la Renaissance à nos jours, l'auteur leur reconnaît deux rythmes historiques différents. Si le vandalisme de la Révolution et de la Commune s'attaquant aux monuments symboles est assurément le plus brutal et peut-être le plus spectaculaire, il reste limité dans le temps. À n'en pas douter, c'est la démolition « ordinaire » qui intéresse avant tout l'auteur, celle qui accompagne presque tout projet de construction. Induite par la spéculation ou les politiques publiques œuvrant au nom d'une amélioration de la circulation ou de la salubrité, elle existe bien avant la vente



des biens nationaux initiée en 1789 – qui fournit un gisement aux grands travaux pour plusieurs décennies – et caractérise durablement l'urbanisme parisien au moins jusqu'aux opérations d'après-guerre sur les îlots insalubres. Dès lors, la destruction apparaît bien comme un processus naturel dans la production de la ville, mais elle constitue aussi souvent le ferment d'une conscience patrimoniale dont le champ n'a cessé de s'étendre depuis la Révolution, à la fois pour englober les périodes les plus récentes mais également des architectures auparavant jugées mineures. De ce point de vue, Pierre Pinon montre que la représentation et l'historiographie de la démolition sont aussi intéressantes que son histoire même. Ainsi n'est-il pas anodin que les transformations de Paris réalisées par Haussmann soient violemment dénoncées dans la deuxième moitié du ^{xx} siècle – plus encore que par ses propres contemporains – au moment où le centre de Paris est menacé

par des projets autrement plus ravageurs que ceux du ^{xix} siècle.

Apocalypses, la disparition des villes est le catalogue d'une exposition présentée au Pavillon populaire à Montpellier de novembre 2011 à février 2012. Explorant le rôle du médium photographique dans la production d'une poétique des ruines modernes, le propos s'attache à la deuxième moitié du ^{xx} siècle qui s'ouvre bien entendu par de nombreuses vues de villes victimes de la guerre aérienne, de Dresde à Hiroshima, qui occupent les deux tiers du livre. Guidé par leur valeur iconique autant qu'historique, le choix des documents, souvent inédits, reflète la double volonté affirmée par Alain Sayag, commissaire de l'exposition : montrer « nos villes, emblèmes de la modernité, [comme] des organismes fragiles » vise aussi à rappeler la part de sublime – ce « sentiment d'horreur délicate » – dont peut témoigner la représentation de leurs meurtrissures. Pour autant, l'accident ou



la catastrophe naturelle ne prennent pas ici la place qu'on aurait pu attendre de ce point de vue. Si le grand incendie de Londres de 1666 ou la destruction de Delft due à l'explosion de sa poudrière en 1654 sont évoqués en introduction, c'est pour souligner la pauvreté iconographique de ces événements au regard de leur impact. Cherchant dans notre présent des chocs aussi significatifs, le propos délaisse la violence guerrière – pourtant encore illustrée par les rues ravagées de Beyrouth saisies par Gabriele Basilico – au profit d'une forme de ruine plus lente, et plus naturelle aussi, résultant de la désindustrialisation. Ainsi, aux images convenues du trop médiatique 11-Septembre new-yorkais, se substituent ici celles de Détroit, nouvelle icône involontaire de l'après-modernité. Signe des temps, à travers l'objectif d'Yves Marchand et Romain Meffre³, les maisons et les immeubles abandonnés, riches ou modestes, rejoignent pour ainsi dire les grandes structures de stockage auparavant photographiées par Bernd et Hilla Becher...

La confrontation de ces deux livres invite à réfléchir sur les rapports incertains que la dialectique de la destruction et de la conservation entretient

aujourd'hui avec celle de l'obsolescence et de la (re)construction. À l'heure où revient sans cesse la question de l'héritage du cadre bâti produit par la société industrialisée (depuis les usines du XIX^e siècle jusqu'à l'architecture des Trente Glorieuses) et où tant de territoires urbains et périurbains sont déclarés « à reconquérir », c'est plus souvent à distance des centres historiques « muséifiés » que se déclinent les avatars de la disparition, depuis la lente désaffection jusqu'à la démolition programmée. Les emprises industrielles et ferroviaires, mais aussi pénitentiaires et hospitalières, tout comme les grands ensembles, sont aujourd'hui marqués de la part d'incertitude qui pesaient autrefois sur d'autres architectures, quelle qu'en soit la valeur, comme l'illustrent par exemple les débats plus ou moins récents touchant la cité de l'Étoile à Bobigny, la prison de Toulouse ou encore la halle Freyssinet dans le 13^e arrondissement pour ne citer qu'eux. Pour autant, les enjeux ne sont pas seulement d'ordre patrimonial ou mémoriel. C'est bien souvent un défaut de projet et de moyens qui « préserve » temporairement de la démolition⁴ – comme de toute requalification – les friches et les ensembles bâtis privés d'usage. L'appréciation d'un pittoresque contemporain – non

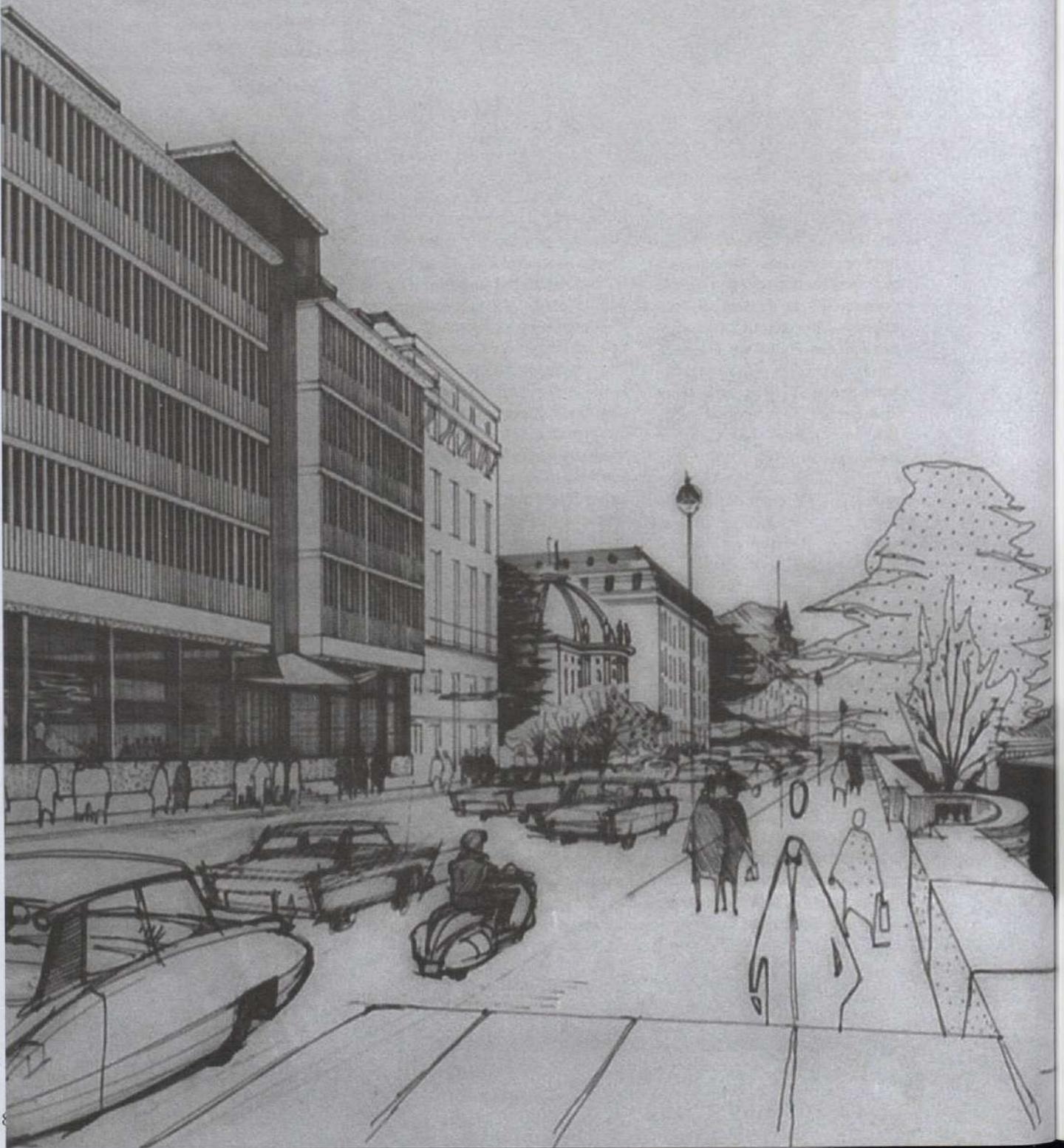
dénué parfois d'un parfum de nostalgie – y est davantage une affaire d'artistes et de photographes que celle des acteurs de la ville du cadre bâti. Or, si les matériaux modernes (ciment, métal, verre, sans parler des matières synthétiques) « ne vieillissent pas, [mais] se détériorent⁵ », ils caractérisent le visage et la matérialité de la ruine moderne. Dès lors, quand écologie et économie vont désormais de pair sur les chantiers, la démolition ne pose pas moins de questions que la conservation. Image ou réalité, faut-il reconnaître dans le spectacle de la destruction ou simplement de l'altérité des figures de « vanités » modernes ?

Guy Lambert

Pierre Pinon, *Paris détruit. Du vandalisme architectural aux grandes opérations d'urbanisme*, Paris, Parigramme, 2011, 317 p.

Alain Sayag, *Apocalypses, la disparition des villes. De Dresde à Détroit (1944-2010)*, catalogue d'exposition au Pavillon populaire à Montpellier, 18 novembre 2011-12 février 2012, Paris, Democratic Books, 2011, 143 p.

1. Lewis Mumford, *La cité à travers l'histoire*, [1961], Marseille, Agone, 2011, p. 596.
2. Pierre Pinon prépare actuellement un ouvrage portant plus largement sur la destruction des villes.
3. Yves Marchand, Romain Meffre, *Détroit, vestige du rêve américain*, Göttingen, Steidl, 2010. Voir également: Carlotta Darò, « Visite à Détroit, USA. Grandeur et décadence », *Archiscopie*, n° 104, mai 2011, pp. 18-19.
4. Comme le montre Ruth Fiori, *Paris déplacé. Du XVIII^e siècle à nos jours*, Paris, Parigramme, 2011.
5. Jan Capol, « Quelle protection pour le patrimoine des années de la croissance économique? », dans Uta Hassler, Catherine Dumont d'Ayot (dir.), *Bauten der Boomjahre. Paradoxien der Erhaltung. Architectures de la croissance. Les paradoxes de la sauvegarde*, Zurich, Gollion, ETH, In Folio, 2009, p. 324.



4
8
11
13
16
18
21
24
27
30
33

*Siège
Rem
pers
Par
SIA
fon
152*

ACTUALITÉ DES FONDS D'ARCHIVES D'ARCHITECTURE EN FRANCE

- 4** Cité de l'architecture et du patrimoine
Centre d'archives d'architecture du xx^e siècle
Fonds reçus et classés en 2011
par David Peyceré
- 8** Archives nationales, site de Fontainebleau
La genèse du Centre Georges-Pompidou
à travers plusieurs fonds d'archives
par Alice Marsal
- 11** Archives de la Cour des comptes
Le fonds Constant Moyaux et le centenaire du
palais de la Cour des comptes
par Stéphanie Quantin
- 13** Archives départementales des Bouches-du-Rhône
Le fonds Olmeta, 172 J
par Emmanuelle Reimbold
- 16** Archives départementales de la Haute-Garonne
Fonds d'archives d'architectes classés en 2011
par Sophie Armand et Séverine Cardenti
- 18** Archives départementales d'Ille-et-Vilaine
Le fonds de l'architecte Arthur Regnault et sa
valorisation
par Pascale Tumoine
- 21** Archives départementales d'Indre-et-Loire
Un exemple de valorisation d'un fonds
d'architecte :
Benjamin Chaussemiche (1864-1945)
par Anne Debal-Morche
- 24** Archives départementales du Nord
Une dynastie d'architectes
au service de l'industrie : les Forest
par Hervé Passot
- 27** Archives départementales du Var
Deux fonds d'architectes :
André Liotard et Jean-Georges Narkisian
par Alain Droguet
- 30** Archives départementales du Var
Robert Biset et le département du Var
par Odile Jacquemin
- 33** Archives de la communauté urbaine du Grand Lyon
Les archives du marché-gare de Lyon-Perrache
par David Teillard

- 36** Archives municipales de Saint-Étienne
Les fonds privés concernant l'architecture
par Laurence Viala

LA MOBILITÉ DANS L'ARCHITECTURE DU XX^e SIÈCLE

- 41** La mobilité comme source d'inspiration,
xix^e - xxi^e siècles
par Christel Palant-Frapier
- 47** Architectures de l'automobile :
de l'usine à la station-service
par Paul Smith
- 52** L'aménagement des espaces mobiles (1935-2011).
De l'ampleur des paquebots de prestige
aux espaces contraints du transport aérien
par Nathalie Simonnot
- 56** La maison mobile : projets et réalités
par Franck Delorme
- 61** Villégiature des bords de mer :
mobilité et architecture dans les Trente Glorieuses
par Bernard Toulhier
- 66** Les va-et-vient du chantier pendant
les Trente Glorieuses :
Figures de la mobilité
dans l'industrialisation du bâtiment
par Guy Lambert
- 72** La mobilité comme principe :
Claude Parent et l'architecture oblique
par Audrey Jeanroy

RECENSIONS D'OUVRAGES

- 78** Les reconstructions des années 1920 et 1950
en Lorraine. un renouveau architectural et urbain
par Franck Delorme
- 80** Inventaire du fonds Maurice Novarina, architecte
1907-2002
Archives professionnelles de Michel Bezançon,
architecte-urbaniste
par Franck Delorme
- 82** Ruines urbaines.
Paris détruit et la disparition des villes
par Guy Lambert

*Siège social pour Air France,
René-André Coulon et Guillaume Gillet,
perspective de la façade sur le quai d'Orsay,
Paris 7e, 8 juillet 1957.
SIAF/CAPA,
fonds Guillaume Gillet,
152 IFA 1035.*

DIRECTEUR DE PUBLICATION :

LUC LIÈVRE

RÉDACTEUR EN CHEF :

DAVID PEYCERÉ

SECRETARIAT DE RÉDACTION ET COORDINATION ÉDITORIALE :

FRANCK DELORME EN COLLABORATION AVEC LES ARCHIVES DE FRANCE (SIAF)

CITÉ DE L'ARCHITECTURE & DU PATRIMOINE

WWW.CITECHAILLOT.FR

PRÉSIDENT PAR INTÉRIM: LUC LIÈVRE

DÉPARTEMENT INSTITUT FRANÇAIS D'ARCHITECTURE

DIRECTEUR: FRANCIS RAMBERT

PALAIS DE CHAILLOT

1, PLACE DU TROCADÉRO ET DU 11-NOVEMBRE, 75116 PARIS

TÉL.: 01 58 51 52 00 — FAX: 01 58 51 52 50

CENTRE D'ARCHIVES D'ARCHITECTURE DU XX^e SIÈCLE - IFA

127, RUE DE TOLBIAC, 75013 PARIS

TÉL. : 01 45 85 12 00 — FAX: 01 45 70 79 38

E-MAIL: DPEYCERE@CITECHAILLOT.FR - FDELORME@CITECHAILLOT.FR

CONCEPTION GRAPHIQUE : GUILLAUME LÉBIGRE

MAQUETTE : JOËL MAFFRE

IMPRESSION : DEJAGLMC

DÉPÔT LÉGAL 4^e TRIMESTRE 2012

ISSN 1151-1621

ONT PARTICIPÉ À CE NUMÉRO

SOPHIE ARMAND

SÉVERINE CARDENTI

ANNE DEBAL-MORCHE

FRANCK DELORME

ALAIN DROGUET

ODILE JACQUEMIN

AUDREY JEANROY

GUY LAMBERT

ALICE MARSAL

CHRISTEL PALANT-FRAPIER

HERVÉ PASSOT

DAVID PEYCERÉ

STÉPHANIE QUANTIN

EMMANUELLE REIMBOLD

NATHALIE SIMONOT

PAUL SMITH

DAVID TEILLARD

BERNARD TOULIER

PASCALE TUMOINE

LAURENCE VIALA

