

L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI

REVUE MENSUELLE

5-6

8^{me} ANNÉE - JUIN 1937

PARIS 1937

NUMÉRO SPÉCIAL PRÉPARÉ SOUS LA DIRECTION DE M. ANDRÉ BLOC

I - INTRODUCTION

- 3 - L'Avenir de Paris RAYMOND-LAURENT

II - HISTOIRE DE PARIS

- 6 - L'Evolution de Paris Marcel POÈTE

III - LE PARIS D'AUJOURD'HUI

- 17 - Les Problèmes d'esthétique Elie DEBIDOUR
19 - Edifices d'Habitation et Règlements de voirie Julien QUONIAM
21 - Le Problème de la Zone Pierre DOUMERC
24 - Beauté de Paris, Beauté fragile Albert LAPRADE
25 - Terrains nus... Terrains bâtis René MESTAIS
37 - Multiplier les espaces libres Adolphe DERVAUX
38 - Le Zoning Emile JAYOT
39 - Le Paris Souterrain Gaston BARDET
42 - L'Œuvre de l'Office Public d'Habitations à bon marché
du département de la Seine Henri SELLIER
47 - L'habitation privée à Paris TRUTIE DE VAREUX
51 - Les Promenades de Paris Roger LARDAT
54 - Bibliothèques et Musées Georges-Henri RIVIERE
61 - Les Stades et constructions sportives Louis FAURE-DUJARRIC
64 - Les Aérogares Urbain CASSAN

IV - LES SERVICES DE LA VILLE DE PARIS

- 67 - La Direction Générale des Travaux de Paris Henri GIRAUD
72 - Les Transports de Paris et de sa Banlieue Y. Georges PRADE
77 - Transports en Commun Emile JAYOT
78 - L'Eclairage Public de Paris Rob. MALLET-STEVENS

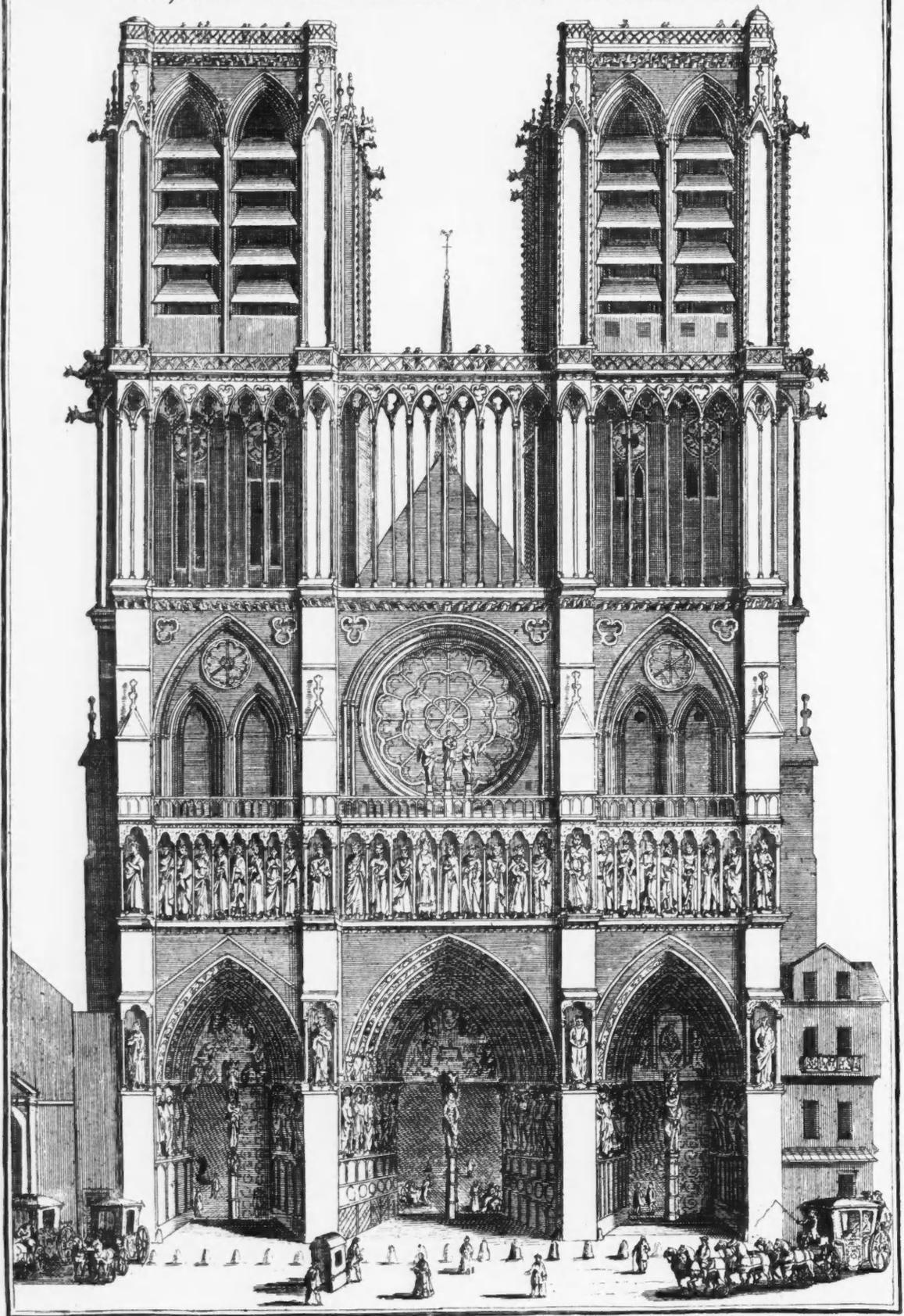
V - LES GRANDES OPÉRATIONS D'URBANISME

- 81 - Le Paris de Demain Georges SEBILLE
86 - Les Sorties de Paris Henri SELLIER
88 - Ce que contient le Plan d'aménagement de la Région
Parisienne Jean ROYER
90 - Mystiques et Espaces Eugène BEAUDOUIN
96 - Comment aménager une ville André MORIZET
98 - La Ville d'Asnières Ernest BILLIET

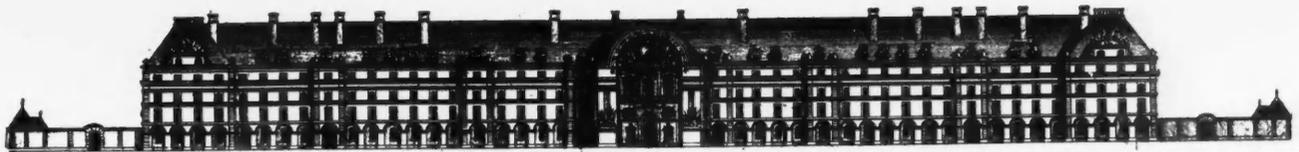
VI - L'EXPOSITION PARIS 1937

- 100 - Paris et l'Exposition des Arts et Techniques dans la Vie
Moderne Edmond LABBÉ
101 - Le Plan Général de l'Exposition de 1937 Jacques GREBER
103 - Les Expositions de Paris Maurice BARRET
La lumière et le Son sur la Seine E. BEAUDOUIN et M. LODS
Paris, Héritier de l'Exposition de 1937 G. H. PINGUSSON

FAÇADE DU PORTAIL DE NOSTRE DAME



A Paris chez F. Chereau rue St Jacques aux deux Piliers d'or .



L'AVENIR DE PARIS

Par RAYMOND-LAURENT

Président du Conseil Municipal de Paris

Décrire Paris sous ses aspects divers et changeants, dresser l'inventaire de son patrimoine immobilier et le plan général de ses extensions prochaines, c'est là une tâche lourde et difficile.

Les noms des spécialistes: techniciens, architectes, administrateurs, élus et urbanistes, que l'« *Architecture d'aujourd'hui* » a réunis dans le sommaire de ce numéro, les collaborations recueillies, démontrent que l'entreprise n'est point pourtant trop aventurée.

Mais parler de l'avenir de la Capitale, prétendre dessiner les lignes incertaines de demain, c'est pour un homme seul, dût-il invoquer pour excuse la qualité de Président du Conseil Municipal, une bien grande audace.

Aussi, tout en me conformant au thème qui m'est proposé, ai-je le devoir d'indiquer que j'entends non point prophétiser, mais me borner à proclamer ma foi dans les destins de la Cité.

La date est propice entre toutes, puisqu'elle est celle d'une Exposition internationale. Chacune de ces grandes manifestations marque pour les Cités où elles se déroulent le début d'une ère d'extension et de renouvellement.

Nos Expositions internationales du siècle dernier ont annoncé l'âge de l'acier. L'ingénieur, avec ses charpentes métalliques, menaça, un instant, de supplanter l'Architecte comme maître d'œuvre. Grâce aux nouveaux matériaux, celui-ci a repris sa place. « Les Arts décoratifs » en 1925, attestèrent sa revanche. L'année 1937, à son tour, nous apportera de précieux enrichissements, en particulier le Trocadéro métamorphosé et les Musées du Quai de Tokio, qui figureront au nombre de nos principaux monuments comme les témoins de l'esprit créateur de notre génération.

Les tendances de ces édifices — si l'on ose avancer une telle vérité d'évidence — sont modernes, c'est-à-dire d'aujourd'hui comme elles le furent d'ailleurs à toutes les époques vraiment originales.

Pour ma part, je ne suis pas de ceux qui s'épouvantent à la vue des efforts novateurs.

L'utilisation des ressources de la technique la plus récente est une nécessité économique qui va de pair avec les transformations du régime du travail résultant de la législation sociale.

L'adaptation des édifices publics et des maisons privées aux conditions de la vie collective et aux mœurs familiales est un besoin impérieux et absolu.

« Il ne faut pas s'irriter contre les réalités, disait déjà Talleyrand, car cela ne leur fait rien du tout ».

Au surplus, même du point de vue purement esthétique, l'évolution présente de la construction a sa beauté et son charme, comme tout ce qui est parfaitement en concordance avec sa propre destination.

La recherche de la logique, le goût de la lumière, but et idéal constants de tous les grands bâtisseurs, ne peuvent que nous conduire à d'intéressantes formules.

Quant à la sobriété, elle est une haute qualité, pour autant qu'elle ne dégénère pas en sécheresse.

Au fond, tout le problème reste une question de mesure et d'équilibre.

C'est pourquoi je suis si confiant dans le rôle d'harmonisation, de mise au point et de synthèse que Paris, selon ses traditions éprouvées, aura encore à jouer en ce domaine.

Il n'est pas à craindre que, sous son ciel aimable, une trop rude austérité bannisse définitivement toute décoration. Il n'est pas davantage à redouter que l'intolérance ou l'esprit de système y triomphe durablement. Au contraire, il appartient à son génie naturel d'acclimater les audaces, de concilier des exigences, contradictoires en apparence, mais qui, au fond, se complètent.

Ainsi en est-il du conflit entre le soi-disant « passéisme » et le soi-disant « modernisme ».

Si nous comprenons fort bien qu'on ne construise plus aujourd'hui comme il y a cinq cents ans, si nous réprouvons le faux médiéval du type « hostellerie rustique », ce n'est pas une raison pour substituer au pastiche local des réminiscences d'Égypte ou de Babylone.

Si nous condamnons et pourchassons le taudis — et nous l'avons bien prouvé en adoptant de vastes plans d'assainissement — nous garderons les chefs-d'œuvre d'autrefois.

Nous ne regrettons pas les vieilles mesures qu'ont fait disparaître le percement ou l'élargissement de voies publiques comme, à deux pas de l'Hôtel de Ville, les rues Beaubourg et du Renard. Mais nous restaurons l'Hôtel de Sens et nous regardons comme un héritage intangible les perspectives des îles et de certains de nos vieux quais.

Au centre, dans la ville historique, préserver et mettre en valeur les joyaux de jadis; dans la périphérie et dans les quartiers insalubres innover hardiment, telle me paraît être la formule d'avenir.

De même, entre les partisans d'un art national ou régional et ceux qui, croyant à l'unité, voire à l'uniformité inévitable du monde contemporain, n'admettent pas de différence selon les lieux, mais seulement selon les époques, le litige doit être facile à trancher. L'architecture n'est pas soit d'une époque, soit d'une patrie, elle est à la fois de son temps et de son pays.

Tel fut le gothique qui régna sur tout l'Occident chrétien et traduisit les aspirations et les conceptions d'un monde unifié pour son idéal, mais dont l'œil le moins exercé lui-même sait bien reconnaître s'il est d'Amiens ou de Milan, anglais ou rhénan, voire normand ou champenois.

Paris et l'Île de France, berceaux de l'ogival, « opus francigenum », centres rayonnants des élégances du XVIII^e siècle et foyers des audaces modernes, conserveront leur place à la tête des techniques et des arts du bâtiment.

Fortée de ses traditions, nourrie du suc substantiel de son sol fécond, notre Capitale continuera à montrer, en architecture comme en tant d'autres domaines, le chemin de l'avenir.



LUTÈCE

Dans une très belle Exposition de la Ville de Paris organisée dans les nouveaux musées d'art moderne, sous la haute direction de M. Darras, Directeur général des Beaux-Arts de la ville, nous avons remarqué particulièrement, parmi les nombreuses maquettes et plans d'urbanisme et documents illustrant l'histoire de Paris à travers les âges, une maquette établie par les soins de M. Boudier, architecte, reconstituant aussi scrupuleusement que possible Lutèce à l'époque gallo-romaine. Ce remarquable travail se trouve décrit dans les notes ci-dessous. Nous reviendrons d'ailleurs plus longuement sur cette intéressante exposition dans notre prochain numéro que nous consacrons à l'Exposition de 1937.

TOPOGRAPHIE: L'île de la Cité est flanquée en aval de petites îles dont on retrouve les formes dans le cartulaire de St-Germain-des-Prés et en amont de deux îles : l'île dite Notre-Dame et l'île aux vaches ; ces dernières étaient séparées par un bras de Seine dont le comblement, en reliant les deux îles a formé l'île St-Louis — Le grand bras de la Seine est sur la rive droite de l'île, le petit bras sur la rive gauche. Ces derniers sont de plus grande largeur que les bras actuels. Et le sol naturel est peu élevé au-dessus du plan d'eau de la Seine — Sur la rive droite : une tête de pont, la grande voie romaine et à l'est, des parties marécageuses — Sur la rive gauche, la montagne Ste-Geneviève dont le versant Nord descend jusqu'au fleuve. Un bras de la Bièvre vient déboucher en Seine au droit de l'amont de l'île de la Cité — A l'Ouest, en aval, des parties boisées et marécageuses bordent le fleuve — Sur la montagne Ste-Geneviève ou à son voisinage s'édifieront les Arènes, le Théâtre, les Thermes, le Forum, les villas importantes et somptueuses, les bâtiments agricoles — L'agglomération gallo-romaine a pour axe la grande voie Nord-Sud (voie d'Orléans à Boulogne-sur-mer) implantée sur l'emplacement actuel des rues de la Tombe-Issoire, St-Jacques et St-Martin.

LES ARENES. — Aux arènes de Lutèce 16.000 personnes assises pouvaient prendre place et leur construction annonce un édifice de la meilleure époque. Elles furent démolies au III^e siècle et les matériaux provenant de la démolition furent utilisés pour la construction, vers l'an 300 de notre ère d'une enceinte fortifiée à l'intérieur de l'île de la Cité.

LE THÉÂTRE. — (Substructions découvertes lors de la construction des nouvelles cuisines du Lycée St-Louis en Mai-Juin 1861, et en 1908, au n° 7 de la rue Racine. Diamètre extérieur : 71 m. 30 ; contenance : 4.500 spectateurs, construit au début du II^e siècle.

EDIFICE DE LA RUE SOUFFLOT. — Le bâtiment était limité à l'Est par la grande voie romaine de la Rue St-Jacques, à l'Ouest par la rue qui courait sur le tracé actuel du boulevard St-Michel, au Nord et au Sud par deux voies transversales qu'on a fréquemment repérées.

L'ILE DE LA CITÉ



A L'EPOQUE GALLO-ROMAINE D'APRÈS LA MAQUETTE DE M. BOUDIER

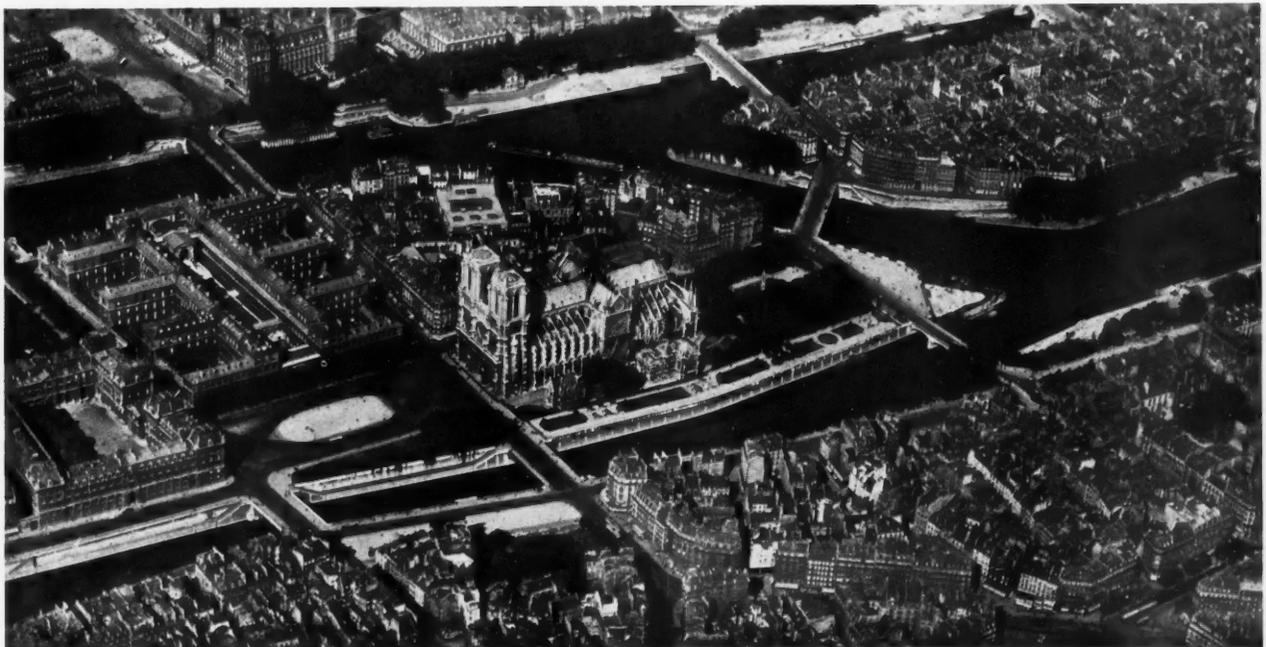
MAQUETTE PERFECTA Photo Chevojan

L'ensemble est celui d'un forum orné de portiques, abritant un sanctuaire religieux. La montagne Ste-Geneviève portait peut-être le capitul de Lutèce.

THERMES DU COLLÈGE DE FRANCE. — Substrucions importantes découvertes rue Fromental, impasse Chartière, rue Jean-de-Beauvais, rue de Lanneau, place du collège de France.

THERMES ?... DE JULIEN OU EDIFICE ADOSSÉ A L'HOTEL DE CLUNY. — Edifice dégagé en partie; substrucions rencontrées lors des fouilles de 1855-1856 (construction du boulevard St-Michel) et 1852-1856 (construction de la rue des Ecoles).

LE CIRQUE. — Grégoire de Tours mentionne la restauration du cirque par Chilpéric. Etant donné le manque d'éléments pour servir de base à une restitution de cet édifice, les caractéristiques de ce monument ont été étudiées pour cette restitution, sur le cirque d'Arles, découvert en 1830 au cours des travaux de creusement du canal d'Arles à Port-de-Bouc et identifié en 1909-1912.





PARIS VERS 1850

1. Bastille - 2. Rue Saint-Antoine - 3. Restes du bras Nord de la Seine - 4. Rue Vieille-du-temple - 5. Temple - 6. Rue du Temple - 7. Grève - 8. Rue Saint-Martin - 9. Saint-Martin-des-Champs - 10. Rue St-Denis - 11. Pont Notre-Dame - 12. Pont au Change - 13. Chatelet - 14. Halles - 15. Rue Montorgueil - 16. Rue Montmartre - 17. Rue Coquillière - 18. Rue Saint-Honoré - 19. Louvre - 20. Tuileries - 21. Palais - 22. Notre-Dame - 23. Faubourg St-Louis - 24. Ile soudée depuis à la rive droite - 25. Petit-Pont - 26. Pont Saint-Michel - 27. Rue de la Harpe - 28. Rue Saint-André-des-Arts - 29. Porte de Buci - 30. Porte Saint-Germain - 31. Rue des Cordeliers - 32. Porte Saint-Michel - 33. Rue Saint-Jacques - 34. Place Maubert - 35. Rue de la Montagne-Sainte-Genève - 36. Faubourg Saint-Marcel - 37. Rue Saint-Victor - 38. Saint-Germain-des-Prés.

L'ÉVOLUTION DE PARIS

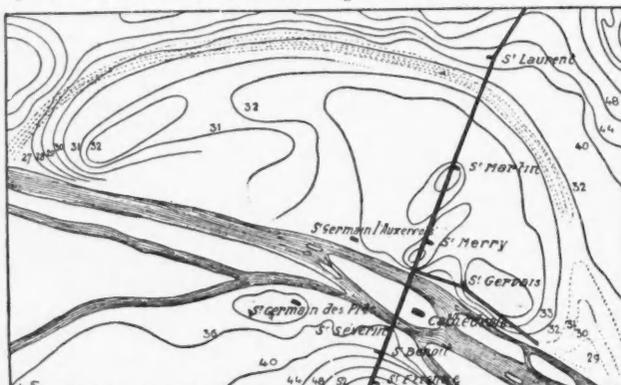
par MARCEL POËTE

Professeur à l'Institut d'Urbanisme

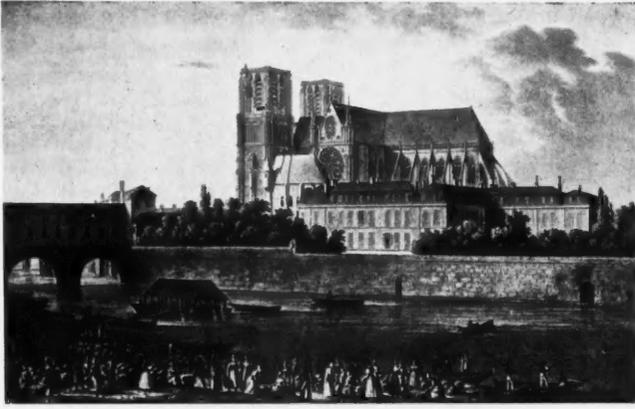
Les fées n'ont pas présidé à la naissance de Paris. En d'autres termes, le prestigieux destin de cette ville n'était nullement inscrit en son site. Ce sont les hommes qui l'ont faite ce qu'elle est devenue, depuis les temps primitifs où leurs cheminement incertains à travers la nature mystérieuse leur ont permis de découvrir, dans un paysage d'eau encerclé de hauteurs boisées, les premières terres par quoi la Seine, éparse en un cours désordonné, pouvait être franchie. Elle le fut sans doute par les animaux sauvages, avant que les hommes ne se hasardassent sur leurs traces. Et ainsi l'on peut dire que ce sont les bêtes qui ont commencé à tracer les rues Saint-Martin et Saint-Jacques, expression de cette traversée, facilitée notamment par l'une des nombreuses îles, de formes diverses, que découpaient les multiples bras du fleuve divaguant: l'île de la Cité. Tout Paris tient originellement dans cette croisée d'une voie de terre et de la voie d'eau, à l'endroit d'une île, l'un de ces sites défensifs où l'être humain, environné de dangers, cherchait à abriter sa vie inquiète. Cet être, sociable, intelligent et jouissant du libre arbitre, a créé, par l'étroite association de son corps et de son âme, au cours d'innombrables générations, la ville immense qui s'étend sous nos yeux. Ou plutôt celle-ci n'est-elle pas un produit propre de la vie, soumis aux lois qui régissent tout être vivant ?

Les villages, dans la campagne parisienne, ont précédé cette forme évoluée de l'agglomération humaine que figure, enfermée dans l'île de la Cité, la place forte de Lutèce. C'est précisément leur existence qui a suscité la création de cette dernière, lieu de refuge, d'échange, de culte et d'administra-

tion pour la peuplade gauloise des Parisiens. Et ces divers objets de la nouvelle agglomération en révèlent le caractère et la physionomie, restés apparents sur les traits de Paris, par ces deux survivances, aux extrémités opposées de l'île: le lieu essentiel de culte ou Notre-Dame et le siège de l'autorité civile ou le Palais. Imaginons, entre ces deux édifices, le marché, dans l'axe des deux ponts de bois reliant l'un à l'autre les deux chemins devenus nos rues Saint-Martin et Saint-Jacques et représentons-nous, autour de l'île moitié moins grande que de nos jours, le rempart s'ouvrant seulement au droit de ces ponts: nous avons sous les yeux la petite cité d'où est sorti notre grand Paris.



LA FORMATION DE PARIS



NOTRE-DAME ET L'ARCHEVÊCHÉ DE LA RIVE GAUCHE AU COMMENCEMENT DU XIX^e SIÈCLE

Mais voici que la Gaule, conquise par César, entre dans l'ère de la paix romaine. La Lutèce gauloise n'est plus et une ville neuve romaine marque la Montagne Sainte-Genève de son tracé régulier et de ses édifices spécifiques, tels que thermes, théâtre, arènes. Comprise, en bas, entre le boulevard Saint-Michel et la place Maubert, elle atteint, au Midi, la rue Descartes et le Luxembourg. Son artère essentielle est la rue Saint-Jacques, chemin d'Italie et que bordent, aux abords de la ville, vers l'Observatoire, les tombeaux.

Cette ville ouverte est détruite par les Barbares, lors de leurs invasions en Gaule, au III^e siècle. Elle se reforme, en se contractant et se fortifiant, dans l'étroit espace de l'île de la Cité, que raye un réseau de voies droites, avec, semble-t-il, à l'extrémité orientale, un temple et, à l'extrémité occidentale, le palais romain. De nouveau, elle s'offre comme une place forte devant le danger extérieur. Elle s'appuie sur la rue Saint-Jacques, qui la relie à Rome, et elle semble surveiller la rue Saint-Martin, chemin d'arrivée des Barbares. La première de ces voies lui a apporté la civilisation romaine qui, durant cinq siècles, a marqué Paris de sa forte empreinte. La seconde livrera passage aux Francs, qui, au V^e siècle, se rendront maîtres de cette ville, lui infusant leurs éléments propres de civilisation qui s'ajouteront au fondement gaulois et aux apports romains. Auparavant, le christianisme s'était introduit à Paris par une voie romaine de basse époque, que représentent nos rues Mouffetard et Descartes et qui deviendra, pour cette ville, le grand chemin de Lyon et d'Italie. Avant de pénétrer dans le Paris de ce temps, la nouvelle religion s'était établie vers le carrefour des Gobelins, au III^e siècle.

Sous l'action du milieu extérieur qu'expriment les voies par où arrivent êtres, choses, idées et sentiments et sous l'effet d'une réaction des milieux urbains internes, la ville évolue. Elle mène la vie aventureuse qui est celle de l'homme, au fil des jours. Sa personnalité est composée de son passé tout entier, sans cesse accru du présent fugace et imprévisible que l'être urbain, ainsi fait, crée, en associant à l'imprévu des circonstances le jeu du libre arbitre humain. Nul déterminisme n'enchaîne cette vie de cité, ondoyante et diverse. Une telle existence resterait une énigme, si l'on niait l'existence de l'âme. Ce sont les impulsions de cette dernière et non les données matérielles qui marquent les étapes de l'évolution urbaine. Les forces économiques, si important que paraît être leur rôle, sont commandées par les forces morales, seules vraiment créatrices. Il y a, au surplus, entre ces deux sortes de forces, l'étroite connexion qui existe, chez l'homme, entre le corps et l'âme.

Que le chef franc Clovis, en 508, fasse de Paris « la chaire de son royaume » et voilà cette cité promue, par un acte imprévu de la volonté humaine, à ce rang de capitale auquel elle devra tout son développement. Qu'il se convertisse, avec ses Francs, au christianisme et voilà cette religion

maîtresse désormais des âmes: d'où, sur la ville, des traits de caractère et de physionomie parvenus jusqu'à nous, une profondeur d'expression qui a marqué, pour les siècles, cette cité. Une telle conversion a grandement contribué à assurer la survivance romaine; c'est à elle qu'il faut remonter pour expliquer, au moins en partie, ces époques de la vie de Paris où, selon l'expression du poète antique, l'esprit créateur a agité la masse de la matière: des temps comme les XI^e et XII^e siècles ou le classicisme, même comme ceux de la Révolution dont les principes généreux et largement humains font songer aux propos évangéliques semés libéralement dans la campagne galiléenne. Ainsi, au cours de l'évolution urbaine, l'esprit a agi sur les êtres composant la ville et, par eux, sur cette dernière.



PROCESSION DE LA FÊTE-DIEU SUR LA PLACE DE L'HOTEL DE VILLE, AU XV^e SIÈCLE. AU FOND, A DROITE, NOTRE-DAME

Au sommet de la Montagne Sainte-Genève, Clovis érige l'église des Saints-Apôtres, future abbaye de Sainte-Genève et marque ainsi — comme il est naturel — d'un accent divin ce lieu haut où règne de nos jours le Panthéon. Dans ce même VI^e siècle, Saint-Germain-des-Prés prend nais-



SAINT-GERMAIN-DES-PRÉS, AU XVII^e SIÈCLE.

sance, tandis que, sur la rive droite, apparaissent Saint-Laurent, près de notre gare de l'Est, et Saint-Gervais. Déjà à la basse époque romaine, la rive droite, marécageuse, qu'encadrait le demi-cercle de ses hauteurs, avait commencé à se peupler, grâce à la présence d'un monticule, à l'endroit de la Tour Saint-Jacques, et d'un autre où sera plus tard construite l'église Saint-Gervais; un chemin conduisait de l'un à l'autre de ces points et se dirigeait vers Melun: il marque l'origine de la principale voie parallèle au fleuve et qui, dans les villes de cours d'eau, existe sur la rive la plus importante; ce seront, pour Paris, les rues Saint-Antoine et Saint-Honoré, en attendant le tracé de la rue de Rivoli.

Dans la ville du haut moyen âge, aux deux extrémités de l'île de la Cité, la cathédrale, accompagnée de l'évêché, du cloître canonial et de l'Hôtel-Dieu, et le palais du roi, tous deux à l'emplacement d'édifices romains, forment les deux localisations essentielles, dans la note habituelle aux cités médiévales d'origine romaine. Siège d'évêché, Paris revêt une parure d'églises: Saint-Laurent, Saint-Martin-des-Champs, Saint-Merri, Saint-Jacques, sur la rive droite et Saint-Julien, Saint-Séverin, Saint-Etienne-des-Grez, Notre-Dame-des-Champs, sur la rive gauche, jalonnent l'axe Nord-Sud de formation naturelle, autrement dit l'ancienne voie romaine Saint-Martin et Saint-Jacques, tandis que, sur la rive droite, Saint-Gervais et Saint-Germain-l'Auxerrois figurent les deux extrémités de l'axe Est-Ouest, qui compose, avec le précédent, la croisée de Paris. Le point de croisée est à l'église Saint-Jacques, dont il subsiste la tour; il n'a pas changé depuis lors. Au IX^e siècle, le pont du grand bras n'est plus à l'emplacement du pont Notre-Dame, mais à celui du pont au Change. Sa physionomie et celle du Petit-Pont se complètent par le château-fort qui se dresse au débouché du premier sur la rive droite — d'où le nom subsistant de Châtelet — et du second sur la rive gauche. Ce sont là les entrées fortifiées de la ville proprement dite, toujours limitée à l'île de la Cité.

Les temps sont durs. La Méditerranée est devenue, au VIII^e siècle, un lac sarrasin. Les communications à longue distance, par quoi les villes sont vivifiées, se raréfient. A cela s'ajoutent, au IX^e siècle, les invasions normandes, outre que Paris, sous les Carolingiens, a perdu la prééminence royale qu'y avait attachée Clovis. Nous atteignons le point le plus bas de la courbe de cette ville. Le régime seigneurial s'établit, qui resserre les liens de l'homme avec le coin de terre qu'il habite. Paris s'offre à nous comme une juxtaposition de centres de domaines ruraux, appartenant à des seigneurs, surtout ecclésiastiques, qui ont leur demeure dans cette ville. Sa population ne diffère guère de celle qui vit à l'ombre des châteaux féodaux, dans la campagne nourricière. Seuls les restes de son vieux rempart, d'origine romai-

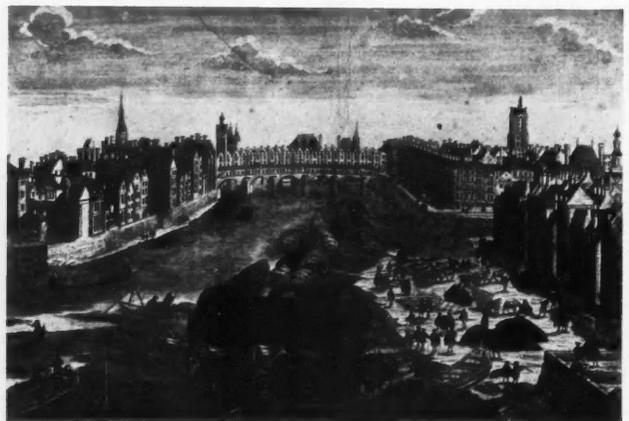
ne, en bordure de l'île de la Cité et le rassemblement des églises lui maintiennent un caractère urbain. Des établissements religieux, comme Saint-Martin-des-Champs, sur la rive droite, Saint-Germain-des-Prés et Sainte-Geneviève, sur la rive gauche, constituent des noyaux de peuplement rural, villages ou bourgs qui entrèrent plus tard dans la composition de Paris. Ainsi se manifestent, à l'extérieur de l'île de la Cité, les premières poussées de Paris grandissant. La diaprure de la terre féconde, dans le calme des champs, y a précédé la houle des maisons, dans l'agitation de la ville. Paris évolue.

Mais l'élan vital fait brusquement remonter la courbe de la ville. En ce temps-là — c'était au XI^e siècle — les grands chemins se raniment sous les pas des pèlerins, qu'accompagnent ou que suivent les marchands, la Méditerranée, qui relie l'Orient à l'Occident, se rouvre aux neufs aventuriers des chrétiens, l'ancienne Gaule se revêt d'un blanc vêtement d'églises, les hommes, en ces temps de fer, aspirent aux douceurs de la paix, les chevaliers, chevauchant contre les Sarrasins d'Espagne ou tournant, pensifs, les regards vers les lointains de la Terre Sainte qu'ils rêvent de délivrer du joug musulman, sanctifient la guerre, la littérature exaltante des chansons de geste émeut les cœurs, confusément l'âme généreuse de la France naissante se manifeste, bref l'esprit créateur joue son rôle fécond et Paris nous apparaît transformé en son âme et, par son âme, en son corps.

En ce même XI^e siècle, des marchands se sont établis vers la principale porte de Paris, protégée par le Châtelet et où le siècle suivant nous montre installé le commerce du poisson d'eau douce, du pain et de la viande, tandis que les changeurs sont localisés dans les boutiques bordant le pont du grand bras, qui en tirera sa dénomination de pont au Change. Un peuplement, ayant cette origine marchande et où le travail des arts et métiers voisine avec le commerce, s'étend, de là, jusqu'à Saint-Merri, au Nord et à Saint-Gervais, à l'Est, avec un marché sis à la Grève (place actuelle de l'Hôtel-de-Ville) et que Louis VI, au XII^e siècle, transféra à l'emplacement de nos Halles Centrales, au bord d'une voie, la rue Saint-Denis, tirant son importance originelle des profondes influences exercées sur Paris par l'abbaye de Saint-Denis. Cette voie formait en même temps le débouché du pont au Change. Le doublement qu'elle constituait par rapport à la rue Saint-Martin témoigne du développement de la circulation sur l'axe Nord-Sud de Paris, comme aussi cette juxtaposition marchande à l'ancienne Cité de basse époque romaine manifeste, sur ces bords du fleuve, la vitalité de la voie d'eau, axe naturel Est-Ouest de formation de la ville. Cette juxtaposition, fruit de l'animation vivifiante de ce double axe et protégée par un rempart, est le germe du développement de la rive droite, qui en tirera



NOTRE-DAME AU COMMENCEMENT DU XIX^e SIÈCLE



LE PORT DE GRÈVE AU XVIII^e SIÈCLE

A droite, la Tour Saint-Jacques; au fond, le pont Notre-Dame.

son caractère commercial et industriel. Et c'est à ce caractère que cette rive devra de constituer la Ville, comme on disait, et d'être, à ce titre, le siège de l'Hôtel de Ville, qui apparaîtra au milieu du XIII^e siècle, en même temps que le pouvoir municipal, issu du grand commerce par eau.



L'HOTEL DE VILLE VERS 1700

Née des écoles du cloître Notre-Dame, l'Université — sous l'effet de l'ébranlement général qui a animé les grands chemins, fait croître Paris, accentué son caractère urbain, aiguë les esprits et ouvert à l'art de nouveaux horizons — s'établit, vers l'an 1200, sur la rive gauche, à laquelle elle s'identifie. *Cité, Ville et Université* forment dès lors les trois composantes de Paris, organiquement différenciées, comme elles le sont topographiquement. Des deux rives constituant le champ d'expansion de Paris limité originellement à l'île de la Cité, la rive droite deviendra la plus importante, parce qu'outre la localisation marchande, elle recevra, à partir de la seconde moitié du XIV^e siècle, la demeure du roi, le Palais ne restant plus dès lors que le siège théorique de la royauté française. Or le roi a été l'artisan par excellence de la grandeur de Paris. On peut dire que l'histoire de France n'est, au fond, depuis le XII^e siècle jusqu'à la Révolution, que l'histoire de notre formation nationale sous l'effet de l'action royale, puis révolutionnaire et par un mouvement de concentration française à Paris, qui en a tiré les traits les plus expressifs qui soient de capitale d'un grand pays. L'unification française à Paris: voilà ce qui s'attache à une telle ville et en exprime la souveraine grandeur. Elle a fait de cette cité le centre de rayonnement des routes de France, puis des chemins de fer. Et tout ce destin est inclus originellement dans le Palais, gorgé d'histoire et qui met, le long de la Seine nonchalante, la parure d'une frange gothique, où brille le joyau de la Sainte-Chapelle.

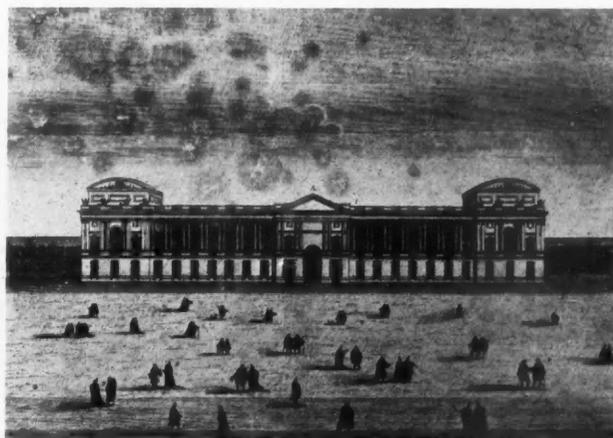
Dans la croissance de cette ville, rien de coordonné ni d'unitaire. Ça et là, une poussée de peuplement met une marqueterie d'habitations parmi les champs d'une couture, telle que la Couture-l'Evêque qui s'étend à l'Ouest du bourg de Saint-Germain-l'Auxerrois, ou parmi les ceps nouveaux d'un clos de vignes, tel que le clos Bruneau, sur la pente de la Montagne Sainte-Geneviève, ou bien c'est, en ce dernier lieu, le bourg Sainte-Geneviève que prolongent, au Midi, le village de Saint-Médard et le bourg de Saint-Marcel, tandis qu'à l'Ouest, le bourg de Saint-Germain-des-Prés groupe ses maisons à l'abri de cette abbaye. Sur la rive droite, c'est encore le Bourg-l'Abbé, le Beau-Bourg, la ville neuve du Temple et, au delà de la ligne d'eau dessinant en demi-cercle, au Nord de nos Grands Boulevards, un ancien bras septentrional de la Seine, la villette Saint-Ladre, qui est à l'origine de notre quartier de la Villette.

Pour la première fois, vers l'an 1200, un rempart vient consacrer la croissance urbaine, en enfermant, dans une enceinte commune, la Cité et les deux rives. Sur la rive droite, il partait du pont des Arts pour gagner le temple de l'Oratoire et, de là, la rue Montmartre d'où, dans la direction de

la rue Etienne-Marcel, il atteignait la rue Saint-Martin pour, de là, s'infléchir dans la direction de la rue des Francs-Bourgeois et gagner, par le bas de la rue de Sévigné, l'église Saint-Paul-Saint-Louis et la Seine. Sur la rive gauche, le rempart, dans la direction de la rue des Fossés-Saint-Bernard, atteignait le Panthéon, coupait la rue Soufflot et courait parallèlement au tracé des rues Monsieur-le-Prince, de l'Ancienne-Comédie et Mazarine. Il affectait une forme sensiblement circulaire, imposée, au surplus, par le noyau qu'était l'île de la Cité et par la cuvette que dessinait, autour de cette dernière, le cercle de hauteurs encadrant la dépression de la Seine. Les principales rues étaient celles qui s'étendaient vers les portes du rempart: rues Saint-Honoré, Saint-Denis, Saint-Martin, Vieille-du-Temple et Saint-Antoine, pour la rive droite, et rues Saint-Victor, de la Montagne-Sainte-Geneviève, Saint-Jacques, de la Harpe, des Boucheries-Saint-Germain et du Four, enfin Saint-André-des-Arts et de Buci, pour la rive gauche. Mais de ces rues, qui rayonnaient ou serpentaient vers les portes, les plus importantes étaient celles qui formaient la croisée de Paris: la rue Saint-Denis rattachée, par un coude dans l'île de la Cité, à la rue Saint-Jacques, et les rues Saint-Antoine et Saint-Honoré dessinant une ligne irrégulière; c'est, dans l'organisme urbain, le jeu souple et diversifié des deux axes formateurs.

Au lieu dit le Louvre, où s'étendent des terres cultivées, le rempart est flanqué, à l'extérieur, d'une forteresse, que Philippe Auguste, qui l'a fait édifier, dénomme « notre tour du Louvre » — origine de la construction du Louvre. Des rues droites viennent, au XIII^e siècle, encadrer sur trois côtés cet édifice, qui n'a pas dû être étranger à leur naissance, à laquelle a, en outre, contribué la « grant rue Sainct-Honoré ». Sur les plans de Paris du XVI^e siècle figurant encore la ville médiévale, les courtes voies rectilignes qui se remarquent, par exemple, dans une direction perpendiculaire aux rues Saint-Denis, Saint-Martin et du Temple, sont pareillement en relation d'origine avec ces autres grandes rues ou avec telles des localisations qu'on observe en bordure de celles-ci: les Halles, Saint-Martin-des-Champs et le Temple. Même observation pour les îlots rectangulaires de maisons qui, sur la rive gauche, sont perpendiculaires à la « grant rue Sainct-Victor » ou à celle de la Harpe. Ce sont, dans tous ces cas, des tracés d'accensement suscités par la croissance urbaine se rattachant à ces grandes rues ou aux localisations qu'elles comportent. Ainsi pousse Paris.

Mais sa poussée ou son évolution ne serait pas intelligible, si on ne liait pas tout à tout, si l'on n'observait pas le côté moral de l'être humain constitutif de la ville, si l'on n'avait pas l'attention attirée sur le grand mouvement religieux du XIII^e siècle, puis sur l'inquiétude des âmes qui se fait jour au XIV^e siècle ou sur les nouveautés d'art ou le changement des idées en ce siècle ou encore sur le déplacement de certains grands courants de circulation qui s'y est opéré, enfin si l'on ne considérait pas les conséquences profondes et à la fois matérielles et morales d'une longue guerre comme celle



LE LOUVRE, DU COTÉ DE LA COLONNADE, VERS 1700.

dite de Cent Ans, qui a accidenté une moitié des XIV^e et XV^e siècles. Au XIII^e siècle, des couvents d'une nouvelle sorte, ceux des quatre Ordres mendiants: Franciscains, Dominicains, Carmes et Augustins, s'établissent à la périphérie de la ville, ainsi que les Chartreux. La Sainte-Chapelle de Saint-Louis sanctifie Paris. Dans la seconde moitié de ce siècle et la première moitié du XIV^e siècle, une floraison de collèges, parmi lesquels celui de Sorbonne, vient émailler la Montagne Sainte-Geneviève. Une forte personnalité royale, comme Charles V qui régna de 1364 à 1380, a contribué, pour sa part, à féconder Paris. Ce souverain a reconstruit magnifiquement le Louvre et en édifiant, pour lui, au Sud de la rue Saint-Antoine, l'hôtel Saint-Paul, a fixé sur la rive droite la demeure royale, qui assurera dès lors, avec l'élément commercial, la prééminence de cette rive.

L'établissement, sous ce règne et sur cette rive seulement, d'un nouveau rempart, concentrique au précédent, en souligne déjà la particulière croissance. Cette enceinte part du pont du Carrousel, traverse la place du même nom, coupe, au Sud-Est, le Palais-Royal, pour atteindre la place des Victoires et, de là, par une ligne sensiblement droite, les abords méridionaux de la porte Saint-Denis; de ce dernier point, elle s'étend jusqu'à la place de la Bastille, en suivant la direction de nos Grands Boulevards, un peu en deçà de ceux-ci. Elle est percée de six portes, correspondant à la rue Saint-Honoré, à la rue Montmartre, à la rue Saint-Denis, à la rue Saint-Martin, à la rue du Temple et à la rue Saint-Antoine. Cette dernière porte est flanquée d'une forteresse imposante: la Bastille. La construction du pont Saint-Michel, vers 1380, vient prolonger directement le pont au Change, et celle du pont Notre-Dame, au début du XV^e siècle, aura le même effet pour le Petit-Pont. Cette double construction marque l'importance croissante des courants de circulation suivant l'axe Nord-Sud, tandis que la Bastille et le Louvre accentuent à leur manière l'axe Est-Ouest. Paris n'aura pas d'autres ponts que ceux-là jusque vers 1600. Jusque-là, la Cité, à laquelle ils se rattachent intimement, reste donc bien le cœur de Paris.

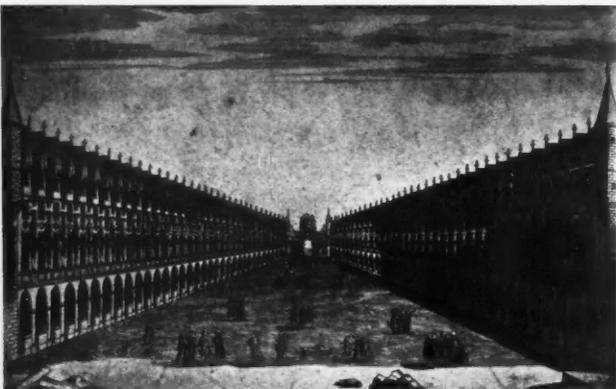
La dernière partie de la guerre de Cent Ans a refait de la Loire, au détriment de Paris, le fleuve royal qu'elle avait été au XI^e siècle. Le roi de Bourges que fut Charles VII a inauguré les résidences royales dans cette noble vallée. L'ère de la Renaissance s'ouvre. Il y a, au long de l'évolution urbaine, des temps plus proprement de création: ce sont ceux où se manifestent l'ardeur et la joie de vivre. La Renaissance — qui représente un énorme élargissement d'horizon au moral, par la résurrection de l'âme antique et, au physique, par les découvertes géographiques et leurs répercussions économiques et sociales — fut l'un de ces temps, qui marquent par essence les grandes étapes de l'évolution urbaine. De nouveau, l'aventure jette l'être humain, qui fait la ville, sur les grands chemins du monde spirituel et du monde terrestre. Un élan, causé par toute la force du passé accumulé en lui, semble le soulever au-dessus de ce qui est

pour créer ce qui n'est pas encore. Un ébranlement intime le transforme et, par lui, la ville dont le corps, comme celui de l'homme, se borne sans doute à revêtir de nouveaux ornements, mais dont l'âme, pareille à celle de l'homme, n'est plus la même. Et cela a atteint Paris par ces deux rues surtout, principaux aboutissements, dans cette ville, des chemins de l'Italie, mère divine de la Renaissance: la rue Mouffetard, prolongée vers la place Maubert par les rues Descartes et de la Montagne-Sainte-Geneviève, et la rue Saint-Jacques. Les effets peuvent en être suivis au cours des XVI^e et XVII^e siècles.

La croissance de Paris, en ces temps, est remarquable. Les faubourgs grossissent au XVI^e siècle. Comme ils se rattachent directement aux grands chemins vivifiants, en eux souvent se trouve déposé le germe de l'évolution urbaine: ainsi au faubourg Saint-Marcel, qui accueille le christianisme et qui, de même que le faubourg Saint-Antoine, a revêtu, aux temps modernes, un caractère manufacturier et ouvrier expliquant le rôle révolutionnaire de ces deux faubourgs depuis 1789 jusqu'au milieu du XIX^e siècle; ainsi encore aux faubourgs Saint-Jacques, Saint-Germain et Saint-Honoré dont les nombreux couvents, institués dans la première moitié du XVII^e siècle, ont particulièrement abrité l'esprit de la contre-réforme religieuse, l'une des expressions d'âme de la cité classique. Les faubourgs, que favorisent, du reste, certaines franchises, grossissent et tendent, dès le règne de François I^{er}, à s'incorporer à la ville, par le moyen d'une nouvelle enceinte. Telle est même cette croissance que Henri II tente, mais en vain, en 1548, d'y mettre un frein. Ce développement déréglé, qui coïncide avec les premiers phénomènes de la grande ville, amène, en 1550, à concevoir un plan d'extension — le premier que nous connaissions pour Paris — qui ne fut pas réalisé.

La France s'achemine vers son unité nationale, que personnifie le roi. L'autorité de ce dernier grandit et apparaît auréolée de la majesté dont s'ornait le front du monarque hellénistique ou de l'empereur romain. Son palais — qui, depuis 1559, est le Louvre dont François I^{er} a commencé en 1528 la reconstruction — prend, dans la ville, une place telle qu'on peut dire que c'est lui qui a orienté vers l'Ouest la croissance de Paris et, en outre, donné à cette région occidentale son caractère d'élégance et de luxe. Il s'étend, du reste, dans cette direction, en une longue ligne décorative, Catherine de Médicis ayant entrepris, en 1564, la construction des Tuileries. Sous le règne de François I^{er}, la voie droite apparaît avec une expression de beauté, même elle revêt un aspect triomphal, à l'antique. Le premier pont à note classique, le Pont-Neuf, est commencé en 1578, mais ne sera achevé qu'au début du XVII^e siècle. Le premier théâtre, celui dit de l'Hôtel de Bourgogne, est édifié en 1548.

La victoire du catholicisme, qui a terminé la longue crise morale et politique des guerres religieuses, ouvre l'ère de la cité classique proprement dite, sans toutefois que l'honnête homme — fleur de cette cité — ait échappé à toute

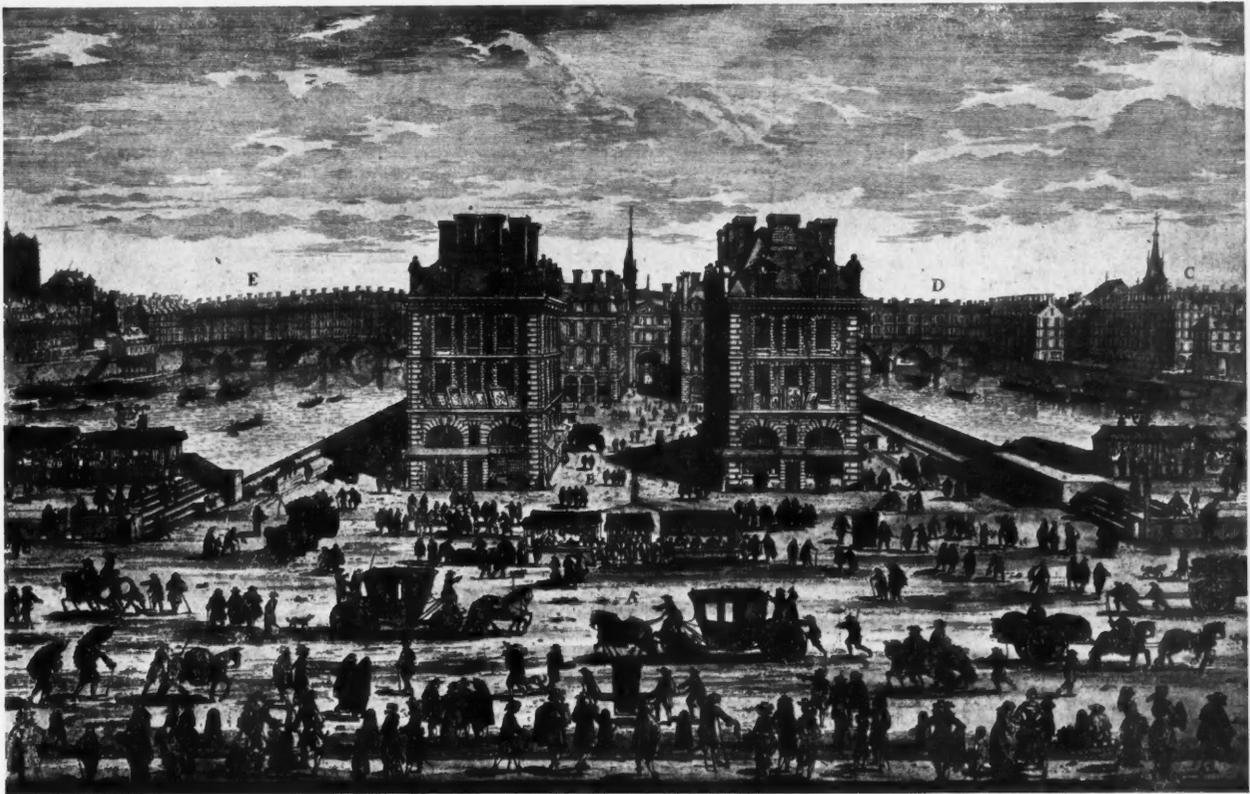


LE PONT NOTRE-DAME RECONSTRUIT AU DÉBUT DU XVI^e SIÈCLE

Au fond, un motif accidentel de décoration.



JOUTE DE MARINIERS ENTRE LE PONT NOTRE-DAME ET LE PONT-AU-CHANGE AU XVIII^e SIÈCLE



LE PONT-NEUF ET LA PLACE DAUPHINE, VERS 1700.

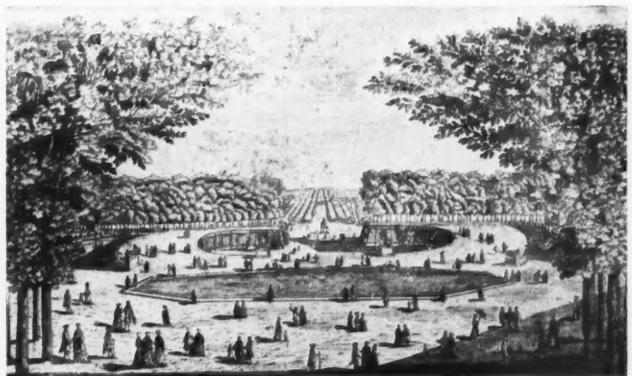
A droite, le pont Saint-Michel et le clocher de Saint-André-des-Arts; A gauche, le pont au Change et la tour Saint-Jacques; au fond, la flèche de la Sainte-Chapelle.

influence de l'esprit protestant. Disons qu'une telle cité représente l'assimilation parfaite, par le génie français, des divers apports étrangers de la Renaissance. Et c'est Paris qui a incarné le classicisme. Or la cité classique est un fait d'âme: seules les données immatérielles peuvent l'expliquer. Celles-ci se manifestent non seulement dans les tracés ou les ensembles qui la composent, mais encore jusque dans la forme des édifices.

Cette cité est celle d'une élite disposant de loisirs et qui gravite vers le monarque. Le palais de ce dernier comprend le Louvre, dont la reconstruction a été poursuivie sous Louis XIII et Louis XIV et que relie aux Tuileries, achevés sous ce dernier règne, la Petite et la Grande Galeries, commencées vers 1566 et terminées par Henri IV. Ce dernier château est accompagné d'un vaste jardin, tracé en 1664 par Le Nôtre qui, au delà de l'esplanade où sera dessinée sous Louis XV la place de la Concorde, le prolongea, en 1667, par les Champs-Élysées. De ce dernier côté, Marie de Médicis, au temps de la minorité de son fils Louis XIII, avait déjà fait planter les lignes d'arbres du Cours-la-Reine, pour la promenade mondaine en carrosses. Et Paris tend à s'orienter sur l'entrée du Louvre, que décore la Colonnade.

Des places voient le jour, œuvre du roi comme la place des Vosges, construite par Henri IV, ou expression d'une sorte d'hommage religieux des sujets au monarque, comme les places des Victoires et Vendôme, édifiées, pour encadrer la statue de Louis XIV, vers la fin du XVII^e siècle. C'est encore la majesté royale qu'évoque le prestigieux ensemble des Invalides, qui date de 1670. Que l'esprit de recherche scientifique, fruit de la Renaissance, fasse créer, en 1626, le Jardin des plantes et, en 1667, l'Observatoire, ce sont encore, malgré leur destination spéciale, des lieux nobles: le beau monde hante le premier et la science, dans le second, revêt, en pleine campagne, une majestueuse parure. Cité monarchique, la cité classique pratique la dévotion envers le souverain en qui s'identifie la nation qui se forme;

elle subit en même temps les influences de l'esprit de Cour, dont elle tire la mondanité qui régit les relations sociales et se manifeste par la vie de salon et par la promenade à la mode au Cours-la-Reine et au jardin des Tuileries. Des demeures princières, comme le Luxembourg de Marie de Médicis, commencé en 1615 et le Palais-Royal de Richelieu, bâti en 1636, sont accompagnées de jardins, ouverts, comme celui des Tuileries, à la vie de société, génératrice de tracés somptueux qui sont l'expression parfaite de la cité classique. Les tracés propres à cette dernière s'offrent, en effet, comme de majestueux tracés d'espaces libres, à l'usage de la haute société. Aussi ont-ils pris place, avec les édifices qui s'y rapportent, autour du Paris médiéval, resté intact. Tracés spécifiques d'une certaine civilisation, ils doivent toutefois au caractère rationnel qui les distingue une valeur univer-



LE BASSIN OCTOGONE ET LE FER A CHEVAL DU JARDIN DES TUILERIES AU XVIII^e SIÈCLE

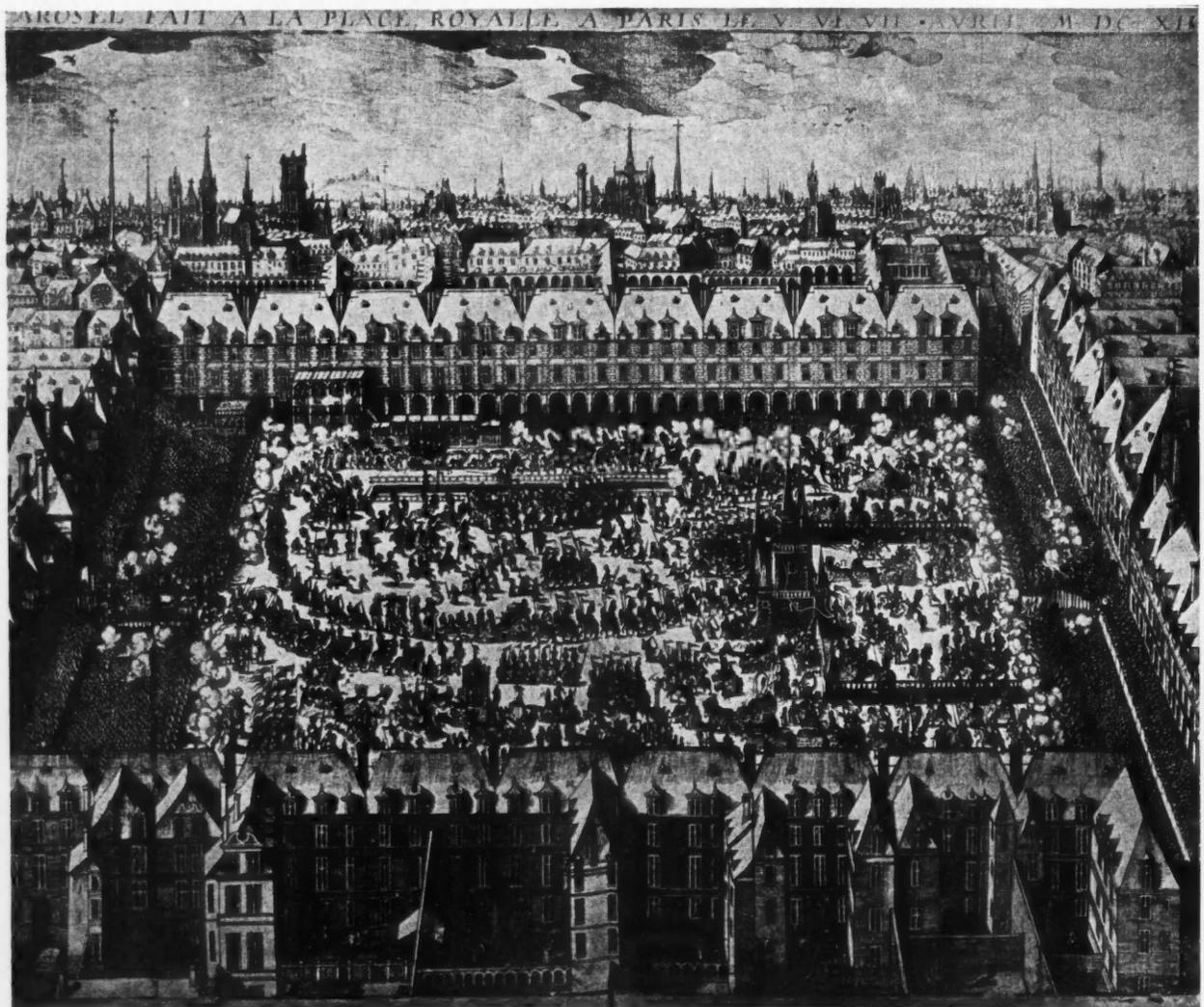
Au fond, dans l'axe, la statue de Louis XV, à l'emplacement actuel de l'obélisque de la place de la Concorde et les Champs-Élysées.



LE JARDIN DES PLANTES AU COMMENCEMENT DU XIX^e SIÈCLE

selle. C'est pourquoi ils sont à la base de l'urbanisme que l'on pratique aujourd'hui. Celui-ci, dans son expression artistique, a cette noble origine, française et royale, en ce XVII^e siècle où la raison cartésienne s'unit, dans l'âme de l'élite, à la poursuite de la gloire. Son berceau est à Paris et à Versailles, au temps du Grand Roi.

Ce Paris du XVII^e siècle nous apparaît en plein développement. Henri IV fait construire la place Dauphine et les quais de l'Horloge et des Orfèvres, en liaison avec le Pont-Neuf, qui devient la voie la plus vivante de Paris et où est érigée, en 1614, la statue de ce monarque, la première qui ait décoré une voie de Paris. La place Royale, devenue notre



LA PLACE ROYALE, AUJOURD'HUI PLACE DES VOSGES, LORS DU CARROUSEL DE 1612

place des Vosges, suscite la création du quartier noble et riche du Marais. En 1614, de deux îlots déserts, on commence à faire notre île Saint-Louis, que parent de beaux hôtels. D'autres beaux logis sont édifiés, au temps de Louis XIII, aux abords du Louvre où brille notamment, du côté de la place actuelle du Carrousel, l'hôtel de M^{me} de Rambouillet. Les faubourgs Saint-Honoré et Saint-Germain grandissent sous l'influence du palais du roi.

La communauté d'âme qui animait la ville du moyen âge s'est dissoute sous l'effet de l'individualisme, développé par la Renaissance et qui, s'il est une source de dynamisme, est aussi une cause de déséquilibre dans l'ordre social. Les localisations de richesse et de luxe, telles que celles qu'a causées le voisinage de la demeure royale, contrastent avec celles de la pauvreté et de la misère qu'on peut observer aux faubourgs Saint-Antoine et Saint-Marcel. La société moderne revêt ses traits propres, qui apparaissent dans ces autres nouveautés: le collège, le couvent et l'hôpital modernes, sans parler des casernes.

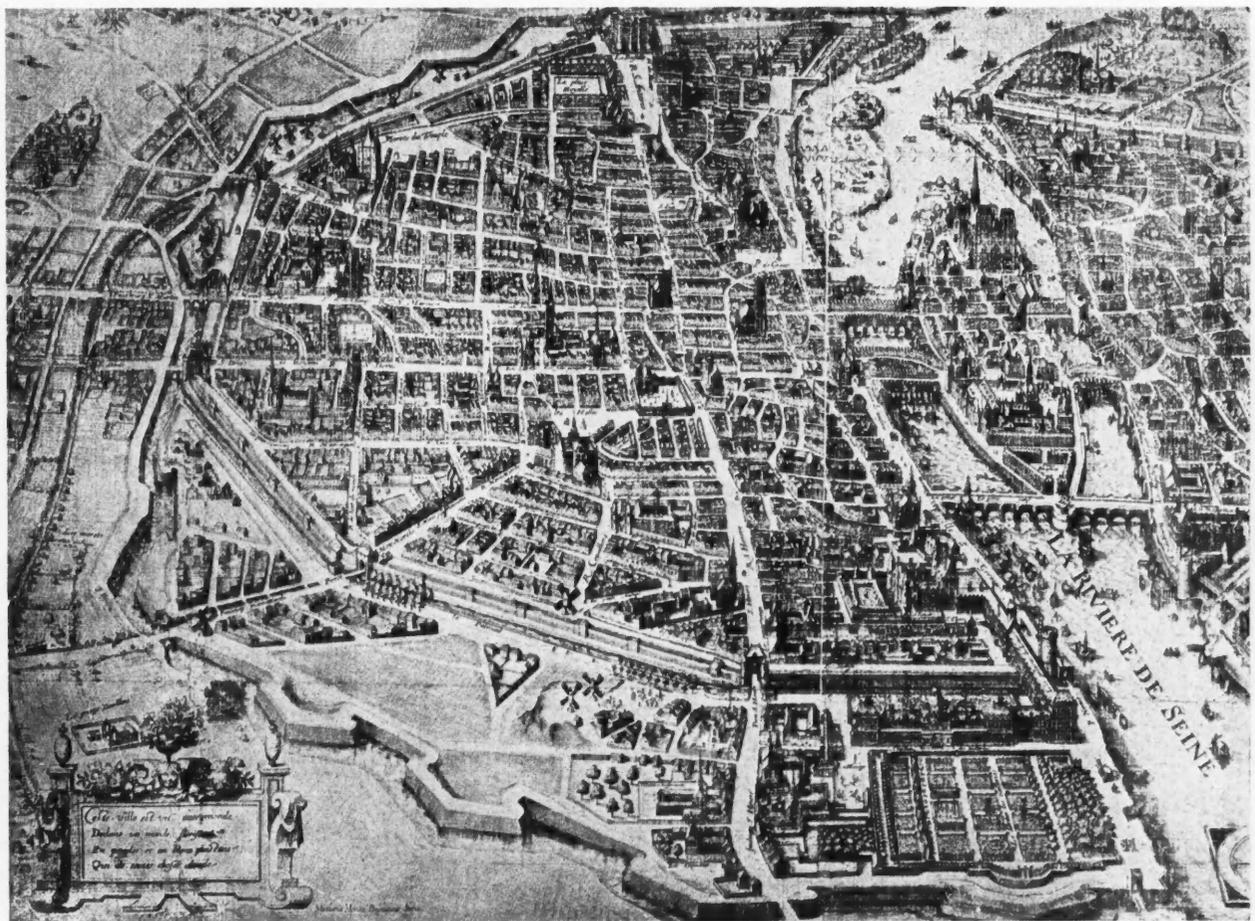
De nouveaux ponts sont l'indice de besoins accrus de circulation d'une rive à l'autre: outre les ponts Marie et de la Tournelle qui relient l'île Saint-Louis aux deux bords opposés du fleuve et sans parler de celui qui rattache cette île à la Cité, voici, en 1634, le pont au Double, tandis qu'en aval, un pont a été construit, en 1632, au droit de la rue de Beaune et que viendra remplacer, en 1685, le pont Royal. Une interpénétration plus grande se manifeste, qui tend à rompre le particularisme local, caractéristique de la cité médiévale.

Il faut étendre le périmètre fortifié de la ville. On reprend donc, en 1631, la construction d'une enceinte bastionnée, commencée au XVI^e siècle. Celle-ci part de l'extrémité occidentale du jardin des Tuileries et atteint la rue Royale, où

s'ouvre la porte Saint-Honoré. De ce dernier point, elle se dirige vers l'Est, en coupant les rues Duphot et Cambon, puis elle gagne, dans la rue de la Michodière, un peu au Nord de la place Gaillon, la porte Gaillon et, de là, la porte Richelieu, qui s'ouvre dans la rue de Richelieu, à la hauteur de la Bourse, ensuite la porte Montmartre, vers le débouché de la rue Feydeau sur la rue Montmartre, et la porte Poissonnière, vers le débouché de la rue de la Lune sur la rue Poissonnière. A partir de là et jusqu'à la Bastille, la nouvelle enceinte emprunte le tracé de celle de Charles V. Elle s'est bornée à incorporer à Paris les faubourgs Saint-Honoré, Montmartre et Bonne-Nouvelle, ayant ainsi consacré la particulière croissance de Paris vers le Nord-Ouest. Quant à la rive gauche, elle reste toujours avec son rempart de l'an 1200.

En 1670, l'enceinte bastionnée de la rive droite voit ses traits guerriers se muer en ceux d'un Cours planté d'arbres, magnifique expression de la paix française assurée par Louis XIV et origine de nos Grands Boulevards. Les portes Saint-Denis et Saint-Martin, de caractère triomphal, datent de cette transformation. La rive gauche devait recevoir un Cours semblable, élargissant enfin son périmètre. Mais commencé en ce temps, continué au XVIII^e siècle, il fut terminé seulement sous le Second Empire: il est représenté aujourd'hui par la ligne de nos boulevards des Invalides, Montparnasse, Port-Royal, Saint-Marcel et de l'Hôpital.

Louis XIV s'est installé à Versailles et, sauf durant le temps de la régence du duc d'Orléans que le jeune roi Louis XV passa aux Tuileries, le divorce entre le monarque et la capitale persistera jusqu'aux journées d'octobre 1789. Alors les Tuileries redeviendront la résidence du souverain, sous les différents régimes politiques, jusqu'à ce que les incendies de la Commune, en 1871, aient détruit ce château.



L'ANNEXION A PARIS, EN 1631, DES FAUBOURGS SAINT-HONORÉ, MONTMARTRE ET BONNE-NOUVELLE

Ce divorce, toutefois, a accentué la personnalité de Paris, qui exercera en Europe, au XVIII^e siècle, une véritable hégémonie morale.

Au XVIII^e siècle, la physionomie de Paris continue à se marquer de traits classiques. La place Louis XV ou de la Concorde est tracée autour de la statue de ce roi, inaugurée en 1763. Elle se compose avec, au fond de la rue Royale, l'église de la Madeleine, que l'on commence d'édifier en 1764; dans ce même axe, le pont de la Concorde sera construit en 1787, en face du Palais-Bourbon dont la duchesse de ce nom a entrepris la construction en 1722. Aux Champs-Élysées, l'hôtel qu'habite M^{me} de Pompadour et qui deviendra l'Élysée fait naître, au long du faubourg Saint-Honoré, maintes belles demeures. Le ruisseau d'égout, survivance de l'ancien bras septentrional de la Seine qui encerclait la rive droite au Nord de nos Grands Boulevards, est canalisé dans un lit de pierre, puis couvert, ce qui permet à la ville de s'étendre au-delà du Cours des boulevards. Celui-ci a attiré, à l'Est, dans ses allées ombrées, la vie parisienne. Il se borde çà et là de plaisantes habitations. Le lotissement des terrains de l'hôtel de Choiseul, vers 1780, amène la construction, à l'emplacement actuel de l'Opéra-Comique, de la Comédie-Italienne et du réseau de rues qui l'accompagne, tandis que, dans le même temps, l'hôtel de Condé fait place au Théâtre-Français, bâti à l'emplacement actuel de l'Odéon, avec l'ensemble coordonné de voies escortant ce théâtre ou rayonnant vers lui. Ce sont là, avec l'Opéra, les spectacles chers à la société parisienne qui, depuis le XVI^e siècle, n'a pas cessé de faire du théâtre l'un de ses grands divertissements.

Sur la rive gauche, l'École Militaire, que précède le vaste espace du Champ-de-Mars, est bâtie en 1752, et le sommet du pays latin se couronne magnifiquement de la nouvelle église de l'abbaye de Sainte-Genève, dont la première pierre fut posée en 1764 et qui deviendra, au temps de la Révolution, le Panthéon. Sur cette même rive, s'achève pompeusement l'église Saint-Sulpice, commencée au siècle précédent et l'on bâtit aussi les Ecoles de chirurgie (aujourd'hui École de Médecine) et la Monnaie. Les Ecoles de droit entrent dans la composition de la place harmonieuse précédant le Panthéon et dans l'axe de laquelle est conçue la rue Soufflot.

Au temps de Louis XVI, la machine à vapeur, dont le rôle révolutionnaire agitera la vie économique et sociale au siècle suivant, fait de modestes débuts sous la forme des pompes à feu des frères Perrier, installées à Chaillot et au Gros-Caillois et qui approvisionnent Paris d'eau de Seine épurée. Une fois de plus, un germe puissant de transformation urbaine est déposé aux faubourgs. Dans cette machine est incluse une force matérielle énorme, comme il y a des forces d'autres sortes dans l'œuvre des philosophes et dans l'âme de Jean-Jacques Rousseau. Ces dernières forces, spirituelles et morales, s'exercent aussi sur les hommes et, par eux, sur la ville. Jointes au fond ancestral de culture classique, elles ont

contribué à faire la Révolution, suscitée, d'autre part, par le jeu des forces économiques et sociales et l'évolution politique, ainsi que par l'action féconde de personnalités, favorisée enfin par ces rencontres fortuites que comporte l'aventure de la vie.

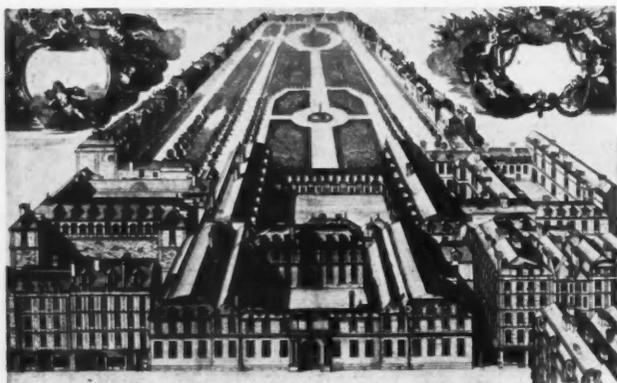
Or Paris est un grand centre de vie aventureuse. Que le futur Philippe Egalité, propriétaire du Palais-Royal, fasse construire, peu avant la Révolution, les galeries entourant le jardin de ce palais, afin de s'enrichir par leur utilisation commerciale, la population y afflue et ce lieu devient le cœur de Paris et restera tel jusqu'au milieu du XIX^e siècle.

Autour de cette ville, une nouvelle enceinte vient témoigner de la croissance urbaine. Il s'agit toutefois d'un simple mur d'octroi que les fermiers généraux, préposés à la levée de ces droits, ont été autorisés, en 1785, à élever. Elle est représentée aujourd'hui, sur la rive droite, par la ligne des boulevards de Bercy, Reuilly, Picpus, Charonne, Ménilmontant, Belleville, la Villette, la Chapelle, Rochechouart, Clichy, Batignolles, Courcelles d'où, par les avenues de Wagram et Kléber, elle gagne le Trocadéro et, sur la rive gauche, par la ligne des boulevards de Grenelle, Garibaldi, de Vaugirard, Edgar-Quinet, Raspail, Saint-Jacques, d'Italie et de l'Hôpital.

La croissance de Paris, au cours des XVII^e et XVIII^e siècles, ne doit pas toutefois nous illusionner. On évalue, en effet, la population de cette ville, en 1637, à 415.000 âmes et, en 1789, à 525.000 âmes. Le taux d'accroissement est bien au-dessous de celui qui a suivi la Révolution: 550.000 habitants en 1801, contre près de trois millions aujourd'hui.

La Révolution a fait non seulement la nation, mais encore la ville une et indivisible. C'est à ce moment qu'ont disparu, à Paris, les derniers vestiges des droits féodaux territoriaux. Néanmoins la vie de quartier a persisté; même aujourd'hui, il en subsiste des traces. Pareillement des survivances de l'âge agricole de la ville se remarquent jusque dans le premier tiers du XIX^e siècle. La Révolution a été un fait d'âme, dans le destin de Paris. La Déclaration des Droits de l'homme et du citoyen en témoigne, comme aussi la nature de l'édifice le plus caractéristique de ce temps et qui fut l'Autel de la Patrie, au Champ-de-Mars. Des coups d'ailes marquent le ciel de Paris. Ce fut un temps créateur, parmi les destructions amoncelées. Nulle étape de l'évolution urbaine n'a été peut-être plus nette. Simple étape toutefois, mais non coupure, car le présent est toujours l'œuvre du passé, qui s'y incorpore. De fait, le classicisme continue dans les âmes et sur la ville. Même il se trouve fortifié par un retour à la source gréco-latine. L'ombre de Sparte et de Rome s'allonge sur le sol de Paris. La liberté et la patrie ont des résonnances antiques. La gloire hante les imaginations, comme au temps de la Renaissance. Et tout cela se reflète sur la ville. Paris, qui incarne la Révolution, grandit, parce qu'elle devient la capitale agissante de la France unifiée.

L'utilisation des vastes domaines parisiens — religieux surtout — devenus biens nationaux, changea, sur bien des



LE PALAIS-ROYAL AU XVII^e SIÈCLE



LE PALAIS-ROYAL AVEC SES GALERIES, AU COMMENCEMENT DU XIX^e SIÈCLE

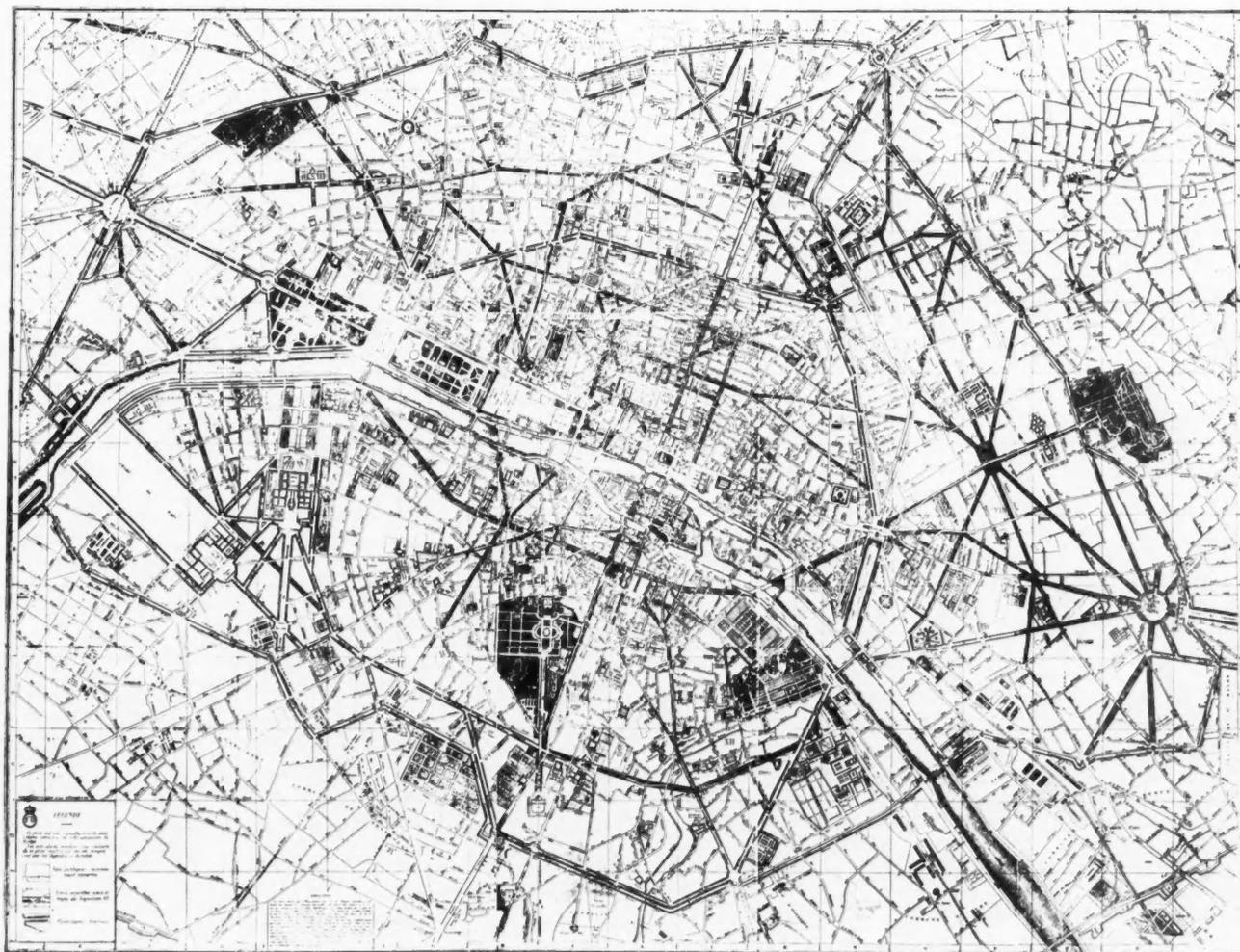
points, l'aspect de notre cité. Il faut attendre toutefois le Consulat et l'Empire pour assister à des réalisations. De 1801 datent la partie de la rue de Rivoli sise le long du jardin des Tuileries, ainsi que la place et la rue des Pyramides et la rue de Castiglione, prolongée, peu après, par la rue de la Paix. Les rues Duphot, Richepanse, Cambon, de Mondovi et du Mont-Thabor leur sont contemporaines. La colonne Vendôme, inspirée par la colonne Trajane de Rome, est inaugurée en 1810. La Madeleine se transforme, en 1806, en un temple de la Gloire. Cette même année a vu naître les arcs de triomphe de l'Étoile et du Carrousel, reflet de la Rome des Césars sur la capitale de l'empire de Napoléon I^{er}. On bâtit, en 1808, la Bourse, dans une note gréco-latine, dont on enjolive la façade, sur la Seine, du Palais-Bourbon, en harmonie avec celle de la Madeleine. Par contraste, la construction métallique se remarque aux ponts des Arts et d'Austerlitz, les premiers ainsi construits en France. En aval, le pont d'Iéna ménage un nouveau passage sur la Seine. L'eau de l'Ourcq est amenée à Paris et le canal Saint-Martin creusé. Un Paris Directoire et Premier Empire survit encore partiellement, au Nord de nos Grands Boulevards. Ces derniers, du côté du boulevard des Italiens, s'étaient ouverts à la vie mondaine renaissante, au temps du Directoire.

Sous la Restauration (1814-1830) et le règne de Louis-Philippe (1830-1848), le développement de Paris revêt l'aspect de lotissements particuliers, comme ceux qui ont donné naissance aux cités François I^{er} et Beaujon ou au quartier de l'Europe. Les passages couverts sont à la mode. A ce temps remontent des ponts tels que ceux de Bercy,

d'Arcole, du Carrousel, des Invalides. De 1828, datent les premiers omnibus. Sous Louis-Philippe, la place de la Concorde a pris ses traits actuels, avec, au centre, l'obélisque de Louqsor. En 1840, furent construites les fortifications, démolies après la guerre de 1914. Le romantisme donne à la pensée et à l'art une nouvelle direction, dont se ressent la ville.

Cependant la grande industrie, engendrée par le machinisme et qui s'est introduite à Paris au temps du premier Empire et de la Restauration, commence à produire ses effets urbains sous le règne de Louis-Philippe. Sous ce même règne, entre en scène le chemin de fer, nouvel agent de concentration pour Paris. L'échelle des choses va grandir et l'évolution économique s'accélérer. Les premières répercussions sociales se manifestent et donnent à la révolution de 1848 son caractère propre. Il faut transformer Paris, resté jusqu'alors tel que les vieux âges l'ont modelé et qui ne correspond plus aux progrès de la civilisation matérielle. Ce fut l'œuvre de Napoléon III et du préfet de la Seine Haussmann, de 1853 à 1870. Il en est sorti la ville de nos jours.

Aux gares — ces véritables portes de Paris — viennent se rattacher de larges voies. La ligne des boulevards de Strasbourg, Sébastopol, du Palais et Saint-Michel forme, avec la rue de Rivoli prolongée vers l'Est jusqu'à la rue Saint-Antoine, la nouvelle croisée de Paris. Assurée par ces deux dernières rues, la jonction entre les places rayonnantes de l'Étoile et de la Nation, l'est encore par une sorte d'allonge à la ligne des Grands Boulevards, sous l'aspect, à



PLAN DES VOIES OUVERTES SOUS LE RÈGNE DE NAPOLÉON III

Du Vieux Paris au Paris Moderne, par André Morisset

l'Est, du boulevard Voltaire et, à l'Ouest, du boulevard Haussmann et de l'Avenue de Friedland. Le rayonnement de l'Étoile se complète et dessine douze voies magistrales. La place de la République étend son rôle de carrefour par le débouché, à ce point, de trois nouvelles voies: le boulevard Voltaire, qui croise le boulevard Richard-Lenoir établi sur le canal Saint-Martin couvert, l'avenue des Amandiers, amorce de notre avenue de la République, enfin la rue de Turbigo. Celle-ci aboutit, d'autre part, aux Halles Centrales, reconstruites telles qu'elles existent de nos jours et auxquelles les rues du Pont-Neuf et des Halles servent de débouché vers le Sud. Un autre carrefour — celui-ci de caractère luxueux, comme la rive droite occidentale à laquelle il appartient — a pour centre l'Opéra, que l'on commence de bâtir en 1861. Des dégagements sont ménagés à l'Hôtel de Ville par la rue Lobau et l'avenue Victoria. Enfin l'on achève l'ensemble du Louvre et des Tuileries, commencé au XVI^e siècle.

La rive gauche a son boulevard intérieur, qui est le boulevard Saint-Germain. Celui-ci est doublé, sur une partie de son parcours, par la rue des Ecoles, que la rue Monge réunit au carrefour des Gobelins, où aboutissent l'avenue des Gobelins, les boulevards de Port-Royal et Saint-Marcel — ces deux derniers complétant le cours périphérique commencé sous Louis XIV — enfin le boulevard Arago. Quant à la Cité, elle ne contient plus guère que des édifices publics: à la cathédrale, que l'on dégage démesurément par le parvis actuel, au Palais, viennent s'ajouter le nouvel Hôtel-Dieu, la Préfecture de police, une caserne et le tribunal de Commerce.

Outre de nombreux squares intérieurs, de grands espaces de verdure, à la périphérie, forment des réserves d'air: le bois de Boulogne élégant, somptueusement rattaché à la ville par l'avenue de l'Impératrice (aujourd'hui avenue Foch), le bois de Vincennes, populaire, que l'avenue Daumesnil relie à la ville, le parc Moutsouris et les Buttes-Chaumont, de caractère analogue, le parc Monceau, qui participe de l'Ouest luxueux. De nouveaux ponts sont construits: les ponts National, de Solférino, de l'Alma — auquel se rattache le percement des avenues Rapp et Bosquet ainsi que de l'avenue de l'Alma — enfin le pont-viaduc d'Auteuil.

Les expositions universelles de 1855 et de 1867 ont ouvert l'ère de ces sortes de joutes entre les nations, dans le champ fécond du labeur pacifique. La transformation de Paris a consisté non seulement en de larges percées de voies et en de nouveaux édifices publics, elle a porté encore sur l'équipement de la ville moderne en espaces libres, en eau potable et en égouts. Elle s'offre à nous dans la note classique ancestrale, vivifiée par les besoins modernes. Elle est un modèle inégalé de réalisations d'ensemble, à la fois méthodiques et hardies, effectuées en moins de vingt ans. Elle a

coïncidé avec une extension considérable de la ville, réalisée en 1860 et qui a incorporé à cette dernière le territoire compris entre le mur d'octroi des fermiers généraux et les fortifications de 1840. Des localités, qui s'égreuaient, chacune avec son caractère propre, à travers la campagne parisienne d'antan, sont entrées dès lors dans la ville: Auteuil, Passy, les Batignolles, Montmartre, la Chapelle, la Villette, Belleville, Charonne, Bercy, sur la rive droite, Vaugirard et Grenelle, sur la rive gauche. Cette annexion vient encore souligner, au profit de la rive droite, la disproportion qui, dans une ville de cours d'eau, existe toujours entre les deux rives.

Les travaux, sous la Troisième République, ont porté en particulier sur la périphérie. Les expositions universelles se sont succédé en 1878, 1889 et 1900. À la première on doit le Trocadéro et les aménagements environnants, de la seconde il est resté la Tour Eiffel et, de la troisième, le Grand et le Petit-Palais des Champs-Élysées, avec le pont Alexandre III. Les progrès des sciences de la matière et les applications pratiques de ces dernières donnent à la ville de nos jours son caractère spécifique. Un effort de réalisations sociales tend à adapter Paris, comme il importe, aux besoins de tous. Le souci de rendre les conditions d'existence satisfaisantes, à tous égards, pour l'ensemble de la population est la donnée essentielle du problème urbain d'aujourd'hui. Paris cherche à le résoudre par des habitations à bon marché ou à loyer modéré, par des terrains de sport, piscines, etc. Les loisirs des ouvriers et employés, qu'il faut utiliser autant pour l'esprit que pour le corps, ajoutent leur élément propre à ce complexe urbain, accru de toute la complexité d'une circulation automobile intense et d'une énorme banlieue, de formation désordonnée et faisant corps avec la ville immense, sans parler des problèmes que pose l'aviation. Du point de vue des réalisations qu'exige le temps présent, la construction du Métropolitain, la démolition des fortifications sont des faits qui comptent. Le danger de la guerre aérienne oblige, d'autre part, à décongestionner l'agglomération parisienne. Une silhouette urbaine, différente de celle de nos jours, s'entrevoit dans les lointains de l'avenir. Mais il ne faut pas oublier que la personnalité de l'être urbain, comme celle de l'être humain, est faite de tout son passé et que c'est de l'humble bourgade, bien close dans l'île de la Cité, qu'est issue, sous l'effet du libre arbitre de l'homme et au gré de l'aventure de la vie, la ville prestigieuse qui, en un moment fuyant de son évolution créatrice, s'offre aux regards et, souhaitons-le, à la sympathie des visiteurs de l'Exposition de 1937.

Marcel POËTE.



LE BOIS DE BOULOGNE AU TEMPS DU SECOND EMPIRE



VUE DE LA PLACE LOUIS XV EN 1789

LES PROBLÈMES D'ESTHÉTIQUE

Par Elie DEBIDOUR

Secrétaire de la Commission du Vieux Paris à la Préfecture de la Seine

Un exposé des problèmes d'esthétique qui peuvent se poser à Paris est nécessairement d'une grande complexité, en raison de la diversité des aspects sous lesquels se présentent ces problèmes.

Question de définition d'abord. Le plus simple souci de méthode engagerait à classer les éléments divers de la beauté de Paris. Mais la tâche est loin d'être aussi simple qu'on peut le penser. Dans l'acceptation la plus commune, et la plus naturelle, les monuments illustres, les perspectives classées, composent l'essentiel de ce tableau. Mais qui oserait dire que le site imprévu, l'accident heureux, la survivance savoureuse n'y prennent pas une place aussi importante ? La séduction du décor de la cité est faite de cette variété reposante qui juxtapose l'ordonnance voulue au paysage spontané. C'est un joyau que la perspective des Invalides, artificiellement créée; mais la pointe de l'île de la Cité, vue des ponts d'aval, œuvre nonchalante et désordonnée de l'histoire, est un des plus précieux paysages urbains qui existent. Un bouquet d'arbres de hasard inclinés sur le Pont Royal au pied du Louvre, compte plus à cet égard que maint square très soigné. Où commence, où finit la beauté de Paris ? Il est à penser que cette notion n'a d'autres limites que celles d'une sensibilité raffinée ou attendrie, ce qui ne facilite pas la solution des problèmes de conservation et d'entretien.

Changeons de point de vue. La beauté de Paris n'est pas faite seulement du passé et de la nature. En cette ville d'une incomparable activité, qui n'arrête pas de créer, de remplacer, de construire, elle est faite, elle doit être faite aussi de l'œuvre nouvelle, qui traduira l'esprit de son temps. Mais quel jugement porter sur cette œuvre, souvent hardie, déconcertante ? Qu'est-ce qui est beau ? Qu'est-ce qui est laid ? Par quoi la traditionnelle élégance de Paris est-elle trahie, ou au contraire accrue d'un apport original ? Qui décidera entre l'application sans tact d'une formule nouvelle et l'œuvre audacieuse mais nuancée, d'un véritable artiste ? Aucune école, aucun corps, aucun comité ne peut exercer ce magistère, et la beauté neuve de Paris est sans guide, au risque de bien des accidents.

Troisième aspect; troisième élément d'incertitude: Qui est responsable de la beauté de Paris ? Qui la surveille, l'entretient, l'enrichit ou la compromet ? Nous répondrons tout de suite qu'à une question posée dans ces termes, et qui a le mérite de la logique, de la raison, il n'y a pas de réponse satisfaisante. Cette direction unique n'existe pas. Et elle ne peut pas exister, parce que Paris n'est pas une cité purement municipale, comme les autres. C'est une cité nationale, siège séculaire des pouvoirs publics, où l'Etat, propriétaire d'un immense patrimoine d'art et gérant d'une infinité de services, se manifeste, avec une souveraine indépendance, fait des constructions et des aménagements. Cependant, la municipalité parisienne poursuit de son côté son œuvre édilicitaire ou somptuaire. Il y a contact; il n'y a pas concours.

Cette direction unique encore ne saurait exister, pour la raison bien simple que la masse du décor parisien est aux mains de la propriété privée, armée de ses droits légitimes, auxquels toute limitation ne s'applique que par mesure réglementaire très large ou par mesure exceptionnelle et exorbitante du droit commun.

Nous sommes amenés en définitive à nous poser les deux questions suivantes:

1° Quelle est l'action des collectivités publiques sur la beauté de Paris ? Et qui la dirige ?

2° Quelles sont les règles protectrices de la beauté de Paris qui s'appliquent aux particuliers ?

Nous n'ajouterons que peu de chose à ce qui vient d'être dit sur le rôle de l'Etat. Son patrimoine est splendide: Notre-Dame, le Louvre, les Tuileries, les Invalides... le tout entretenu et géré avec vigilance et une science profonde par la Direction générale des Beaux-Arts. L'Etat crée aussi, pour répondre à des besoins d'utilité ou de magnificence. Tous ses projets doivent être en matière de construction, soumis au *Conseil général des Bâtiments civils*, où les artistes et les maîtres ont une place prépondérante. A vrai dire, il est arrivé que les avis de ce Conseil, pourtant obligatoires, n'aient pas été suivis par des ministres impatientes ou autoritaires: nous devons à ce déplorable esprit d'indépendance l'altération de la perspective de l'Ecole militaire par le bâtiment des Assurances sociales, détestable exemple du mépris des règles que la loi impose aux simples particuliers. Sans doute n'a-t-on pas aussi mesuré à sa valeur l'inconvénient, pour ne pas dire plus, des adjonctions utilitaires du Collège de France, dans un cadre qu'on pouvait croire réservé à la dignité et à la sobriété universitaires. L'action de l'Etat sur l'esthétique parisienne qui s'est souvent traduite par des œuvres fortes et belles, est donc, on le voit, de valeur inégale.

Celle de la Ville de Paris s'exerce de façon beaucoup plus variée. Elle aussi est gérante d'un important domaine privé, soit ancien, comme les quelque 80 églises que la loi de séparation lui a dévolues, soit moderne, qu'elle construit et qu'elle orne; l'un et l'autre confiés à son remarquable corps d'architectes, et sous le contrôle, pour les constructions neuves, de son *Comité consultatif d'architecture*, où figurent d'éminents artistes, et qui joue à son égard un rôle analogue à celui que tient auprès des services de l'Etat le Conseil général des bâtiments civils.

Mais surtout la Ville agit édilicitaire sur la forme et la physionomie de la cité: 1°, par l'exécution des opérations de voirie; 2° par l'aménagement du décor de la voie publique.

Les beaux tracés, les places somptueuses, ont été depuis l'âge classique, l'orgueil de l'édilité parisienne, soutenue, dirigée, sinon commandée par le pouvoir central, fort attaché à manifester sa gloire par la beauté de Paris. Elle nous a laissé de hauts témoignages de ses conceptions d'art urbain traduites par les meilleurs architectes. Rappelons-nous la place Royale, puis la place Vendôme, œuvre de Mansart, la place Louis XV, œuvre de Gabriel. Napoléon imagine la voie monumentale d'une sobriété si louable qui borde le Louvre et les Tuileries. On lui doit la conception définitive de la perspective triomphale des Champs-Élysées. Plus tard le Second Empire brille à cet égard d'un éclat exceptionnel, par son remarquable souci des perspectives et des ordonnances, qui nous a valu notamment, avec le chef-d'œuvre des douze avenues rayonnantes de l'Étoile, l'avenue du Bois et l'avenue de l'Opéra.

A la vérité, toutes ces opérations reflètent une volonté de magnificence, une idée triomphale, sur lesquelles, de nos jours, les nécessités impérieuses de la circulation ou de l'assainissement tendent à prendre le dessus. On n'en doit que louer davantage l'administration municipale de nombre de réalisations désintéressées telles que la place de la République, la place d'Italie, la place de la Nation. Et dans cet ordre d'idées, l'on admirera, avec le très bel aménagement de la porte St-Cloud, ceux des autres accès, notamment de la porte Maillot, qui se réalisent peu à peu, malgré de très lourdes suggestions et des difficultés inconnues de nos prédécesseurs. Des directions techniques de la Préfecture de la Seine (*Plan de Paris, Architecture, Travaux*) assistant les commissions compétentes du Conseil municipal, tiennent la place de cette sorte de directeur de l'aménagement de Paris, que paraît avoir plus ou moins entrevu la Révolution en instituant la fameuse « Commission des artistes » (c'est-à-dire: des hommes de l'art). Hâtons-nous d'ajouter que le plan d'aménagement de Paris, œuvre immense, préparée minutieusement, conformément à la loi de 1919-1924, par M. le Directeur Doumerc, et qui sera soumis à la Commission d'aménagement de la région parisienne, puis à la Commission supérieure d'aménagement des villes, offrira maints exemples des solutions les plus intéressantes pour l'esthétique parisienne.

Le décor de la voie publique offre incontestablement pour l'embellissement de Paris des facilités plus grandes en ce que la ville, dans un grand nombre de cas, travaille sur son propre domaine, sans avoir à trancher dans le vif de la propriété privée. Le décor et ses formes habituelles sont bien connus: ce sont essentiellement les jardins et les monuments.

Les premiers sont certainement une des plus belles parures de la Cité, qui en accroît sans cesse le nombre. Tout y témoigne de l'art avec lequel ses jardiniers y savent accommoder aux nécessités de l'usage public la grâce et la fraîcheur des aspects naturels et à masquer dans toute la mesure du possible les sujétions obligatoires de cette verdure administrative. Qu'il nous soit permis de signaler, comme capitale pour l'intérêt de la physionomie de Paris, la tendance intéressante de la ville et de son Conseil municipal à ne négliger l'aménagement d'aucun espace libre, si petit soit-il, à fleurir et à planter le moindre écart, à faire courir le lierre sur les murailles. Certaines de ces créations charmantes rompent avec bonheur la monotonie des rues, et marquent d'un accident imprévu l'uniformité de la ville. Ce qui a été fait ainsi, derrière l'Institut en est un joli témoignage, et plus encore les menus jardins aménagés aux chevets ou aux flancs des églises dégaugées: St-Séverin, St-Julien-le-Pauvre, St-Laurent, et qui marient leurs vitrages aux visibles architectures.

La décoration monumentale ne réunit pas toujours la même unanimité de suffrages. Elle compte des morceaux illustres ou d'une fort belle tenue. Mais il est permis de regretter la prépondérance excessive de la statuaire commémorative de personnages sur les autres modes de décoration de la voie publique. Peut-on même à cet égard parler de décoration? Bien souvent on ne cherche pas une statue pour orner un emplacement, mais un emplacement pour placer une statue. On en comptait 10 de ce genre en 1870. Il en existe maintenant 174 et ce nombre s'accroît avec rapidité. On a bien souvent signalé cet excès qui réduit à peu de chose toute autre recherche d'art pur ou de décoration, telle que cette jolie tradition des fontaines, encore si vivante au siècle dernier. Encore faut-il ajouter que nombre de ces monuments sont écartés ou amendés, en ce qui concerne la Ville de Paris, par la *Commission administrative des Beaux-Arts*, et par le *Comité technique et d'esthétique*, chargés par la Préfecture de la Seine, d'émettre son avis, l'une sur la valeur des œuvres en elles-mêmes, l'autre sur la convenance des emplacements proposés. Mais il est temps d'adopter et d'appliquer des mesures restrictives rigoureuses. Le Conseil municipal, d'accord avec les services administratifs, y paraît fermement décidé.

Nous arrivons à l'un des points les plus délicats du problème esthétique à Paris (comme d'ailleurs dans toute autre ville): la réglementation de la construction privée, dont tout le monde reconnaît qu'elle peut altérer la beauté de Paris. Les barrières et les moyens d'action sont ici assez fragiles. Un règlement de voirie — du 13 août 1902 — principalement inspiré par des considérations d'hygiène, réglant, dans l'enveloppe de gabarits très larges, formes, saillies et hauteurs — ces dernières strictement, et dans toutes les parties de Paris, proportionnelles à la largeur des voies; et c'est tout. Sur une voie de 20 m., un immeuble peut atteindre 30 à 34 m. Ainsi s'explique le nombre de constructions irritantes, mais surtout déplacées par rapport à leur entourage, qui ont offensé les yeux des parisiens par leur forme massive, leur allure agressive et surtout le disparate avec la modération environnante et les monuments voisins. Il y a là des ruptures d'échelle, des altérations même de vues et de perspectives. Personne n'est en faute et les règlements sont strictement appliqués. Mais ce sont les règles elles-mêmes qui sont à réformer.

Un premier pas a été fait dans cette voie en 1911 à la suite de diverses constructions qui avaient particulièrement ému l'opinion. Une disposition de loi est venue donner au Préfet de la Seine le pouvoir de faire au constructeur des prescriptions exorbitantes du droit commun « dans l'intérêt de la préservation des perspectives monumentales et des sites », sous réserve de recours au Conseil d'Etat. L'usage judicieux qui a été fait de ce pouvoir précieux a permis d'éviter de véritables attentats. Encore faut-il que le lieu intéressé présente nettement les caractères de « perspective monumentale » ou de « site », ce qui n'est pas toujours le cas.

Il y a sans doute davantage à faire. MM. Pontremoli, Pierre Paquet, et nous-mêmes, avons demandé à la Commission ministérielle des Perspectives monumentales de Paris, chargée de réviser le décret de 1902, d'admettre le principe de régimes différents de la construction pour les différentes parties de Paris, ou un régime d'exception pour certaines d'entre elles. Il est difficilement admissible que les mêmes hauteurs par exemple soient valables en des quartiers où les maxima ne gênent rien, et en d'autres où ils altèrent toute une physionomie de pondération et de modestie. Est-il concevable qu'un bloc de 35 m. de haut s'élevât au chevet de Notre-Dame ou sur l'un des quais de l'île St-Louis, comme cela est licite? Certainement non, la notion de zone, mise en pratique par un certain nombre de villes étrangères, s'impose ici de toute évidence. La Commission ministérielle des Projections monumentales, sous réserve de détails d'application, l'a admis.

Nous avons parlé de cette Commission. Il convient d'en indiquer d'un mot l'origine et le caractère. C'est en 1909 qu'elle fut créée à la suite d'incidents qui n'avaient pas été sans émouvoir l'opinion éclairée (hôtel Astoria, surélévation d'immeubles rue de Rivoli, etc...). Ses travaux interrompus par la guerre ont repris sur une constitution nouvelle en 1928. Elle a pour objet 1° d'établir une liste des sites urbains qu'il convient de préserver par des mesures spéciales; 2° d'étudier la révision du décret de 1902. Les deux ordres de travaux sont fort avancés. Mais il s'agit d'une Commission consultative, qui propose. Et en ce qui concerne la première de ses attributions, l'application des mesures qu'elle préconise ne laisse pas en l'état actuel du droit d'être malaisée. Elle a du moins indiqué avec précision les points sensibles et les remèdes.

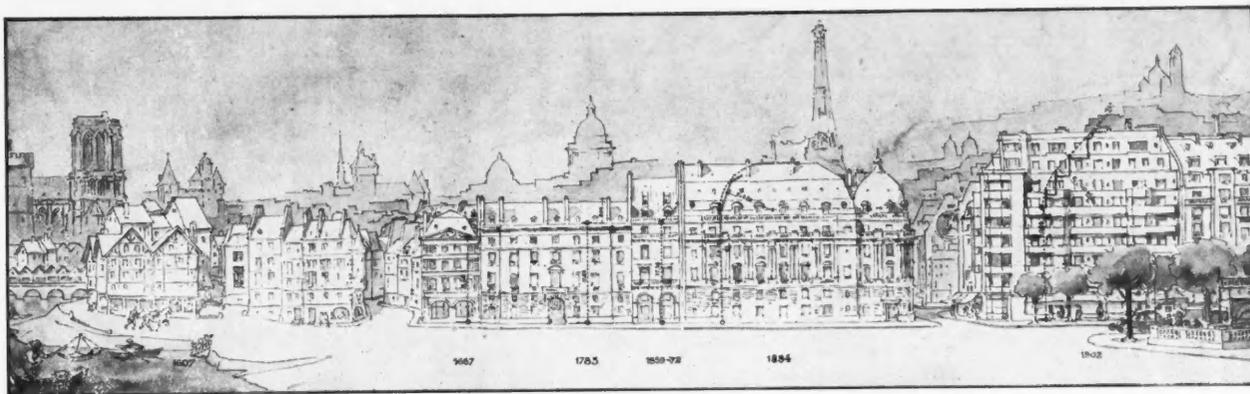
A la *Commission des Monuments historiques* ressort la tâche, pour Paris comme pour toute la France, de contrôler l'entretien et les modifications des monuments historiques classés, et de se prononcer sur les propositions de classement. Disons tout de suite que l'application de la législation des monuments historiques rencontre à Paris comme ailleurs des difficultés sérieuses. L'adhésion des propriétaires est requise pour cette mesure, et la servitude du classement fait reculer nombre d'entre eux. Ajoutons que le charme des vieilles choses de Paris est bien souvent constitué — à part les morceaux capitaux — par des détails, une allure générale d'archaïsme (cela est particulièrement sensible au Marais et dans l'île St-Louis) qui, ne représentant qu'à demi le fort intérêt d'art ou d'histoire nécessaire, au nom desquels tout au moins il est difficile de limiter les droits du propriétaire. Très peu d'immeubles *privés* sont classés à Paris, et ils ne l'ont été que grâce à des dispositions de volonté exceptionnelles.

Pareille observation est à présenter, en ce qui concerne la législation de protection des sites, dont l'application est soumise à Paris à la *Commission départementale des Monuments naturels et des sites*. Les droits des propriétaires sont à peu près les mêmes. En fait, seules consentent les collectivités publiques propriétaires de sites à perpétuelle destination. Les Champs-Élysées (jardin), le Cours-la-Reine, l'Esplanade des Invalides, sont les seuls sites classés de Paris parce que la Ville de Paris, propriétaire, l'a bien voulu. Mais l'Etat jusqu'à présent s'est montré peu disposé à admettre le classement de parties de son domaine, telles que la pointe du Vert-Galant, ou les rives de la Seine. Il a fallu des négociations de M. Edouard Renard, Préfet de la Seine, et un accord amiable difficilement obtenu pour sauver le magnifique platane qui ombrage le Pont-Royal. Se représente-t-on bien, d'autre part, la difficulté de faire rentrer un site urbain, c'est-à-dire bâti en totalité ou en partie dans le champ d'application de la loi? Dans l'acception commune, l'île de St-Louis est un site; mais au regard de la loi, c'est 200, 300 propriétés ou plus à frapper d'une servitude non modificandi assez étendue! Il y en a bien d'autres exemples. C'est un paysage urbain plein de saveur que l'apparition de St-Etienne du Mont au sommet d'une ruelle ancienne presque intacte. Mais ce paysage est fait de vingt maisons peu ou mal habitables, qu'il faudrait consolider à jamais!

Nous pensons avoir indiqué l'étendue et le nombre des questions qui peuvent se poser quand il s'agit de conserver à une cité comme Paris, à la fois sa noblesse, son charme, et son caractère traditionnel, sans nuire aux exigences de son développement matériel. L'on dispose pour cela, outre les moyens d'action des collectivités publiques, d'un matériel législatif et réglementaire sans grande unité, mais utile et souvent efficace, d'une sorte de conseil permanent, quoiqu'épars, formé par les différentes commissions consultatives créées pour des objets précis.

La beauté de Paris réclame autre chose encore peut-être: une sorte d'attention passionnée, de sensibilité irritable et sans cesse en éveil. Et nous nous en voudrions de ne pas mentionner dans cette esquisse le faisceau de bonnes volontés agissantes que représente un groupe sans autorité définie, mais d'une considérable influence morale et pour qui la sauvegarde de Paris est une préoccupation de tous les jours. La *Commission municipale du Vieux Paris*, composée de savants, d'artistes et de parisiens éclairés, travaille pour Paris comme pour un village natal, toujours prête à l'initiative, à la protestation, à la négociation patiente aussi, et n'attendant pas d'être consultée pour agir et pour dénoncer. Il n'est pas exagéré de penser qu'elle entretient une atmosphère et provoque de précieuses hésitations. Méthode lointaine et pourtant efficace, dont on peut espérer, si la lettre est insuffisante, toutes les ressources vivifiantes de l'esprit.

Elie DEBIDOUR.



ÉDIFICES D'HABITATION ET RÈGLEMENTS DE VOIRIE

Par Julien QUONIAM
Architecte en chef-adjoint de la Ville de Paris

Les monuments, parure d'une ville, en constituent l'attrait principal. Mais les maisons des habitants lui impriment son caractère essentiel, variable selon les temps et les lieux et marqué du sceau des réglementations auxquelles elles ont été soumises.

A Paris, les époques antérieures au 17^{me} siècle ne nous ont laissé que peu de vestiges de l'influence que les ordonnances de police ont pu exercer sur l'aspect des maisons d'habitation et, par extension, sur la physionomie générale de la Cité.

Les autorités de ce temps semblent n'avoir eu que des idées relativement limitées quant à l'organisation urbanistique de la ville, et les constructeurs, prenaient à leur gré les vues, jours et accès des bâtiments, empruntaient le domaine public pour l'établissement des perrons, entrées de caves, saillies de façade. Nous possédons d'ailleurs, grâce à des documents iconographiques et à des reconstitutions, une image assez nette et fort pittoresque de l'allure présentée aux 15^{me} et 16^{me} siècles, par le groupement très dense des bâtiments d'habitation. La plupart, élevés de trois ou quatre étages et construits en pans de bois, étaient couverts d'une toiture à deux versants dont le faîte était dirigé perpendiculairement à la façade, de telle sorte que chacun d'eux présentait sur rue un pignon aigu.

A partir du 17^{me} siècle jusqu'à nos jours, il est possible de suivre les résultats de l'intervention des Pouvoirs Publics, placés dans l'impérieuse obligation de réfréner les excès des emprises particulières et de veiller à la sécurité des habitants, puis successivement contraints d'élargir les voies de circulation, de codifier les droits respectifs de voisinage, de protéger la santé publique, de sauvegarder les aspects remarquables dus aux monuments et aux sites et enfin, dans certains cas, d'assigner aux immeubles, dans le cadre d'une composition d'ensemble, des emplacements et des dimensions déterminés et parfois même un caractère architectural obligatoire.

Depuis trois siècles, à l'aide de réglementations de plus en plus précises et qui sont désignées sous le terme générique de « Règlement de voirie », les autorités administratives sont ainsi parvenues à imposer aux constructeurs des obligations édictées dans l'intérêt collectif de l'hygiène et de la salubrité publique, puis de l'esthétique. En présence du développement continu de l'agglomération parisienne, incitant les propriétaires à édifier des immeubles toujours plus hauts, toujours plus denses afin d'en tirer un profit sans cesse accru et souvent abusif, la tâche essentielle du Règlement de voirie a été et reste encore aujourd'hui de limiter la hauteur des constructions et d'augmenter l'importance des espaces libres afférents à chaque propriété.

En ce qui concerne particulièrement l'esthétique, il convient de retenir que l'action du Règlement de voirie s'est traduite par l'imposition à la propriété de trois servitudes principales: l'alignement, la hauteur des maisons et les saillies des façades.

ALIGNEMENT. — Imposée par le célèbre Edit du Roi de 1607, qui a prescrit l'observation de l'alignement à tout constructeur de maison neuve, ainsi que l'interdiction de la conformation de toute maison formant saillie sur la voie publique, la servitude d'alignement, renouvelée en 1765 par un Arrêt du Conseil, a trouvé son expression définitive dans le décret-loi du 26 Mars 1852 qui régit actuellement la constitution des voies publiques de la capitale.

A l'incurie qui régnait antérieurement, cette servitude a substitué un ordre de plus en plus rigoureux. Peu à peu les constructions ont été correctement implantées côte à côte et l'on doit reconnaître que si la variété, la fantaisie et le pittoresque y ont souvent perdu, les bienfaits réalisés pour les besoins de la circulation, pour la salubrité de la rue, pour l'hygiène des habitants ont été considérables et que, d'ailleurs, cette mesure était indispensable à la vie de la Cité.

Parallèlement à cet ordonnancement extérieur, les propriétés se sont, durant le même temps, organisées à l'intérieur. Faisant valoir strictement ses droits, chaque propriétaire a tenu à s'enfermer chez lui. Les

nombreuses impasses et les voies privées qui donnaient jadis accès aux bâtiments de fond ont peu à peu fait place à des cours closes. Malheureusement les îlots compris entre les voies se sont ainsi trouvés divisés en parcelles de formes et de dimensions aussi variées qu'étrangères. De ce morcellement chaotique nous continuons à subir actuellement les fâcheuses conséquences.

Soumises aux obligations de l'alignement, conditionnées par la forme des terrains et par le souci de la limitation précise de la propriété individuelle, les maisons édifiées au cours des 17^{me} et 18^{me} siècles subissent dans leur apparence une transformation remarquable. La toiture à deux versants reste en faveur, mais son faîte est placé parallèlement à la rue. On veut en effet éviter les conflits de voisinage auxquels donnait lieu, jadis, le déversement des eaux de toiture dans des chéneaux communs. Par suite le pignon sur rue disparaît. La façade s'élève d'un seul jet jusqu'à une corniche horizontale qui la couronne et qui porte l'égout du toit. Les pignons latéraux se garnissent de cheminées surmontées de souches hautes et larges. Lorsqu'ils bordent la ligne séparative du terrain, ce qui est le cas général, ces pignons deviennent communs aux propriétés contiguës. Ainsi prend naissance et s'affirme le mur mitoyen, avec ses commodités, son économie et aussi ses inconvénients.

En même temps que s'édifiaient des ensembles d'architecture monumentale régulière: les places des Vosges, des Victoires, Vendôme, de la Concorde, qui constituent les plus beaux témoignages d'urbanisme de cette époque et demeurent les sites les plus admirés de la capitale, des quartiers entiers: Le Marais, St-Roch, St-Honoré, se couvraient de maisons d'habitations et d'immeubles de rapport, quelques-uns se distinguant par leur recherche ornementale et le soin de la mise en œuvre, comportant notamment l'emploi de la pierre de taille.

Mais les règlements du temps ne visaient à proprement parler que les aménagements extérieurs, rues et façades, et se gardaient de toute investigation intérieure à la propriété, de telle sorte que rien n'a pu empêcher la multiplication et l'entassement, dans les immeubles, de locaux d'habitation. Aussi le préjudice causé à la santé publique ne tarda-t-il pas à nécessiter la réglementation de la hauteur des constructions.

HAUTEUR DES BATIMENTS. — Dès 1667 d'ailleurs, une décision administrative avait fixé à 8 toises (16 mètres environ) le maximum de la hauteur des maisons élevées en bordure des rues, quelle que fût la largeur de celles-ci. En 1783, un règlement mieux compris a réparti les voies de Paris en trois catégories affectées chacune d'un maximum de hauteur applicable aux constructions édifiées à l'alignement. En fait cette hauteur, mesurée depuis le sol de la rue jusqu'à l'égout du toit, pouvait atteindre, suivant les cas, une dimension égale à deux ou trois fois la largeur de la rue, et même à quatre fois dans les voies étroites, qui étaient nombreuses et toujours les moins favorisées du point de vue de l'hygiène.

Les règlements suivants (1859-1872-1884) ont maintenu à peu de chose près ce système et cette proportion, avec une tendance marquée à l'amélioration de la situation dans les voies étroites et avec le souci de fixer définitivement la hauteur des façades à un maximum de 20 mètres dans les voies larges.

Le décret du 13 Août 1902, actuellement en vigueur, abolissant la répartition des voies en catégories, a institué un mode de mesurage plus précis, déterminant une proportionnalité progressive et continue entre la largeur de la voie et la hauteur de la façade. C'est ainsi que la hauteur a été portée à 12 mètres pour une voie de 6 mètres de largeur (soit deux fois celle-ci), à 18 mètres pour une voie de 12 mètres (soit une fois et demie), à 20 mètres pour une voie de 20 mètres (soit une fois).

On serait tenté de croire que l'abaissement de la hauteur de la façade imposé par ce dernier règlement a eu pour conséquence d'apporter une notable diminution à la hauteur réelle et totale des im-

meubles édifîés depuis 1902. Il n'en a rien été, bien au contraire, ainsi qu'on peut en juger par les explications qui suivent.

Les bâtiments édifîés au cours du 17^m et même du 18^m siècle comportaient en général, au-dessus de la façade, un comble auquel n'était attribué qu'un intérêt de protection utilitaire et dont il semblait peu utile de réglementer la hauteur. Par la suite, sous la pression des besoins de logements, l'idée d'affecter ce comble à l'habitation s'est présentée tout naturellement et peu à peu, surtout au cours du 19^m siècle, on a vu le vieux toit à deux versants se garnir de lucarnes, puis redresser sa pente, puis se briser suivant la forme dite « à la Mansard » ou se courber suivant la forme dite « à l'impériale » et abriter un ou plusieurs étages. Dès lors une limitation de la hauteur des combles s'imposait, en plus de celle de la façade proprement dite.

Le décret de 1884 a sanctionné cet usage, mais a réfréné les abus en obligeant le constructeur à renfermer son bâtiment, comble compris, dans un « gabarit » formé d'une verticale tracée à l'alignement et correspondant à la hauteur de la façade, d'un arc de cercle de 90° correspondant à la hauteur du comble, et d'une tangente horizontale à l'arc de cercle, limitant la hauteur totale du bâtiment.

Bien des rues parisiennes sont entièrement bordées de maisons édifîées sous le régime du décret de 1884. La plupart comportent six étages, le dernier étant sous comble ou placé en retrait de l'alignement. La tangente horizontale du gabarit les a réglées presque toutes à la même hauteur et de leur aspect se dégage une certaine uniformité qui est, selon les uns, une qualité d'ordre et de mesure, tandis que d'autres n'y voient que monotonie, manque de silhouette et de pittoresque.

Donc: hauteur de la façade et hauteur du bâtiment que l'on a souvent tendance à confondre sont, en matière de règlement, deux choses distinctes dans les mesures desquelles le décret de 1902 a apporté d'importantes variations. Ce décret en effet, tout en maintenant l'arc de cercle du gabarit a remplacé la tangente horizontale par une tangente à 45°, permettant ainsi d'incorporer dans la partie supérieure des immeubles, au-dessus de la façade proprement dite, non plus un ou au maximum deux étages comme le permettait le règlement de 1884, mais quelquefois trois ou quatre. Aussi la hauteur totale des immeubles, bâtis sur des terrains s'y prêtant, a-t-elle pu être considérablement augmentée.

La tangente à 45° de 1902 a certainement apporté une plus grande variété dans les façades des immeubles et dans la physionomie des rues, mais les grandes hauteurs ainsi permises n'ont pas été sans présenter de sérieux inconvénients dus à la multiplication des retraits des étages supérieurs et surtout à l'importance donnée aux murs mitoyens découverts.

En ce qui concerne les retraits, s'ils ont l'avantage de faciliter l'introduction de l'air, de la lumière et du soleil dans les parties basses des façades et jusqu'au sol des rues et des cours, il n'est pas inutile de constater d'autre part que le principe de leur construction est quelque peu irrationnel. Porter le mur de face du cinquième ou du sixième étage non sur un autre mur, mais sur le plancher bas de cet étage, autrement dit sur une partie vide, constitue un problème, que les procédés modernes de construction permettent sans doute de résoudre facilement, mais qui n'en présente pas moins un défaut de logique. Ce défaut s'est souvent traduit dans les façades par une rupture désagréable de l'unité d'aspect des matériaux employés. Par raison d'économie le mur en retrait, qu'il faut faire léger, est presque toujours construit en brique de peu d'épaisseur, recouverte ou non d'un enduit, alors que le mur de face proprement dit est généralement construit en pierre de taille. Combien de maisons édifîées depuis cinquante ans sont grevées d'une moindre valeur due à la différence d'aspect de leurs derniers étages et au manque d'harmonie de l'ensemble. A cet inconvénient il faut en ajouter deux autres d'un caractère plus spécieux: le premier, c'est, dans la plupart des cas, l'impossibilité pour le spectateur placé sur le trottoir opposé à une maison d'apprécier la composition et les proportions de la façade, parce que le recul insuffisant de sa position l'empêche d'apercevoir entièrement les retraits coupés à mi-hauteur par la perspective des lignes; le second est réciproque, c'est l'impossibilité pour l'habitant des étages en retrait de jouir du spectacle de la rue.

Autrement grave est la question des murs mitoyens totalement ou partiellement découverts et rendus d'autant plus apparents que le nombre des retraits de façade est plus important. C'est en premier lieu l'hygiène qui souffre de l'existence de ces écrans immenses devant lesquels s'ouvrent, parfois très proches, les fenêtres de pièces d'habitation plongées tout le jour dans l'obscurité. Mais l'aspect de la Ville n'en est pas moins atteint, parce que constitués, eux aussi, par des matériaux d'une nature et d'une valeur inférieures à celles des matériaux de façade, ces murs produisent dans la rue l'impression du provisoire, de l'inachevé, du désordonné. En outre, ils sont trop fréquemment appelés à recevoir une publicité du plus fâcheux effet et qui déshonore bien des quartiers. Le décret de 1902 a fixé, en principe, le maximum de la hauteur de ces murs à 31 mètres au-dessus du sol de la rue. Pratiquement cette dimension, reconnue exagérée, a été souvent dépassée.

SAILLIES DES FAÇADES. — En imposant aux constructeurs l'obligation de suivre l'alignement, les règlements de voirie successifs n'ont jamais eu pour but de prescrire l'incorporation dans la limite du dit alignement de tous les éléments utilitaires ou décoratifs qui garnissent les façades de saillies plus ou moins accentuées.

Cependant les abus et les tendances à encombrer la rue d'ouvrages et d'objets présentés comme formant des saillies autorisables, ont fini par rendre indispensable l'intervention de l'autorité administrative.

La première réglementation concernant les saillies de façade est une ordonnance de 1823. Les suivantes jusques et y compris le décret de 1884 ont apporté dans leurs prescriptions une sévérité de plus en plus rigoureuse.

Abstraction faite d'éléments décoratifs de peu de relief, tels que pilastres, chambranles de portes et fenêtres, frontons, etc... les constructions édifîées sous le régime du décret de 1884 ne comportent presque exclusivement, comme saillies notables, que des corniches et des balcons. Aussi ces éléments ne suffisent-ils pas à modifier sensiblement la masse et le volume des constructions ajustées strictement à la limite du gabarit à tangente horizontale, ni à faire disparaître l'aspect d'uniformité et de platitude qui les distingue.

Le décret de 1902 marque sur le précédent une réaction très nette. En autorisant des saillies plus accentuées et mieux proportionnées aux différentes largeurs des voies et surtout en introduisant la possibilité d'avancer en encorbellement sur la voie publique des parties de construction utilisées pour l'habitation, ce règlement de 1902 a permis de donner aux façades un relief, un mouvement, des silhouettes qui ont transformé l'aspect des rues de Paris. Sans doute l'ornementation des façades est-elle quelque peu abandonnée depuis un certain nombre d'années, mais les Architectes modernes n'ont cependant garde de rejeter l'avantage que leur procurent les saillies de bow-window, de couronnements de lucarnes, tant du point de vue utilitaire que pour des raisons d'esthétique.

RÈGLEMENT ACTUEL ET RÈGLEMENT FUTUR

Si l'on envisage la physionomie actuelle des rues, il semble bien que les dispositions libérales du décret de 1902 n'ont pas donné tout ce qu'on en pouvait attendre. Les lignes calmes et régulières formées par les saillies des balcons et corniches et par les toitures des immeubles du régime précédent ont trop souvent fait place à une silhouette indécise et confuse, due notamment à l'excès de diversité des couronnements des bow-window et des lucarnes et à l'emploi fréquent de retraits couverts en terrasse, substitués aux toitures de jadis.

Sans doute bien des façades, prises isolément, peuvent être considérées comme de remarquables œuvres d'art. Mais trop souvent ces façades se juxtaposent à d'autres d'une valeur inférieure ou franchement mauvaise ou s'incorporent dans un milieu, dans un site qui leur porte préjudice. L'aspect chaotique de certaines rues est rendu encore plus sensible par les différences de conditionnement de bâtiments contigus ou voisins de destination différente, qui ne présentent ni les mêmes dimensions, ni commune mesure, ni même échelle, ni même emploi de matériaux. En dernière analyse il résulte surtout de l'irrégularité de la forme et de la division des îlots.

On peut donc prétendre que si le règlement de 1884 a exercé sur l'architecture des maisons une influence caractérisée par le manque d'accent et d'originalité des façades, il a par contre permis de réaliser des effets d'ensemble homogènes.

Le décret de 1902, d'autre part faisant table rase des dispositions étroites dans lesquelles l'architecture se trouvait confinée, a donné aux constructeurs la possibilité d'élargir leurs conceptions et d'en varier les effets. Il s'est ainsi parfois opposé aux nécessités de la discipline esthétique collective, grief relativement peu grave, si l'on considère que l'aspect traditionnel des rues de Paris n'en a pas moins été conservé.

Du point de vue de l'habitation proprement dite, grâce à des dispositions d'une conception neuve et hardie, le décret de 1902 a eu des conséquences heureuses. Une adaptation plus rationnelle de la hauteur des façades à la largeur des voies et surtout la réduction de la hauteur des bâtiments élevés en bordure des rues étroites; d'autre part l'obligation pour les constructeurs de ménager dans les propriétés des cours de dimensions plus importantes que celles qui étaient antérieurement autorisées ont eu pour résultat d'améliorer la salubrité et les conditions d'habitabilité des immeubles.

Cependant ces progrès sont aujourd'hui tenus pour insuffisants. Quelques faiblesses et omissions dans les prescriptions réglementaires de 1902 permettent, quelquefois encore, de construire des immeubles dont les pièces d'habitation se trouvent privées d'air et de lumière. La réduction de la hauteur excessive des murs mitoyens, la suppression de la tangente à 45° indéfinie des gabarits et la limitation des hauteurs par un plateau horizontal judicieusement établi, la détermination des vues directes des pièces d'habitation en fonction de la hauteur du mur placé devant elles, tels seront les moyens essentiels dont pourra faire usage le Règlement de voirie destiné à remplacer le décret de 1902, dans un avenir sans doute prochain.

Il faut d'autre part reconnaître que si, depuis trois siècles, la hauteur totale et réelle des bâtiments d'habitation n'a cessé de croître, pendant le même temps et particulièrement dans ces dernières années, les voies publiques et les cours d'immeubles ont été sensiblement élargies. Il appartiendra au règlement futur de rechercher entre les volumes bâtis et les espaces libres, une proportion exacte et convenable, capable d'assurer au mieux l'hygiène et l'esthétique, tout en laissant aux propriétaires les possibilités d'un rendement légitime de leurs immeubles.

Il semble bien, d'ailleurs, que le développement continu et ininterrompu de la hauteur des maisons de Paris, toujours influencé par l'accroissement de la population, doit être aujourd'hui considéré comme stabilisé. Il résulte en effet des derniers recensements que le nombre des habitants serait actuellement en légère décroissance. Trop récent pour laisser une trace dans l'architecture d'aujourd'hui, ce fait, s'il se poursuit, aura sur l'architecture de demain et sur la physionomie de Paris une profonde répercussion que le plan général d'aménagement de la Capitale et le Règlement de voirie devront s'efforcer de prévoir.

Julien QUONIAM.



LE PROBLÈME DE LA ZONE

PAR PIERRE DOUMERC

Directeur du Plan de Paris à la Préfecture de la Seine

L'enceinte fortifiée. Les fortifs... trente-cinq kilomètres de long, une centaine de mètres de large. Un glacis, un talus, un fossé, un mur de beau moellon paré à arêtes en pierre de taille, des terres-pleins et des monticules, les « cavaliers », gazonnés par la seule nature, sillonnés de pistes tracées par les habitués du lieu, maigrement ombragés par des arbres de médiocre venue. Les artistes, dans mille toiles et dessins, en ont laissé l'image; on évoque, sur les terres-pleins, les mamans assises sur les pliants, les voitures d'enfants, les jeux des petits Poulbot, et, sur les pentes herbues, les charcuteries mangées en famille le dimanche, le sommeil paresseux de Nénesse et de Mimile, les accidents qui ont jeté au fossé des dormeurs, des paresseux ou des enfants imprudents. Tout cet appareil anachronique, ce corset désuet de terre et de pierre qui encerclait la Ville, ne laissant entre la banlieue et elle que d'étroits goulets — grilles, casemates, bu-

reaux d'octroi, bulletin vert — tout cela, c'est du passé, presque partout disparu.

La zone. Un anneau de deux cent cinquante mètres de largeur autour de l'enceinte. Théoriquement préservée par une servitude non aedificandi, elle est construite partout. Rien des cubes de pierre ou de brique bien alignés, qui bordent nos voies publiques; aucune ordonnance, aucun plan, un entassement sporadique et incohérent de baraques faites de matériaux de fortune; beaucoup plus de sentiers que de rues. Aucune des commodités courantes dont jouit l'habitant de la ville; un spectacle infiniment pénible, souvent décrit, et dont A. Warnod a donné une note juste dans ses « Visages de Paris ». Visage pittoresque peut-être — et quels tableaux n'a-t-il pas fournis aux peintres, aux dessinateurs et aux photographes! — mais laid, malsain, lamentable, malgré les arbres fruitiers, les tournesols, les roses-trémières,



PIERRE DUBREUIL - SUR LA ZONE DE GENTILLY

Cité Universitaire



F. GARAT - FORTIFICATIONS A LA PORTE DE CLICHY

Collections de la Ville de Paris



ZONE DE SAINT-OUEN

Cliché Cie aérienne française

des fleurs un peu partout; on ne peut penser, sans un serrement de cœur, sans une révolte, que là, à si faible distance d'une vie urbaine organisée, naissent, vivent et meurent des êtres humains. Cela, la triste zone, c'est encore du présent, et je ne sais, hélas, pour quelle durée à venir.

Dans cette question, malheureusement trop mal connue du grand public, dont une des erreurs les plus courantes est de croire que la Ville de Paris est propriétaire de la zone, faisons le point.

La fin du dix-neuvième siècle a mis en évidence l'inutilité militaire des fortifications. Elles sont condamnées dès 1900. Mais que deviendront-elles? On offre à la Ville, on soutient, on défend un projet d'exécution rapide et économique, qui consistait à transformer l'enceinte, de place en place, en espaces libres, ce qui était facile. Mais que fût alors devenue la zone? Son maintien, en son état actuel, devant être considéré, de plus en plus, comme intolérable et indigne d'une grande cité, il eût été inéluctable de l'urbaniser, d'y pratiquer de vastes opérations de voirie, au moyen de larges expropriations, et de la sillonner de tout un réseau de voies publiques, munies de leurs organes essentiels et assurant une liaison convenable entre Paris et la banlieue. Grande dépense — que la loi de 1924 eût rendue obligatoire — pour un médiocre résultat.

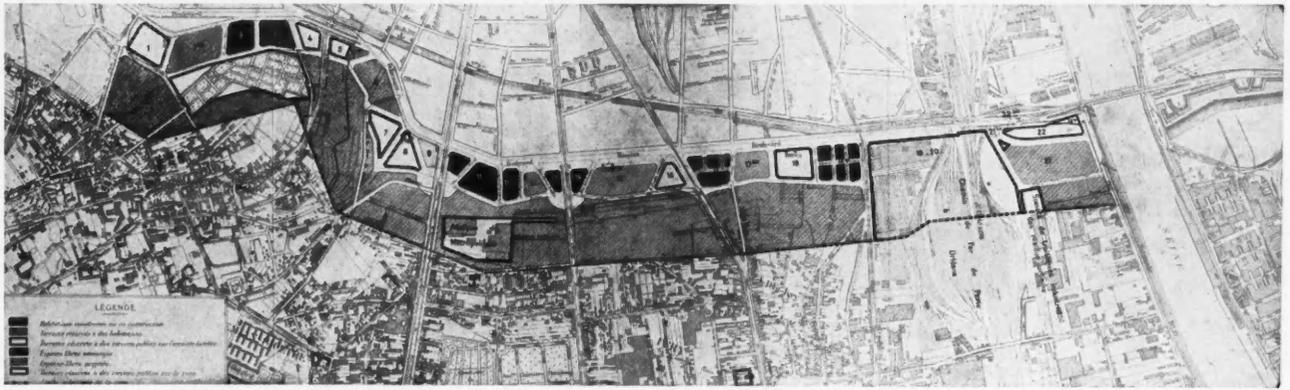
D'où la solution, plus ambitieuse, mais plus logique, et d'une tout autre envergure, plus conforme aux destinées de Paris et qui a prévalu, pour donner satisfaction à des besoins d'hygiène, de circulation et d'esthétique, en même temps qu'à des préoccupations d'ordre social. L'enceinte et la zone forment un tout, dont la première représente, en surface, un tiers. L'enceinte n'est grevée d'aucune servitude, la zone est grevée de la servitude non aedificandi. Paris souffre d'une crise du logement sans précédent, et l'enceinte offre des espaces libres, où il est possible de construire des immeubles salubres de diverses catégories. Paris manque d'espaces libres, la zone peut en fournir quatre cent cinquante hectares qui fourniront autour de Paris une ceinture de verdure ininterrompue, promenades ou terrains de jeux. Les habitants de la zone, qui vivent dans des conditions anormales et exceptionnelles, se reclasseront peu à peu dans la vie sociale. La

loi de 1930 prévoit que l'opération sera achevée en totalité dans un délai de quarante ans.

L'Administration Municipale s'est, dès l'origine, mise à l'ouvrage; elle a, pas à pas, obstinément, poursuivi une tâche que tout est venu rendre difficile ou ingrate. Les pires difficultés ont entravées son action: une modification importante, survenue en 1930, de la loi initiale (1919), les résistances des zoniers, encouragés partout par les menées des agents d'expropriation, l'indifférence du public, l'insuffisance des crédits, le jeu désolant des circonstances qui ont obligé à construire sur l'enceinte trop vite, et à ne pas exproprier ni aménager la zone assez vite. D'où beaucoup de critiques, mal informées et injustifiées.

Ce n'est pas que l'œuvre gigantesque accomplie par la Ville de Paris pour la transformation de l'enceinte fortifiée soit à l'abri de tout reproche, et je ne serais pas embarrassé pour en formuler moi-même. Mais j'affirme qu'il est prématuré de juger l'œuvre; elle n'aura son caractère, sa portée, son sens véritable, que le jour où, au droit de chaque îlot de l'ancienne enceinte, séparé de Paris par un boulevard de quarante mètres de large, on verra une surface de zone, double de cet îlot, transformée en promenade ou aménagée en terrain de sports. L'ensemble constituera alors un tout harmonieux et vivant, et pourra être apprécié à sa juste valeur.

L'achèvement de l'œuvre, commencée en 1922, interrompue en 1926, reprise en 1932, interrompue de nouveau au milieu de 1935 encore reprise en 1937, ne dépend plus actuellement que de possibilités financières. La Ville de Paris a aujourd'hui acquis à l'amiable ou exproprié la moitié de la zone. La réforme accomplie par les décrets-lois de 1935, en matière d'expropriation, la préserve désormais des dépenses excessives auxquelles l'ont condamnée les décisions de certains jurys. On ne redira jamais assez que la Ville de Paris a été, sous ce régime, qui ne lui ouvrait aucune voie d'appel, sauf le recours en cassation pour vice de forme et violation de la loi, condamnée à payer un terrain zonier 285 fr. le mètre carré à un propriétaire qui l'avait acquis peu auparavant 125 fr. le mètre carré, et qui, l'ayant acheté dans une adjudication, où il s'est présenté seul, aurait pu être



ENCEINTE FORTIFIÉE - 13^{ME} ARRONDISSEMENT - RÉPARTITION DES TERRAINS

adjudicataire à 60 francs le mètre carré. Cet exemple, qui n'est pas isolé, permettra de juger la lutte incessante que l'Administration a dû soutenir contre une spéculation éhontée. Ces temps sont heureusement révolus.

On doit considérer également comme achevée l'ère des controverses juridiques. La loi de 1930 et l'application très large que la Ville de Paris a faite des dispositions législatives ont mis un terme à des querelles irritantes et stériles. Je n'en ferai pas l'exposé, qui serait long et aride. Je ne retiens des textes que ceci, qui est capital: c'est que la Ville de Paris a une souplesse d'action qui lui permet de garder les zoniers comme locataires et de les évincer en leur payant des indemnités, à l'époque qu'elle aura choisie, pour procéder à l'aménagement définitif des terrains évacués. Ce n'est plus question de droit, mais d'argent.

On eût pu craindre, d'autre part, que l'évacuation des terrains zoniers ne présentât de sérieuses difficultés. Il n'en a cependant rien été. La Ville de Paris a traité les petits zoniers avec la plus large bienveillance; elle n'a pas balancé à donner des secours de déménagement aux occupants sans titre; elle se flatte de n'avoir jamais encore procédé à une expulsion. A part de très rares exceptions, les habitants de la zone ont préféré se reloger par leurs propres moyens, si bien qu'il a paru peu opportun de construire à leur usage des habitations à bon marché dont l'exploitation eût été nécessairement onéreuse, et qu'il eussent répugné à occuper. L'évacuation des fractions expropriées de la zone a été expérimentée jusqu'ici d'une façon suffisante, pour que l'on n'ait à escompter, dans l'avenir, aucun obstacle sérieux de ce chef.

Le problème, tel qu'il se pose aujourd'hui, pour l'Administration Municipale, n'est donc plus qu'un problème d'argent. D'après les données actuelles, il serait nécessaire pour exproprier la totalité de la zone avant la fin de 1945, terme fixé par la loi de 1930, de disposer par an de 25 millions environ; pour évacuer toutes les parties de la zone qui touchent les immeubles construits sur l'enceinte, ou qui sont insalubres, ou qui doivent servir à l'aménagement de places aux principales entrées de Paris, il faudrait disposer par an d'une somme à peu près égale.

Le recours à l'emprunt est commode, et peut se justifier par le caractère exceptionnel de l'opération, dont il est légitime que les générations à venir supportent en partie la charge, puisqu'elles en auront le profit. Mais il fait peser sur les budgets municipaux une charge sans cesse grossissante, qu'ils ne paraissent pas pour le moment en mesure d'absorber. Et n'oublions pas qu'à côté du problème de la zone, il y a celui des îlots insalubres, qui mérite également toute l'attention de la municipalité parisienne.

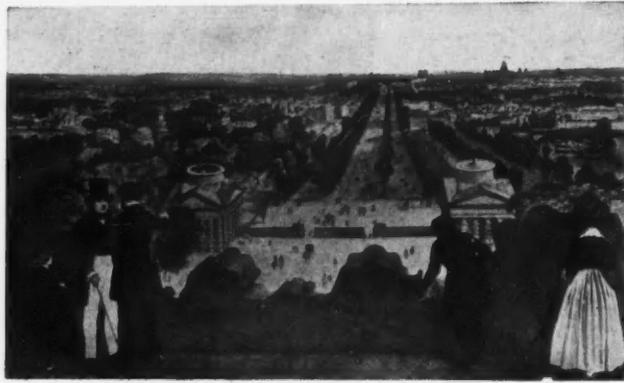
J'ignore, au moment où j'écris ces lignes, comment la Ville surmontera cette difficulté, et si, pour y parvenir, elle aura le concours de l'Etat qui serait amplement justifié. Mais j'ai une telle foi dans les destinées de Paris que je ne mets pas en doute la continuation et l'achèvement de cette grandiose entreprise. Les services de la Ville de Paris y mettront toute leur activité, toute leur intelligence, tout leur cœur. Et ils trouveront dans l'accomplissement de la tâche ardue qui reste à accomplir, à défaut de satisfactions immédiates, la joie de penser qu'ils auront besogné pour le bien-être des générations futures.

PIERRE DOUMERC.



ZONE DE SAINT-OUEN

Collections de la Ville de Paris



BEAUTÉ DE PARIS, BEAUTÉ FRAGILE...

Par Albert LAPRADE
Inspecteur général des Beaux-Arts

Les villes sont la résultante de tant d'amour, d'efforts et de pensées qu'elles ont vraiment physionomie vivante. Et plus les villes ont de charme et de beauté, plus elles s'ignorent.

Paris ne semble pas se douter de ses dons et de son bonheur. Parfois on lui propose de changer de physionomie, de ressembler à New-York, par exemple. Elle hésite: « Pourquoi pas ? » Et d'autre part, si vous interrogez un étranger, un Américain, il vous dira presque avec émotion qu'il préfère Paris sous son aspect traditionnel.

Ce charme, à quoi tient-il ? Paris est une ville « bien née ». Son sang comme sa bannière est un magnifique complexe du plus beau bleu et du plus beau rouge. Les globules les plus aristocrates s'y entremêlent avec les globules populaires. Artisans de Charonne et aristocrates du Faubourg St-Germain, chacun y a mis du sien. D'où cette richesse, cet esprit, cette tolérance, cette passion, ce scepticisme gouailleur et ce cœur généreux. D'où cette association unique de monumental, de pittoresque, de grandeur et de gaîté.

Paris a reçu des apports innombrables et les plus étonnants.

Certes, Paris évolue sans arrêt. Elle veut rester éternellement jeune. Elle est à l'affût de tout ce qui peut la rendre belle. Chacun aujourd'hui présente ses projets; beaucoup prônent l'H. B. M.. Il en faudrait partout, autour et dedans. L'excès peut être dangereux. Gare à la perte de distinction !

Une nuée d'affairistes mobilise des amitiés pour faire aboutir des projets décevants ou extravagants. Tout le monde en propose. Si l'on pouvait raser Paris, soi-disant insalubre, pour eux, ce serait parfait. On met tout à terre et on recommence. L'insalubrité est parfois un prétexte.

Est-ce bien la vraie méthode ? Il semble qu'elle soit par trop simpliste. Pour rajeunir Paris, qu'on s'adresse à des chirurgiens et non à des équarisseurs. On n'extermine pas les malades on les soigne. Existe-t-il une maison lépreuse qui ne puisse être guérie ?

Ce serait l'enfance de l'Art que de rendre salubres certains quartiers de grande valeur historique et artistique mais réputés insalubres. Avec la moitié des dépenses envisagées pour tout anéantir et reconstruire, on rendrait la santé aux plus misérables îlots, aux plus inquiétantes maisons. C'est une affaire de patience et d'intelligence.

Et rien n'empêche de mettre ça et là la marque de notre temps. Une maison moderne de qualité fera très bon voisinage avec la maison des siècles passés.

Le résultat d'une telle méthode est certain. Si vous en doutez, allez en Alsace, allez à Riquewhir, allez surtout à

l'étranger, allez en Bavière, allez à Salzbourg, allez à Berne, vous verrez là de l'Urbanisme intelligent. Vous verrez les soins infinis que prennent certaines cités pour conserver la clientèle touristique et ses « apports invisibles ».

Manquerions-nous d'architectes ingénieux ? Pourquoi ne ferait-on pas un premier essai et ne confierait-on pas à des équipes de vingt ou trente « jeunes » un quartier et un crédit ? Mettez comme chef d'équipe un homme comme Paquet ou Sue ou Moreux ou Marrast ou tant d'autres. Deux ans après, ce quartier, hier condamné, honni, serait considéré comme des plus agréables. On conserverait l'esprit traditionnel des rues, l'ambiance, les belles façades chargées d'art et d'histoire. On améliorerait par l'arrière en opérant sur tout l'ilot, en démolissant les adjonctions des propriétaires vautours, en rétablissant les jardins qui existaient jadis au cours de cet ilot, en mettant partout l'électricité, le chauffage, l'eau, le tout à l'égout. On démolirait seulement sur la rue ce qui est laid ou vulgaire, apport de ces cent dernières années. On mettrait à la place un bouquet d'arbres, des jeux d'enfants, un parking pour les autos. On éliminerait l'indésirable avec prudence et discernement. Les rues actuelles seraient peut-être conservées uniquement pour les piétons et les larges voies passeraient au milieu du bloc.

Tout cela demanderait évidemment beaucoup d'étude. Mais Dieu merci, il existe encore chez nous des architectes qui ne regardent pas à leur peine. En tout cas cette méthode donnerait du travail à de jeunes architectes, elle éviterait la production en grande série avec souvent le même projet (et quel projet !) pour dix immeubles. Et puis, il faut varier la formule. Nous avons trop connu celle des larges rues et des courettes étroites. N'ayons pas qu'une solution. Suivant le conseil de notre confrère Sébille, opérons par ilot, mettons de l'air à l'intérieur.

Bien entendu, nous ne plaiderions pas la cause de la Cité Jeanne d'Arc et de ces ignobles taudis, la plupart créés au 19^e siècle dans les faubourgs du Nord, de l'Est et du Sud-Est. Nous plaiderions simplement pour certains lieux où souffle l'esprit, pour la rue Mouffetard, le Marais, Montmartre, pour toutes les rues entre St-Paul et St-Gervais, entre la Seine et la Sorbonne. Quant aux îlots sans intérêt et réellement insalubres qu'on les détruit au plus vite et que l'on plante des arbres, que l'on crée là des terrains de jeux pour les enfants. Paris est surpeuplé. Que messieurs les courtiers en H. B. M. casent leur marchandise et fassent des « affaires » extra muros ou dans certaines zones jusqu'alors déshéritées. Agir autrement serait un crime. Notre génération aura sur la conscience des H. B. M. 1920-1930. N'ajoutons pas à son déshonneur.

TERRAINS NUS... TERRAINS BATIS

PAR RENÉ MESTAIS

Ingénieur géomètre en chef de la Ville de Paris

« Terrains nus... terrains bâtis. »

Quelle formule sèche, quel thème ingrat pour fixer l'attention du lecteur le plus averti.

Et cependant — en principe — pour apprécier le degré de salubrité d'une Ville, abstraction faite des facteurs locaux d'intoxication, est-il un indice plus intéressant que le rapport entre les superficies des terrains bâtis et des espaces libres, ce que l'on peut appeler le coefficient de ventilation ?

La mortalité est-elle comparable à cet indice ?

Elle est moins probante, pour des causes multiples, notamment en raison des déplacements de la population qui ne permettent pas d'opérer sur la même masse d'habitants.

Beaucoup d'ouvriers, venus de province pour se dépenser au sein des grandes villes, retournent au « pays » pour y achever leurs jours et ne figurent pas dans le contingent des décès urbains.

Il en est de même pour les classes aisées dont les malades abandonnent la capitale pour s'éteindre dans des cendres climatiques.

Mais si cet indice est d'un précieux secours pour déterminer les possibilités de vie des individus, il importe de savoir comment il doit être établi, critiqué, interprété.

Il ne suffit pas de comparer brutalement la superficie totale des terrains nus à celle des terrains bâtis pour être à même de tirer des conclusions immédiates sur l'état sanitaire d'une Ville.

Il faut étudier la division, la répartition, l'interdépendance des espaces libres et construits.

Aussi, pour éclairer la question, nous paraît-il indispensable de fixer tout d'abord la consistance des « terrains nus » et « bâtis » de la Capitale, après avoir rappelé succinctement dans quel cadre a évolué et s'est concentrée la population parisienne.

PARIS ACTUEL

I. — SON TERRITOIRE - SA POPULATION

Les limites du présent article ne permettent pas de rechercher quels sont les facteurs qui conditionnèrent les divers accroissements de Paris et de déterminer quel a été, pour chaque enceinte, le point critique de saturation de la Ville, correspondant à un maximum de surfaces construites.

Le graphique ci-dessous montre que, jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, les accroissements de la Ville sont sensiblement proportionnels aux temps.

Puis, au cours des deux derniers siècles, sous la poussée de l'effort industriel, avec la vapeur et les chemins de fer, ses extensions se précipitent et la superficie de la Cité atteint successivement :

1337, 3.370, 7.802 et 10.402 hectares.

Au reste, si l'on considère qu'en fait Paris et sa banlieue constituent un bloc indivisible de constructions, on doit évaluer aujourd'hui la superficie totale de l'agglomération parisienne à 40.000 hectares environ, soit sensiblement celle du Département de la Seine.

Mais il est utile d'observer que la superficie d'une agglomération, du point de vue de l'hygiène, ne présente qu'un intérêt assez secondaire. Ce qui importe, au premier chef, c'est le degré de concentration des habitants, qui est fonction de la superficie des « terrains bâtis ».

Notons, à cet égard, les chiffres suivants, qui dès l'abord, donneront une mesure de l'état congestif de Paris.

En 1936, la densité moyenne de la population parisienne est de 33.300 habitants par kilomètre carré, étant entendu que ne sont pas comptées dans le territoire de la Cité, les superficies des Bois de Boulogne et de Vincennes, qui, pratiquement, n'abritent aucun habitant. Ainsi, l'étendue de Paris est ramenée à 8.518 hectares.

Le maximum de densité est atteint par le quartier Rochechouart, avec 82.000 habitants par kilomètre carré.

La densité de la population s'abaisse à 5.750 habitants pour l'agglomération parisienne, si on en exclut Paris.

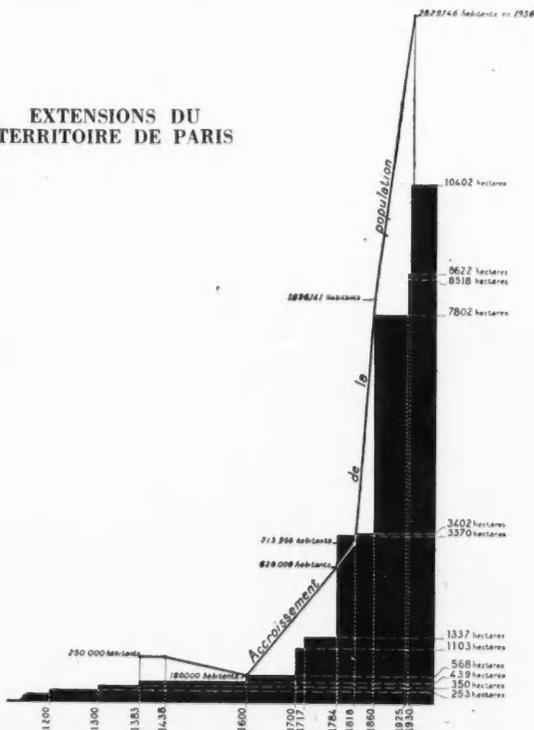
À côté de ces chiffres, inscrivons ceux correspondant à Londres, et New-York, réputés particulièrement surpeuplés :

La densité de la population londonienne n'est que de 14.800 habitants.

Celle de New-York de 6.300.

On notera que la courbe d'évolution de la population parisienne tracée sur le graphique des extensions de territoires révèle que les rapports entre les accroissements de population ont crû plus rapidement que ceux relatifs aux accroissements de territoire.

EXTENSIONS DU TERRITOIRE DE PARIS



Répartition du territoire de la Ville de Paris

à l'exclusion du Bois de Boulogne, du Bois de Vincennes, et de la zone annexe



Années	Surfaces bâties	Cours terrains et jardins publics et espaces publics réservés	Jardins publics	Voies	Fortification proprement dite	Cimetières canaux et ch. de fer	Seine	Superficies totales
1900	2610 ha (32,1%)	2205 ha (28,2%)	266 ha (3,4%)	1669 ha (21,3%)	369 ha (4,7%)	443 ha (5,6%)	220 ha (2,8%)	7802 ha (100%)
1910	2776 ha (33,8%)	2090 ha (26,7%)	223 ha (2,8%)	1681 ha (21,3%)	369 ha (4,7%)	443 ha (5,6%)	220 ha (2,8%)	7802 ha (100%)
1930	3061 ha (39,2%)	1768 ha (22,6%)	246 ha (3,1%)	1690 ha (21,7%)	369 ha (4,7%)	443 ha (5,6%)	220 ha (2,8%)	7802 ha (100%)

II. — « LA VILLE »

Répartition Générale des constructions et des espaces libres

Dans quelle superficie de « terrains bâtis » la population parisienne est-elle concentrée ?

Cette superficie était de 2.630 hectares en 1900 (33,71 % du territoire de Paris).

Elle est passée à 2.776 hectares en 1910, pour atteindre 3.061 hectares en 1930, soit 40 % environ du territoire de Paris, dans la limite de l'ancienne enceinte fortifiée.

De prime abord, ce chiffre ne semble pas très élevé.

Compte tenu de la zone « non-œdificandi » ceinturant Paris, on est porté à estimer qu'une Ville qui dispose de près de 3/5 de son territoire en espaces libres ne saurait être qualifiée d'insalubre.

Mais il importe ici d'insister tout particulièrement sur un point d'hygiène urbaine: s'il est exact que la salubrité d'une ville dépende de l'étendue de ses espaces libres, il est non moins utile de noter qu'elle est fonction de leur répartition.

La vie est essentiellement un phénomène de combustion. Vivre c'est respirer. Aussi, la nature, dans l'individu, s'est-elle appliquée à développer au maximum les possibilités de contact de l'air avec les globules rouges, ces colporteurs inlassables d'oxygène. Les poumons n'ont pas été constitués par deux poches d'air, mais par des millions d'alvéoles dont la superficie développée atteint 100 mètres carrés.

Les capillaires, sur cette nappe, forment une trame de 75 mq., en contact immédiat avec l'air et se renouvelant incessamment.

En raison de la vitesse de la circulation pulmonaire, on a calculé qu'il passe dans leur réseau infiniment ténu 20.000 litres de sang par 24 h. (Gley - Phénomènes physico-chimiques de la respiration).

Ainsi, la division et la pénétration des filets d'air pur, sont aussi indispensables à la Santé de la Ville qu'à celle de l'individu.

Pourquoi, dans les ports de mer disposant d'un espace libre pratiquement infini, les habitations desservies par des voies étroites sont-elles aussi « tuberculées » si l'on peut dire, que les îlots insalubres du centre de Paris ?

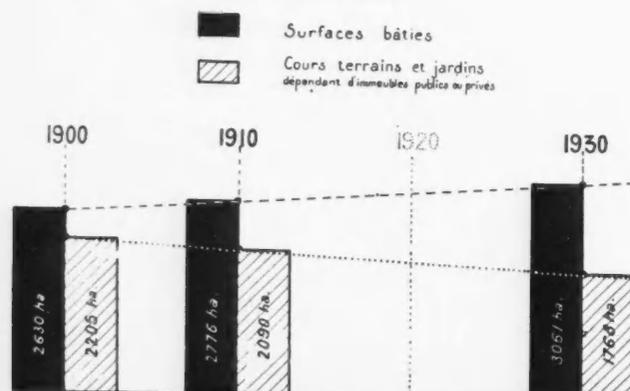
C'est que la lumière vitalisante, microbicide, n'a d'action que si elle pénètre *directement* dans chacune des pièces d'habitation.

Peu importe que la Seine dispense une zone merveilleuse d'ensoleillement et d'aération au quai de l'Hôtel de Ville, l'îlot de constructions qui borde celui-ci sera parmi les plus insalubres de Paris, parce qu'à 10 m. en arrière de ce quai s'élèvent des immeubles riverains de voies étroites et de cours obscures.

A Bruxelles, Berlin, Londres, Rome, où les espaces libres sont plus étendus et mieux essaimés, la mortalité par tuberculose est moins sévère qu'à Paris.

A Paris	17,7	pour 10.000 habitants.
Bruxelles	6,4	—
Berlin	8,4	—
Londres	8,7	—
Rome	8,8	—

EVOLUTION DE LA CONSTRUCTION A PARIS DE 1900 A 1930



Le présent graphique montre que les espaces libres disparaissent au profit des bâtiments suivant des rythmes proportionnels aux temps.

Cette loi de régression des terrains nus fixe théoriquement à 120 ans, le terme de leur disparition.

III. - « LE QUARTIER »

Répartition de ses espaces libres intérieurs

Ainsi, une ville peut disposer d'espaces libres étendus et être insalubre, si ceux-ci sont mal répartis, si elle est desservie par des voies trop étroites, si ses constructions sont trop élevées, si ses cours sont exigues.

La même remarque s'applique évidemment à l'état sanitaire du « quartier ».

Un quartier peut être doté d'un immense jardin et être aussi insalubre qu'un quartier qui est totalement privé d'espaces libres.

A cet égard, nous comparerons les quartiers St-Germain-l'Auxerrois (1^{er} arr.) et Ste-Avoye (3^{me} arr.).

Saint-Germain-l'Auxerrois, dont la superficie mesure 93 ha. 55, n'est occupé que par 13 ha. 74 de constructions, soit seulement 14,69 % de son territoire.

Il dispose de 38 hectares de jardins publics. Les jardins, le cours, les voies et la Seine représentent 85,31 % de sa surface.

Ste-Avoye, sur ses 21 hectares, abrite 14 hectares 98 de constructions, soit près de 70 % de son territoire.

Il est totalement dépourvu de jardins.

Ainsi, d'un côté, 85 % d'espaces nus; de l'autre, 30 %.

Qui pourrait soutenir, eu égard à ces données statistiques, que le premier de ces quartiers n'est guère plus salubre que le second ?

C'est cependant ce qui résulte des faits, parce que dans le quartier St-Germain l'Auxerrois, les espaces libres sont bloqués en une masse unique et les îlots de constructions sont rejetés en masse vers l'Est.

Si l'on considère dans ces îlots le périmètre compris entre les alignements du quai de la Mégisserie, de la rue du Pont-Neuf, de la rue de Rivoli, de la rue des Lavandières St-Opportune et de la rue Edouard Colonne, ce périmètre comporte, en effet, 77,36 % de surfaces bâties, seulement, et 22,64 % d'espaces libres internes, c'est-à-dire un pourcentage légèrement inférieur à celui du quartier Ste-Avoye.

Aussi, la mortalité dans ces deux quartiers est-elle sensiblement la même. Pour 10.000 habitants:

elle est de 158 décès pour Ste-Avoye,

et de 152 décès pour St-Germain l'Auxerrois.

Pour préciser, dans une formule, le degré d'insalubrité des îlots surconstruits, nous rapprocherons, en second lieu, ces coefficients de mortalité de ceux de deux autres quartiers, l'un doté d'espaces libres bien répartis: les Invalides; l'autre, surencombré: St-Merri (îlot insalubre n° 1).

Le quartier des Invalides (avec 130 habitants à l'hectare) accuse, par 10.000 habitants, une mortalité de 103 décès pour des maladies autres que la tuberculose et de 8 pour la tuberculose.

Le quartier St-Merri, avec 606 habitants à l'hectare, comporte pour les mêmes maladies, 137 décès et 55 décès pour 10.000 habitants.

Ainsi, dans le quartier St-Merri, la mortalité est très comparable à celle du quartier des Invalides (rapport 1,33), si on ne fait pas état des décès dus à la tuberculose.

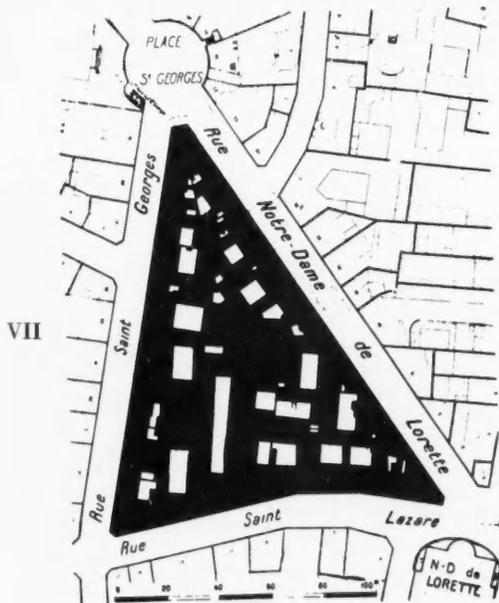
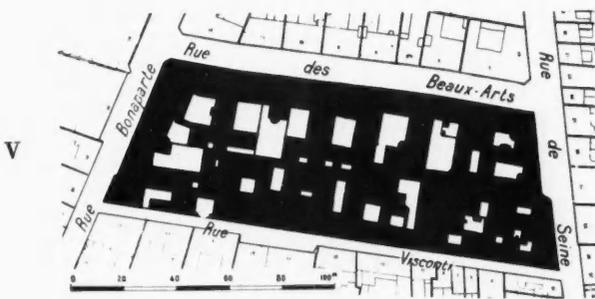
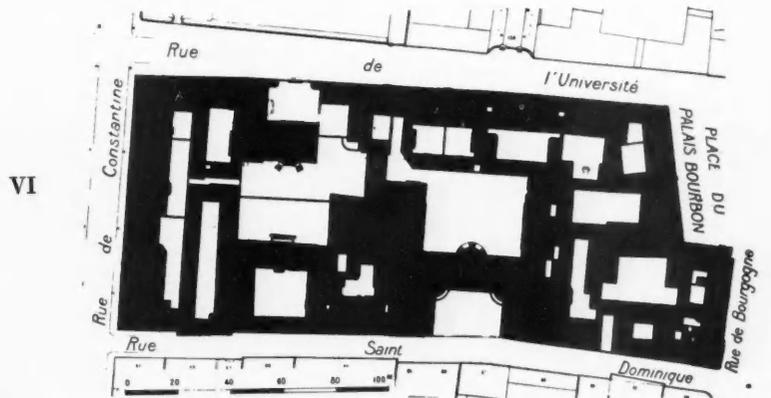
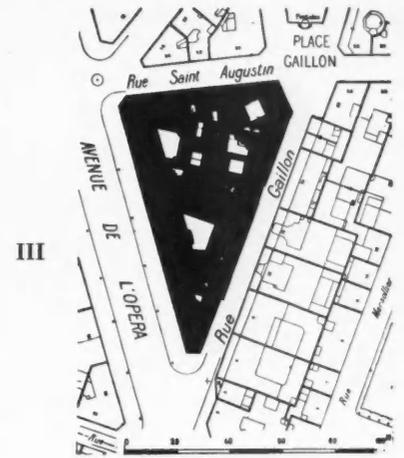
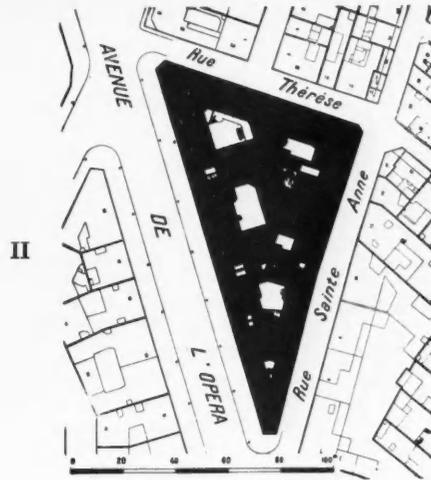
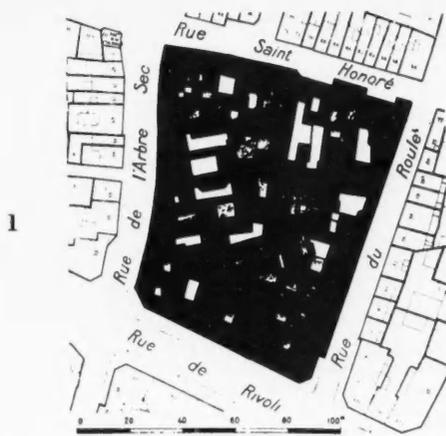
Mais, dans le même quartier, la tuberculose fait près de sept fois plus de victimes que dans le quartier des Invalides (6,8).

Or, les habitants du quartier des Invalides jouissent, par tête, de 58 mq. 5 de terrains nus, harmonieusement répartis, alors que ceux de St-Merri ne disposent que de 8 mq. 5, soit un rapport entre les espaces nus de 6,6, très voisin du rapport 6,8 concernant la mortalité par tuberculose dans ces deux quartiers.

Ainsi, il se confirme que la tuberculose, la lèpre moderne des grandes Cités, se développe en raison inverse de l'étendue des espaces libres dont disposent les habitants.

Elle est le tribut de l'obscurité et du surpeuplement.

RÉPARTITION DES ESPACES LIBRES DANS LES ILOTS



ESPACES LIBRES
RÉSERVÉS A L'INTÉRIEUR DES ILOTS

Représentation Graphique	Ilots	Pourcentages	
		Terrains non bâtis	Bâtim. et cours courtoies comprises
	les Halles Ilot I	9,4 %	90,6 %
	Palais Royal Ilot II	8,5 %	91,5 %
	Gaillon Ilot III	8,1 %	91,9 %
	Saint Merri Ilot IV	8,5 %	91,5 %
	Saint Germain des Prés Ilot V	19,2 %	80,8 %
	les Invalides Ilot VI	33,8 %	66,2 %
	Saint Georges Ilot VII	15,9 %	84,1 %

IV. - « L' ILOT »

Répartition de ses espaces nus: cours et jardins

Les recherches statistiques ne doivent pas s'arrêter au quartier, elles doivent se préoccuper de l'ilot de constructions.

Un quartier peut, en effet, être doté de voies larges et de grands jardins et n'être pourvu que d'îlots de constructions insalubres en raison de la faible étendue des cours intérieurs comparée à la superficie totale de l'ilot.

Voici à la page précédente cinq îlots de constructions, choisis dans les quartiers suivants: Palais-Royal, Gaillon, St-Germain des Prés, les Invalides et St-Georges, et deux dépendant des quartiers des Halles et de St-Merri.

Les îlots du Palais-Royal et de Gaillon comportent environ 91 % de surfaces bâties, c'est-à-dire que les constructions y sont aussi denses que dans les îlots de St-Merri et des Halles.

Il y a pour ainsi dire, des îlots insalubres de luxe.

Les enfants des classes aisées, dont les chambres sont aérées exclusivement par des cours étroites, s'y étioient aussi certainement que les enfants des classes pauvres dans les îlots insalubres.

Notons que l'état de santé est satisfaisant dans les baraquements de la zone où l'air circule librement, où la lumière solaire n'est pas éclipsée par les hautes façades d'immeubles.

Un seul des îlots en cause, celui des Invalides, peut être considéré à notre avis, comme à peu près satisfaisant.

Nous avons vu que la mortalité est particulièrement faible dans ce quartier.

V. - L' IMMEUBLE

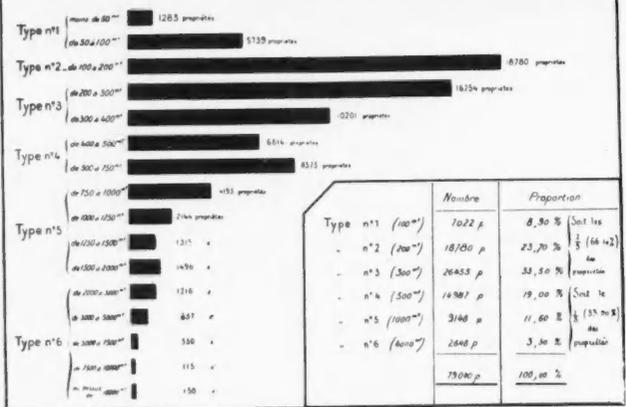
Sa cour, son jardin

Le graphique ci-dessus rend compte de la division de la propriété à Paris.

Les propriétés sont réparties en six classes correspondant aux divers types d'immeubles.

Il permet de constater que les 2/3 environ des immeubles parisiens ne dépassent pas 400 mq.

Classement des propriétés parisiennes d'après leurs surfaces



C'est d'ailleurs le type n° 3, variant de 200 à 400 mq. qui domine, avec 26.455 propriétés, sur un total de 79.040, soit 33,50 %.

Des renseignements statistiques concernant la répartition des surfaces bâties et des terrains nus pour le type 3, dont la superficie moyenne est de 300 mq., il résulte que la cour correspondante couvre 43 mq. environ, soit 14 % seulement de l'étendue totale alors que dans les lotissements modernes on estime que les espaces affectés aux cours ne doivent pas descendre au-dessous de 60 %, soit le rapport 2/3 entre les terrains bâtis et les espaces libres.

VI. — « LES VOIES DE PARIS »

Le plan ci-dessous figure en noir les îlots de constructions. Les voies et la Seine apparaissent en blanc. Leurs largeurs sont représentées à l'échelle.

Ces voies s'étendent sur 1.200 km. environ. Elles occupent une superficie de 1695 hectares.

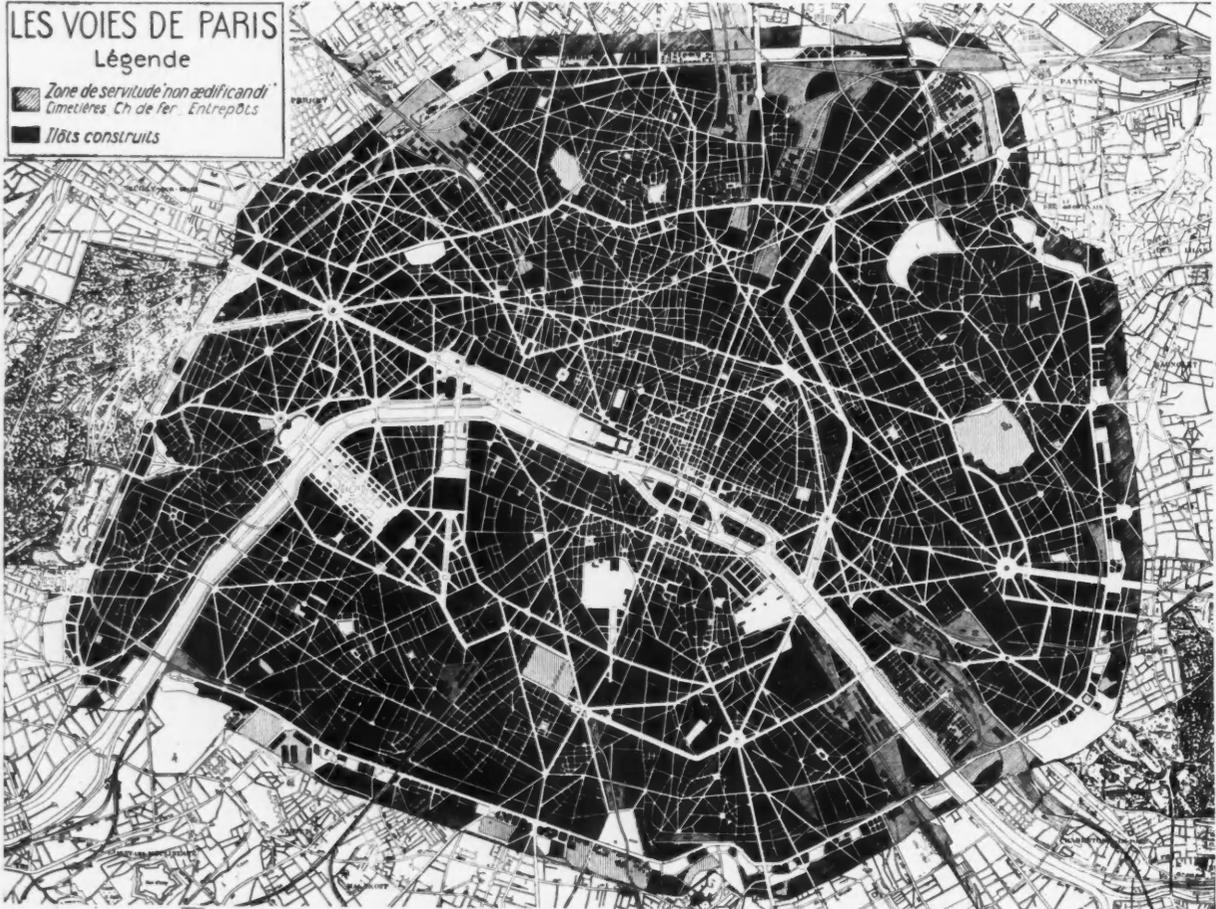
A priori, ces chiffres sont imposants.

Mais l'examen du plan révèle leur insuffisance.

LES VOIES DE PARIS

Légende

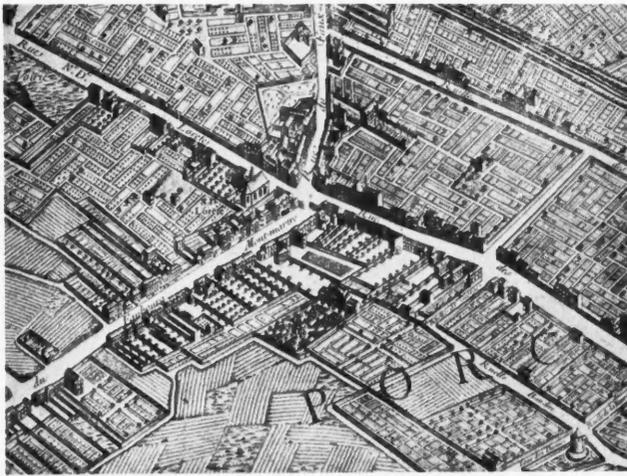
- Zone de servitude 'non aedificandi' Cimetières Ch de fer Entrepôts
- Îlots construits



En se reportant aux plans et en comparant les îlots entre eux, on constate qu'en 1836, la superficie des espaces libres a déjà été réduite de près de moitié.

En 1936, si quelques cours et jardins subsistent encore à l'entour des bâtiments publics, les espaces libres privés ne dépassent plus quelques mètres carrés.

La disparition des espaces libres est encore plus saisissante pour le second exemple relatif au quartier St-Georges :



1739



1836



1936

En 1739, ce ne sont que jardins et vergers.

En 1836, autour de N.-D.-de-Lorette, se presse l'essaim de constructions nouvelles, sans que les chemins qui les desservent aient été élargis.

En 1936, le territoire est saturé, l'insalubrité définitive est instaurée, les véhicules automobiles circuleront tant bien que mal sur les anciens chemins de terre pourvus d'une viabilité moderne.

D'ailleurs, dans les quartiers excentriques, comment ont évolué, les rues des Eglantiers, des Roses, des Bleuets, des Lilas, des Amandiers, des Rigoles, des Cascades, des Orteaux, des Lianes, des Haies, autrefois agrestes, pimpantes, fleuries, bordées de vignes ?

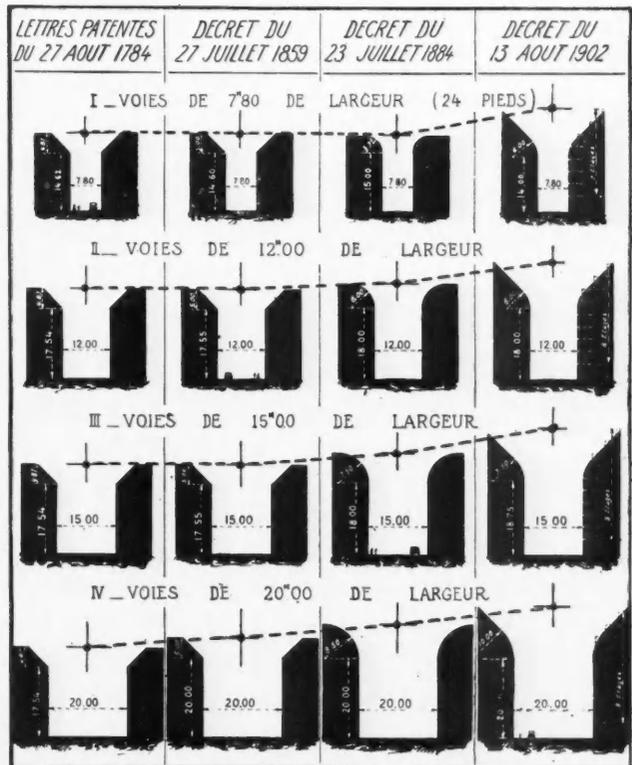
Elles forment, pour la plupart, le réseau de desserte des îlots insalubres.

VII. - GABARITS DES CONSTRUCTIONS

La construction ne déborde pas seulement les espaces libres, elle gagne en hauteur.

Les coupes théoriques ci-dessous rendent compte de cette progression.

HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS A PARIS



Nous avons vu qu'à la fin du XVIII^m siècle, les constructions ne dépassaient pas quatre étages.

Elles peuvent atteindre aujourd'hui neuf étages dans les voies de 15 m. grâce aux combles limités par la tangente à 45°.

Afin d'éviter ces abus, un nouveau règlement qui limitera les constructions suivant des façades égales à la largeur des voies, sera mis incessamment en vigueur.

Ce sera, du point de vue de l'hygiène urbaine, un progrès incalculable.

On observera, d'ailleurs, que les hauteurs exagérées des constructions déterminent une *valorisation fictive* des propriétés qui paralyse les transactions immobilières.

Qu'il est tenu ce réseau filiforme qui dessert les 100.000 immeubles de Paris ! Comme l'œil trace de lui-même des voies nouvelles, au sein de ces masses sombres, où un stylet hésitant et timide semble avoir gravé à regret des voies aussi étroites que possible.!

Aussi, malgré la rigueur de leur jugement, on est tenté d'épouser l'avis de MM. Lucien Dubech et Pierre d'Espezet qui, dans leur Histoire de Paris, remarquent qu'il « ne faut pas accuser Haussmann d'avoir Haussmanisé trop, mais trop peu. »

« En dépit de sa mégalomanie théorique, nulle part dans la pratique, il n'a vu assez large, nulle part, il n'a prévu l'avenir. »

Mais, on peut rétorquer qu'il n'a pas été permis à Haussmann d'achever son œuvre et que les 3 milliards qu'il a consacrés à l'aménagement de Paris représenteraient, à l'heure actuelle, près de 30 milliards, compte tenu de la dévalorisation de l'or et de la monnaie fiduciaire.

Paris est-il prêt, aujourd'hui, à supporter durant une période de vingt années, un tel effort financier.

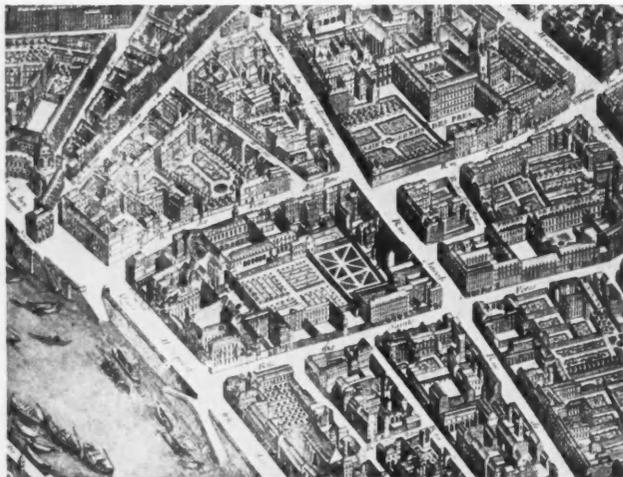
Quoi qu'il en soit, on ne doit pas se dissimuler que la tâche qui reste à accomplir pour créer le réseau de voies modernes qui décongestionnera efficacement la circulation et portera en tous les points de la Ville l'éclat de la lumière et le réconfort de l'air pur, est véritablement considérable, on peut même dire, colossale.

Le graphique ci-dessous montre notamment que plus de la moitié des voies parisiennes n'offrent qu'une largeur de 12 m. correspondant à des chaussées insuffisantes pour permettre le libre passage de deux autobus et d'un véhicule ordinaire.

Longueurs totales des voies de Paris classées suivant leur largeur
(non compris la zone non aedificandi)

Catégories des voies	Longueurs	Représentation graphique	Voies groupées par catégories	Longueurs des voies groupées par catégories
moins de 6 ^m 00	74 m	[Barre]	Voies dont la largeur est inférieure à 10 ^m	170 ^m
6 ^m 00	20 m	[Barre]		
7 ^m 00	19 m	[Barre]		
8 ^m 00	42 m	[Barre]		
9 ^m 00	15 m	[Barre]		
10 ^m 00	162 m	[Barre]	Voies de 10 à 11 ^m de largeur	206 ^m
11 ^m 00	44 m	[Barre]	Voies de 12 ^m de largeur	274 ^m
12 ^m 00	274 m	[Barre]		
13 ^m 00	43 m	[Barre]	Voies dont la largeur varie de 13 à 19 ^m	206 ^m
14 ^m 00	32 m	[Barre]		
15 ^m 00	78 m	[Barre]		
16 ^m 00	16 m	[Barre]		
17 ^m 00	6 m	[Barre]		
18 ^m 00	26 m	[Barre]		
19 ^m 00	5 m	[Barre]		
20 ^m 00	116 m	[Barre]	Voies dont la largeur est égale ou supérieure à 20 ^m	339 ^m
plus de 20 ^m 00	223 m	[Barre]	Longueur totale des voies de Paris	1195 ^m

PARIS D'AUTREFOIS



1739



1836

I. - EXTENSION DES TERRAINS BATIS

Pour donner un aperçu de l'évolution de la construction à Paris durant les deux derniers siècles, nous produirons, pour un même quartier, des extraits empruntés aux plans de Turgot (1739) et de Vasserot (1836), et au plan parcellaire de la Ville de Paris, révisé en 1936.

La première série de plans intéresse un quartier central de Paris, St-Germain-des-Prés.

On voit qu'au 18^e siècle, les jardins sont nombreux, les cours très vastes et que, d'autre part, les maisons d'habitation ne dépassent pas quatre étages.

Dans le « Tableau de Paris, en l'An XII » par Blanvillain, on lit :

« La hauteur des maisons a été sagement limitée par une loi pour prévenir une foule de dangers.



1936

« Les étages sont presque l'indication exacte des différentes conditions de la société: les marchands occupent le bas, les gens riches le premier, les gens aisés le second, les salariés le troisième; les ouvriers, le quatrième et les « pauvres gens, les greniers ».

La statistique établit en effet, que les besoins de la population, en ce qui concerne l'habitation, seraient pleinement satisfaits par la construction d'immeubles de 3 étages sur toute la superficie des terrains à bâtir de Paris.

On doit donc conclure que si, sur un terrain, il est permis d'élever un bâtiment de 9 étages au lieu des trois étages suf-

fisants, sa valeur d'utilisation et, par suite, sa valeur vénale, est inconsidérément triplée.

Conséquence:

Deux terrains voisins, de même superficie, resteront inutilisés faute de *besoins réels* et cependant leur valeur nominale demeurera cotée au triple de leur valeur réelle.

Ces terrains ne trouveront pas d'acquéreurs avant longtemps et la perte des intérêts accrue des charges de l'impôt ne tardera pas à être très supérieure au montant de la spéculation escomptée.

PARIS FUTUR

LE PROBLÈME DES ESPACES LIBRES DANS LE PARIS FUTUR

I. - JARDINS PUBLICS

Une image littéraire nuit à l'avenir des espaces libres de la capitale en imposant, au public, une idée fautive :

« Les Bois de Boulogne et de Vincennes sont les poumons de PARIS ».

En fait, ces deux réserves d'air ne conditionnent pas la « respiration » urbaine.

Baigné dans l'atmosphère la plus pure, l'individu aux poumons insuffisants ne tarde pas à disparaître.

Or, le mode respiratoire de la Ville est de source alvéolaire et capillaire. C'est l'avenue, le jardin, la cour, la fenêtre, qui constituent ses seules sources directes d'oxygène, et non les bois environnants.

C'est pourquoi si on nous donnait le choix entre deux projets :

l'un comportant l'extension du Bois de Boulogne jusqu'à la mer et celle du Bois de Vincennes, jusqu'aux Vosges;

l'autre envisageant la suppression de ces deux espaces libres, dont les arbres et les pelouses seraient répartis en masses harmonieuses, au sein de la Cité;

c'est à ce dernier que nous donnerions notre préférence.

Il va de soi qu'il ne faut prendre le contre-pied de cette boutade et dire qu'il serait sans effet sur l'hygiène d'une ville de l'entourer d'un cercle d'usines qui l'asphyxierait de ses fumées.

Nous voulons seulement insister sur la nécessité formelle de doter l'intérieur de la Ville de jardins, de plateaux plantés, de bouquets de verdure, constituant, au droit de chaque immeuble autant de générateurs permanents d'oxygène, autant de centres de résorption des gaz carboniques issus des moteurs automobiles et industriels.

Et à l'intérieur des îlots, de réserver de vastes cours centrales, où le soleil se réfractera dans toutes les pièces d'habitation.

Dans le projet d'aménagement du Paris futur il est donc prévu de grands jardins constituant, suivant les cas, des centres de repos ou des lieux d'ébats sportifs, des squares moins étendus, formant une mosaïque de verdure, jetée sur la trame grise des îlots de constructions, et enfin, des squares d'enfants dont il n'est plus besoin de souligner la nécessité.

Les deux plans présentés à la page suivante donnent une idée approximative des jardins nouveaux à aménager et permettent de mesurer l'effort à accomplir.

A l'heure actuelle, les parcs et jardins publics existants à l'intérieur de l'ancienne enceinte mesurent une superficie de 260 hectares environ, soit 3,33 % de l'ancien territoire de PARIS.

Les Bois de Vincennes et de Boulogne s'étendent sur 1.884 ha.

Dans le PARIS futur, la superficie des parcs et des jardins s'élèvera à 780 hectares, soit 10 % du territoire, compte tenu de l'aménagement de la zone des fortifications.

II. — CONSERVATION DES JARDINS PRIVÉS.

Il n'est pas inutile d'observer qu'en 1900, les jardins privés occupaient une superficie de 641 hectares représentant 8,20 % du territoire communal.

Aujourd'hui, ils ont été ramenés, par suite des constructions nouvelles, à 458 hectares et ne correspondent plus qu'à 5,86 % du territoire.

Si l'on n'y prend garde, ces précieux réservoirs d'air intérieurs, supérieurs en étendue à ceux qu'offrent les jardins publics, s'amenuiseront insensiblement pour être réduits à néant avant la fin du siècle.

Les photographies ci-dessous donnent un aperçu des Edens privés que recèle encore PARIS.

Il serait navrant de voir leurs pelouses, leurs arbres, céder la place aux bétonnages des constructions modernes.

Une loi doit intervenir pour les conserver intacts.



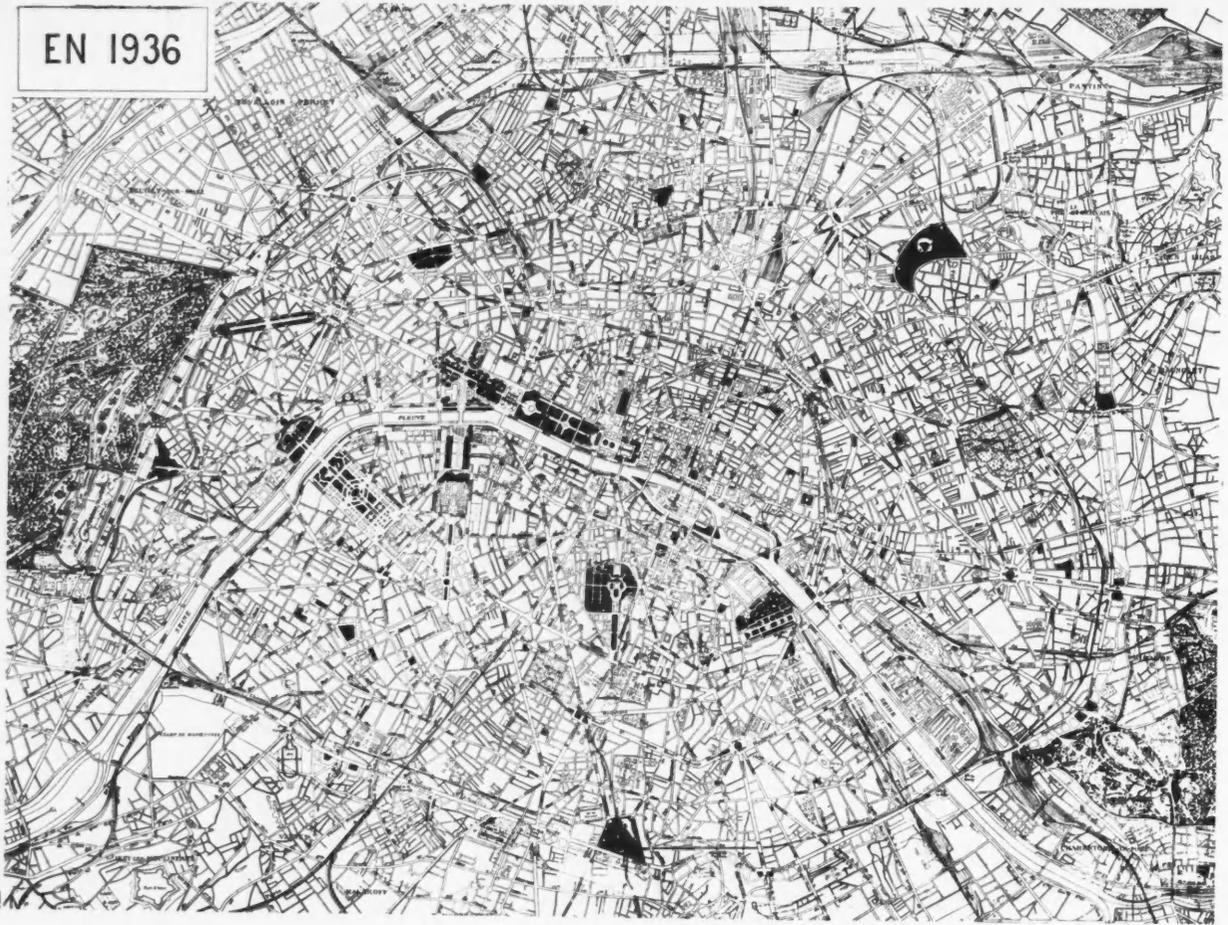
JARDIN DES MISSIONS ETRANGERES A L'ANGLE DE LA RUE DU BAC ET DE LA RUE DE BABYLONE (VII^e Arrt.).



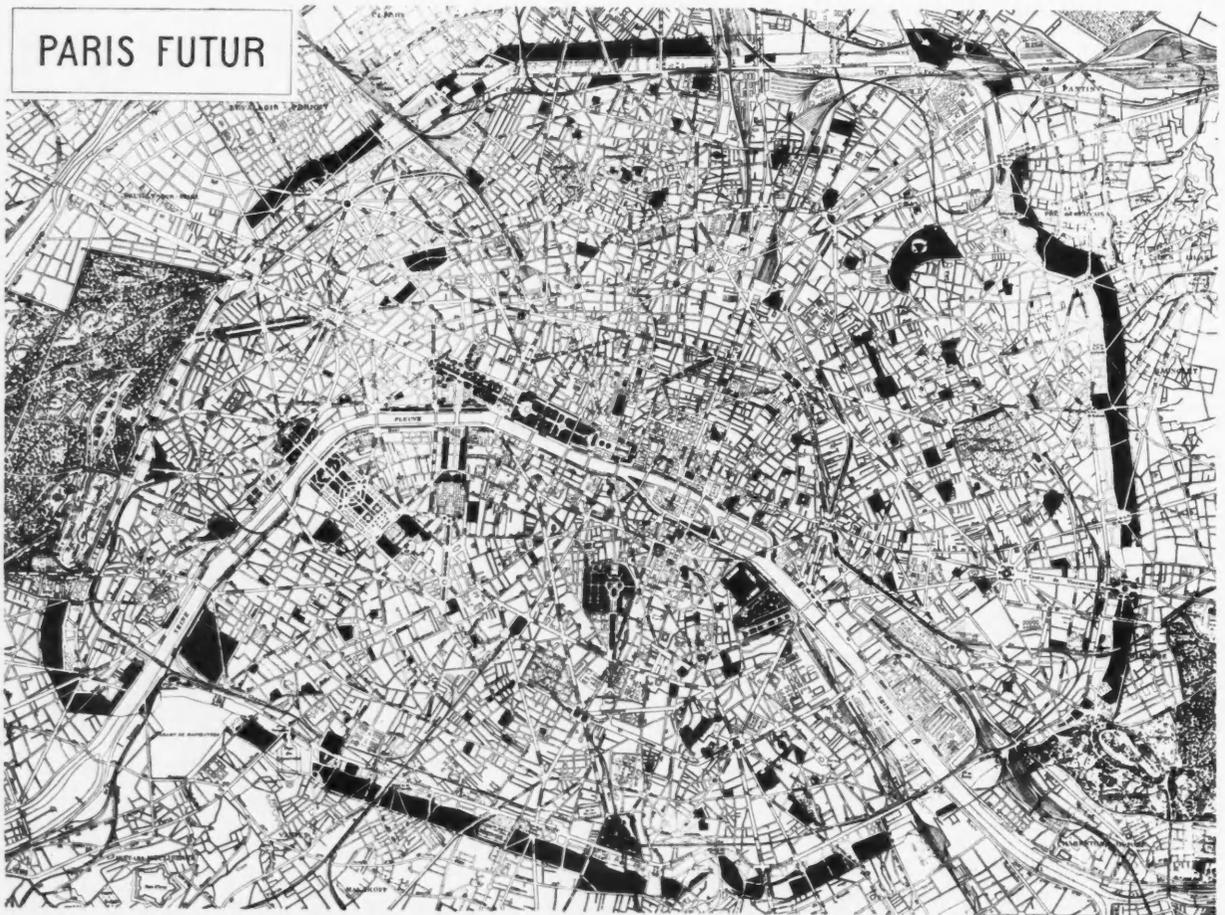
LE JARDIN DE LA COMTESSE DE BÉHAGUE RUE ST-DOMINIQUE (VII^e Arrt.).
Clichés Illustration

JARDINS ET PARCS DE PARIS

EN 1936



PARIS FUTUR



NOTA. — Les espaces libres sont figurés en noir.

III. AMÉNAGEMENT DES ILOTS DE CONSTRUCTIONS

A) — Ilôts non considérés comme insalubres.

Où commence l'insalubrité d'un îlot, d'un immeuble, d'une pièce d'habitation ?

L'accord entre les hommes ne peut être réalisé qu'à l'égard des réalités mesurables.

Les longueurs, les volumes, les poids, sont hors de discussion.

Or, l'insalubrité n'est pas, en principe, pondérable.

La mortalité est sujette à caution.

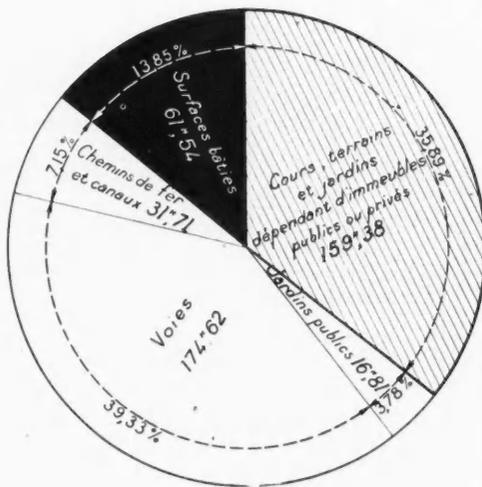
On ne doit donc pas s'étonner que les bactéries et la mauvaise foi se rencontrent sur le plan de l'insalubrité.

Nous proposons que dans leur prochain congrès les urbanistes fixent les principaux facteurs de salubrité (solarisation, aération, humidité, dosage des gaz de l'atmosphère locale, numération des bactéries, etc., etc...) et qu'ils définissent leurs unités de mesures.

Quoi qu'il en soit, puisque, à cette étude sur les terrains nus et bâtis, nous avons donné pour axe la salubrité, nous ne pouvons l'achever sans dire un mot sur les méthodes qui peuvent être envisagées pour améliorer l'indice de salubrité de la Ville, le coefficient de ventilation et d'ensoleillement, fonction du rapport entre les surfaces libres et construites.

A cet égard, notons le bel effort accompli dans l'aménagement de l'enceinte fortifiée en faveur de l'aération.

Surf. bâties privées	41 ^m .42	9,32 %
Surf. bâties publiques	20 ^m .12	4,53 %
Cours et terrains	147 ^m .81	33,29 %
Jardins privés	11 ^m .57	2,60 %
Jardins publics	16 ^m .81	3,78 %
Voies privées	9 ^m .73	2,20 %
Voies publiques	164 ^m .89	37,13 %
Ch. de fer et canaux	31 ^m .71	7,15 %
	<u>444^m.06</u>	<u>100,00 %</u>



Repartition des espaces libres et des surfaces bâties

Superficie totale 444^m.06

NOTA: En 1911 les terrains de l'enceinte fortifiée se répartissaient de la manière suivante:

Boulevard militaire	46 ^m .43	10,48 %
Voies de traversée (rues ch. de fer, canaux)	28 ^m .79	6,50 %
Fortif. proprement dite	368,84	83,02 %
	<u>444^m.06</u>	<u>100,00 %</u>

Sur cette vaste étendue, les surfaces bâties ne représentent que 13,85 % du territoire aménagé, alors que les cours, terrains et jardins publics ou privés atteignent 52,70 %.

Nous voilà bien loin des proportions du PARIS intérieur!

**

Considérons l'îlot de construction ci-dessous qui n'est pas défini insalubre.

Il représente dans un quartier d'une salubrité moyenne un type courant de concentration urbaine.

De ces puits d'ombre forés dans la masse compacte des bâtiments de la Ville, ce n'est pas la Vérité au visage humain, qui émergera, mais une multitude de Spartacus malingres et exaspérés.

Il importe donc, au plus vite, d'attaquer ces assises d'une ville féodale pour leur substituer des logis répondant aux aspirations d'une humanité évoluée.

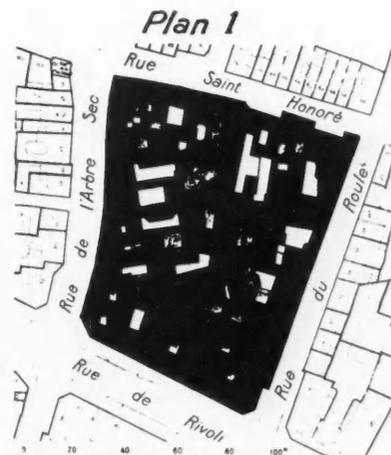
Comment dénoyauter ces îlots, comment les « cureter » ? pour créer au centre la cour centrale dont les alignements sont figurés en pointillé sur le plan N° 2.

Diverses solutions peuvent être imaginées :

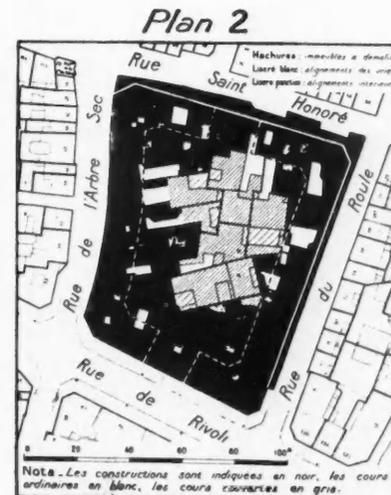
1° — Constituer une société immobilière par îlots, comprenant tous les propriétaires des constructions.

Mettre cette société en demeure dans un délai de vingt années de libérer l'espace central.

Les 2/3 de la dépense seraient supportés par les collectivités (Etat, Ville, Département), le surplus par la Société Immobilière.



NOTA. Les constructions sont indiquées en noir, les cours ordinaires en blanc, les cours couvertes en gris.



Nota. Les constructions sont indiquées en noir, les cours ordinaires en blanc, les cours couvertes en gris.

2° Frapper de « caducité » tous les bâtiments âgés de plus d'un siècle et poursuivre leur démolition si les aménagements urbains l'exigent.

En ce cas, les collectivités ne paieraient que la valeur des terrains libérés et les évictions locatives.

Les sociétés immobilières constituées par chacun des îlots supporteront la charge de la démolition des bâtiments déclarés caducs.

Les autres bâtiments seraient supprimés suivant les modalités prévues au paragraphe précédent.

3° — Frapper de servitude d'alignement « intérieur » tous les immeubles en saillie sur les limites des cours centrales.

Les limites de celles-ci seraient fixées par l'Administration, après enquête.

En ce cas, les collectivités exproprient immédiatement, suivant les lois en vigueur, tous les immeubles compris en totalité entre les alignements des cours centrales, compte tenu d'un coefficient de vétusté.

La Société immobilière aligne les immeubles dans un délai maximum de trente années.

Les collectivités avancent aux sociétés immobilières les fonds nécessaires pour la réalisation de l'opération d'aménagement.

Le capital ainsi investi serait amorti par annuités garanties par des hypothèques sur les immeubles.

Quelles que soient, en définitive, les modalités adoptées, il apparaît que les sociétés immobilières constituées devront contribuer, pour un minimum de 1/5^e au moins, aux dépenses que nécessitera l'aménagement des îlots.

Au reste, il n'est pas inutile d'observer que tous les matériaux, toutes les machines, toutes les productions de l'industrie subissent inéluctablement la loi économique de l'amortissement.

Les immeubles seuls y échappent.

La santé de la collectivité dépend de la pérennité de cette anomalie.

On ne saurait, en effet, admettre indéfiniment que de mauvaises bâtisses élevées, il y a trois siècles, subsistent par tous les artifices du « chaînage » et du béton, alors qu'elles sont vétustes, minées, saturées de bactéries qui tuent avec la précision d'une loi mathématique les malheureux qui viennent s'y réfugier.

Notons que ces « tombeaux » jouissent des plus-values foncières résultant des divers aménagements réalisés à grands frais par la collectivité.

On objectera sans doute que le « curetage » des îlots supprime la « matière imposable » en abaissant considérablement le chiffre de la population.

On pourrait répondre que la « matière imposable » des îlots insalubres est assez mince et que, par contre, elle grève lourdement le budget de l'Assistance publique.

Quoi qu'il en soit, d'après les études d'aménagement d'îlots que nous avons effectuées, on peut admettre qu'il sera possible dans les nouveaux locaux, de reloger les 7/10 des occupants.

Le surplus sera dirigé sur les groupes de constructions des arrondissements périphériques.

On doit noter, d'ailleurs, que la population laborieuse, mal à l'aise, dans le cadre actuel de la Capitale, tend à gagner une banlieue plus aérée.

Le maximum atteint par la population parisienne s'est déjà abaissé de 100.000 habitants.

Cet exode sera sans nul doute plus sensible lorsque les lignes métropolitaines atteindront les limites du département.

Si l'on souhaite retenir la population, il faut donc la séduire par le charme de logis aimables et hygiéniques.

Observons, à cet égard, que des constructions nouvelles accusent, du point de vue de la propagation des épidémies, une situation plus grave que celle de vieux îlots définis insalubres.

C'est que, pour ces immeubles, on a cru que l'ascenseur, le vidoir d'ordures, le chauffage central et le tapis d'escalier pouvaient remplacer l'ensoleillement d'une vaste cour centrale.

Mais, les contagions ne succombent que sous la mitraille des rayons solaires.

B). — *Ilots insalubres.*

Le but essentiel de la présente étude étant la sauvegarde et l'extension des espaces libres de la capitale, il va de soi que nous ne pouvons pas exposer ici, dans le détail, le problème si complexe de la suppression des îlots insalubres.

Nous nous contenterons, à titre d'exemple, de produire le plan d'aménagement de l'îlot 3, situé au droit de Notre-Dame.

Le plan de l'état primitif de cet îlot permet de se rendre compte de l'exiguïté extrême des cours et des voies qui le desservent.

Dans l'état futur, St-Julien-le-Pauvre, St-Séverin et l'ancienne Faculté de Médecine sont dégagés.

Une large perspective est ouverte sur le chevet de Notre-Dame.

Une voie nouvelle relie la place Maubert au pont de l'Archevêché.

Enfin, de vastes cours ouvertes sont réservées au sein des nouveaux bâtiments, représentant 50 % des îlots intéressés.

Ainsi, la superficie des rues passe de 34 à 68 % du territoire aménagé.

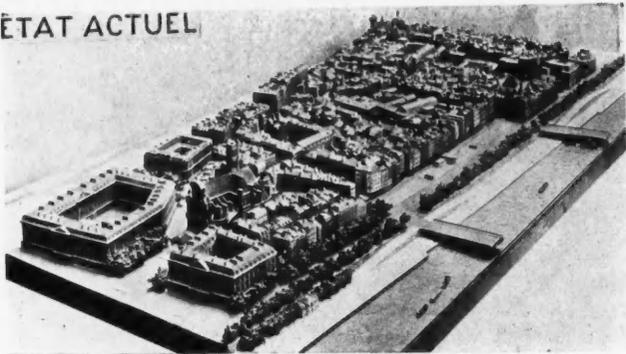
Les constructions sont réduites de 60 à 40 %.

Les espaces libres publics atteignent 1 hectare, soit 12 % de l'îlot aménagé.



PLAN D'AMÉNAGEMENT DE L'ÎLOT N° 3

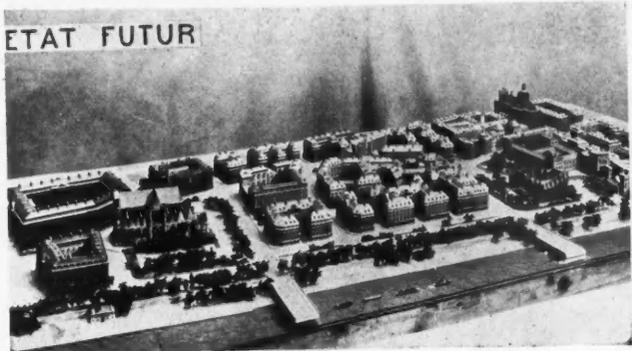
ÉTAT ACTUEL



ILOT INSALUBRE N° 16

A titre documentaire, et comme second exemple d'aménagement d'îlots insalubres, nous donnerons les perspectives des maquettes de l'îlot N° 16, voisin de l'Hôtel de Ville. Ces maquettes figurent au pavillon de la Ville de Paris à l'Exposition.

ÉTAT FUTUR



Nous ajouterons que, dans les projets d'aménagements des 16 îlots insalubres que nous avons établis, les nouveaux jardins occupent 30 hectares 65, correspondant à 13,4 % des territoires remaniés, non compris les espaces libres réservés à l'intérieur des îlots qui intéressent plus de 60 hectares.

CONCLUSION

Les terrains nus se rétractent d'une manière régulière et continue, telle la « peau de chagrin », talisman de richesse et de bonheur.

Les pouvoirs publics doivent donc intervenir sans délai pour sauvegarder les jardins et parcs privés et aménager en terrains de sports ou en squares de repos les grands espaces dénudés ou encombrés de bâtisses et de fabriques désaffectées dont les propriétaires ne savent que faire.

Afin que cet aménagement ne soit pas indéfiniment différé pour des raisons de crédit, il ne serait pas impossible que la Ville entrât en pourparlers avec ces propriétaires pour assurer à son compte le déblaiement des terrains et leur aménagement sommaire sous réserve de location-vente par amortissements annuels.

Parallèlement, tous les terrains communaux disponibles de quelque étendue, seront aménagés en terre-pleins plantés ou squares d'enfants.

D'autre part, pour abaisser le pourcentage de la mortalité provoquée par la tuberculose à PARIS, au niveau de celui des capitales européennes, il convient d'entreprendre aussi rapidement que possible le « curetage » méthodique et progressif des îlots de constructions reconnues indésirables, étant entendu qu'aucune nouvelle construction ne pourra plus être édiflée en leur centre.

Sur l'emplacement des îlots insalubres, doivent s'élever demain, au cœur de larges espaces, des habitations satisfaisant à la fois l'hygiène et le goût, car la santé de la collectivité est sous la double dépendance de la biologie et de la psychologie: « *Mens sana...* »

« Vivre », en effet, ne doit pas être l'expression d'une désespérance continue, génératrice de toutes les défaillances.

Le logis sera l'enveloppe ample, chaude, gaie, lumineuse où le corps se reconforte, où le cœur et l'esprit, animés d'une foi nouvelle élaborent des rêves généreux que les bras vailants réalisent dans la joie.

La richesse de la Cité est constituée et entretenue par cet enfantement du travail dans la paix heureuse.

Enfin, de larges voies de lumière seront ouvertes parmi les bâtisses médiévales, cadavres de constructions qui ne sont plus soutenus que par les étais chancelants d'idées mortes !

En vérité, la Ville Lumière est encore trop largement pétrie d'ombre.

Il ne faut pas oublier que les hommes, ces petites flammes fugaces, ne s'animent que sous la chaude haleine de leur père, le Soleil.

« Du Soleil dans la Ville », s'écriait Le Nôtre, « partout du soleil... »

Il faut abattre et détruire tout ce qui n'est pas souverainement beau pour ouvrir au soleil des voies triomphales !

Les archéologues se récrieront.

Mais on observera que la vie n'est pas une récréation archéologique.

Au reste, on ne doit pas se méprendre sur le sens de cette rubrique toujours répétée, lorsque « le Vieux Paris s'écroule sous la pioche des Vandales » — « PARIS qui s'en va ! »

Non, il faut dire « PARIS qui se métamorphose » sous le jeu des facteurs ethniques qui ont fait sa grandeur et qui lui assurent la mission d'être la capitale de l'Intelligence, dans son sens le plus élevé et le plus humain.

D'ailleurs, il est loin des intentions des vrais urbanistes d'entamer, si faiblement que ce soit, le patrimoine artistique de la Ville.

En tant que Parisien, nous nous sentirions humiliés et amoindris si tel joyau de pierre était, non pas détruit, mais seulement écorné, meurtri ou maladroitement « mis en beauté. »

Par contre, nous éprouvons une satisfaction très vive, lorsque les masures des rues Simon-le-Franc et des Etuves-St-Martin s'abattent dans un poudroiement ensoleillé !

Toutefois, si l'on peut toujours s'entendre avec les archéologues, il est plus difficile de convaincre les financiers.

L'argent manque !

N'a-t-il pas toujours fait défaut ?

L'Histoire n'est, tout bien considéré, que le compte-rendu chronologique de la misère des peuples.

Quoi qu'il en soit, il est certain que la Ville avec ses seules ressources, ne peut assurer la reconstruction du quart de ses immeubles.

L'Etat doit l'assister.

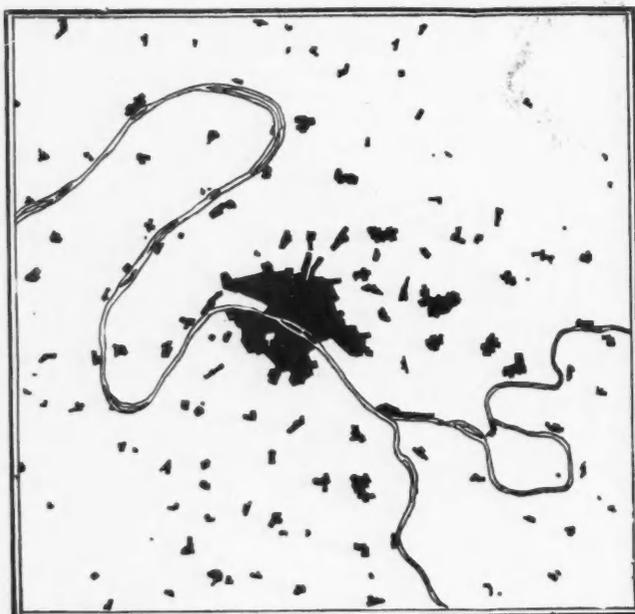
PARIS, participant dans des proportions inattendues à l'équilibre du budget de la Nation, a offert à la Métropole et à la France d'Outre-Mer, des ports nouveaux, des voies ferrées, des routes magnifiques, des Palais somptueux.

Elle ne saurait éprouver de honte à ce qu'on lui rendit, aujourd'hui, quelques-unes de ses politesses.

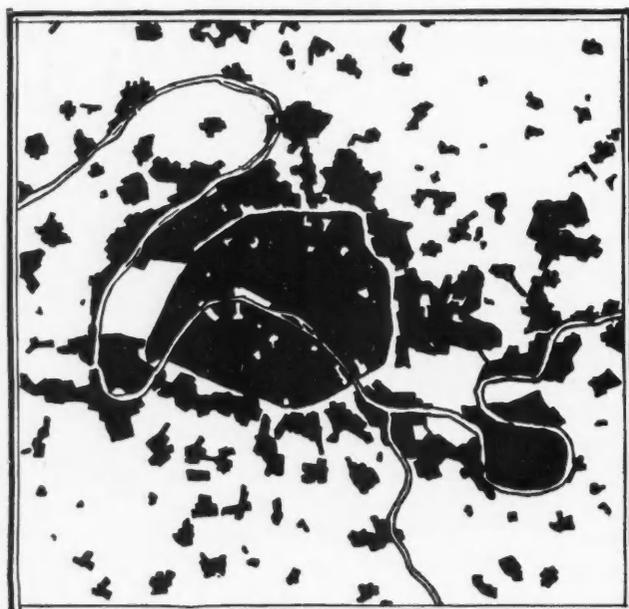
Mais, pour aboutir, il faut vouloir le succès tous ensemble avec cette conscience commune qui constitue la force d'un équipage discipliné et, aussi, en songeant aux hôtes des taudis, avec un peu de cette bonté active qui faisait dire à Ampère : « Je posséderais tout ce qu'on peut désirer pour être heureux, qu'il me manquerait encore... tout : le bonheur des autres. »

René MESTAIS.

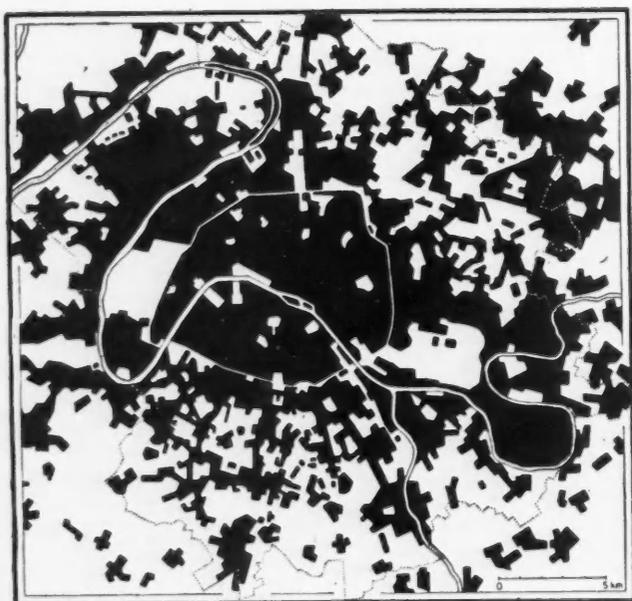
SURFACES CONSTRUITES ET ESPACES LIBRES DE LA RÉGION PARISIENNE



EN 1800



EN 1900



EN 1930

LES ESPACES COUVERTS DE MAISONS DANS LE DÉPARTEMENT DE LA SEINE

La carte nous montre une véritable région « humanisée » d'où les aspects naturels disparaissent peu à peu. A l'intérieur de la grande masse noire, la nature ne revendique plus guère que le bois de Boulogne et le bois de Vincennes. La masse noire couvre presque entièrement la vallée de la Marne et le grand méandre de la Seine à l'Ouest (Colombes, Bois-Colombes, etc.). La banlieue Nord sera bientôt tout entière occupée. La banlieue Sud contient encore des aspects champêtres, sur la lisière du département de Seine-et-Oise.



EN 1937

Les grands espaces libres sont ici figurés par des parties hachurées ou noires. Le Bois de Boulogne et le Bois de Vincennes ne sont pas représentés.

MULTIPLIER LES ESPACES LIBRES

Par Adolphe DERVAUX

Président de la Société des Urbanistes

Les grandes villes, vues à vol d'oiseau surprennent par la quantité de taches vertes qu'on y découvre. A vol d'oiseau n'est plus seulement une formule, à condition que l'oiseau soit mécanique; il faut donc considérer désormais les villes à vol d'avion ainsi qu'elles l'étaient jusqu'ici à trajectoires de lignes ferrées en surplomb ou de routes en corniche supérieure.

Les services que l'urbanisme peut rendre au tourisme, c'est-à-dire à la richesse nationale oblige cet art à proposer de la beauté et de l'agrément en même temps que de l'hygiène et des facilités de circulation.

Dès le printemps, vu du ciel, l'arbre isolé montre qu'il est rond, la netteté de son cercle étonne, c'est une petite boule émeraude semblable à un charmant joujou de bergerie.

Les jardins innombrables de Paris sèment de trous harmonieux le gris gorge-de-pigeon, ou, suivant l'heure et l'état du ciel, le luisant des toits. On y découvre peu de terre cuite, celle qui subsiste est salie et uniformisée. Aucune ne reste rose comme la tuile canal d'Albi ou de Lorraine, rouge comme la panne d'Arras, blanche comme la romaine de Narbonne. La rouge à recouvrement de Marseille se signale aux hangars des périphéries, déjà déteinte. Quant à l'ardoise des Bréais elle participe vite du gris général au lieu de garder le bleu de Morlaix embelli par l'or des lichens ou le violet de Charleville. Enfin, hors du soleil, aucun éclat blanc ne surgit aux terrasses de ce que la mode nomme aujourd'hui moderne, ainsi qu'on le voit à Biskra ou Dakar.

A défaut de montagne d'où on la verrait de haut, l'aspect verdoyant de la capitale vu d'avion fait regretter que ses parcs et ses jardins, ses simples plate-bandes et, aux limites urbaines, ses nombreux potagers restent invisibles au passant qui rampe.

C'est que les maisons ou de hauts murs bordent les rues, ceux-ci élevés d'au moins la cote légale, soit trois mètres dix centimètres.

Il est difficile d'obliger les propriétaires à montrer les réserves libres qu'ils possèdent et que, d'ailleurs, le genre d'impôt établi par la Ville oblige à restreindre encore.

Il est cependant d'importantes surfaces vertes dont le Parisien et le visiteur pourraient s'égayer. Ce sont celles des cours plantées, des parterres, des bosquets que possèdent l'Etat, le département la commune et les administrations qui en dépendent.

Si des grilles remplaçaient les murs opaques, autour du territoire des hôpitaux, de la plupart des établissements d'instruction, des ministères qui n'ont rien à cacher, des fondations de tous ordres, Paris se montrerait tel qu'il est en réalité pour l'observateur aérien: un bouquet précieux. L'Observatoire et ses plantations, sont ceinturés de moellons. Quel dommage occasionnerait-on aux astronomes et aux météorologues en les abattant ?

Les écoles de tous enseignements lancent au ciel pendant les récréations, le gazouillement ou les cris de volières heureuses. Quel tort résulterait pour eux de l'ouverture sur la voie publique de leurs cours, aérées davantage et où d'ailleurs, les motifs verts pourraient abriter ce qu'a de désordonné les ébats enfantins ou juvéniles. Sans doute, la participation aux mouvements de la rue, de jeunes emmurés serait-elle bénéfique pour leur éducation sociale. Ils verraient les gens, en seraient vus, jouant avec plus de liberté autour d'eux.

L'hôtel de Rothschild, qui abrite les livres d'art d'un autre donateur: Doucet, est séparé de la rue Balzac et de l'avenue de Friedland par un affreux soutènement. Quel mal y trouveraient les assistants studieux ou les invités des fêtes qu'on y donne si ce soutènement faisait place à un talus fleuri dont la hauteur dissimulerait suffisamment aux passants leur décolleté et leur habit.

Il n'est pas que les jardins ombrés où le public parisien ait intérêt à pénétrer du regard.

Opposée à la rectitude désagréable d'une rue de Rennes, de Turbigo ou de Lafayette, les sinuosités des façades dans maintes voies de la périphérie s'impose comme plaisante et créatrice d'intérêt. Certes, on sait que la rue courbe agrémenté la course du piéton, malgré la

longueur accrue du trajet. Elle permet de juger mieux les édifices. Cependant, la dite sinuosité élevée sur le tracé de l'ancien chemin ne facilite pas les déplacements.

Qu'à cela ne tienne, rectifions les voies de grande circulation. Mais que les rues de petite distribution, dépourvues par destination résidentielle de commerce boutiquier, soient laissées à leur tradition vieille parfois de tant de siècles, et conservent les jardinets et les carrefours plantés qui en font le charme.

Même le long des rues droites, lorsque le besoin de devantures alignées est le plus fort, lorsqu'un immeuble conserve un jardin, ou des constructions obliques — ou si l'orientation et la forme du terrain les imposent, gardons cette obliquité pittoresque.

L'arbre qui incline sa cime au-dessus du trottoir, rue du Regard ou Boulevard Raspail, est une joie pour l'œil, distrait enfin, des trous réguliers des façades et des gabarits identiques.

Le jardinnet qui reste de l'ancienne cour patricienne, devant tel hôtel d'où la rue s'est rapprochée en s'élargissant, est une autre joie; ne le dissimulons pas derrière de la pierre. Ne ménageons pas la réalisation de nos désirs d'hommes libres, d'échapper à la géométrie rectiligne dont nous mourons.

C'est ainsi que rue de Châteaudun, il existait, voici peu de temps encore, devant la Chambre de Commerce du Japon, une cour ouverte sur l'extérieur, défendue par une grille ouvragée. Le défoncement jusqu'à l'alignement fleurissait la rue de ses géraniums et de ses bégonias, et des ombres de ses pignons, faisait oublier un instant l'ennui monotone du trottoir droit.

Toutes les cours et tous les jardins appartenant à tous doivent être libérés de leurs fermetures. On n'en excepterait que les prisons, mais depuis l'asile des aliénés auxquels on s'efforce de faire oublier qu'ils sont reclus, jusqu'à celui des enfants, que leur détention se dissimule derrière une haie vive que l'œil admire ou traverse.

D'ailleurs, maintes propriétés particulières urbaines non situées sur une voie commerçante peuvent s'ouvrir sur l'extérieur. En égard à certaines obligations de hauteur des maisons, on en construira toujours certaines en retrait. De nouveaux règlements peuvent intervenir afin que le rez-de-chaussée reste accessible aux regards, ou, au moins, ne s'enferme que derrière une barrière végétale.

Dans les pays du Nord, où la tristesse du climat est déjà contrebutée par la largeur des fenêtres, on s'efforce de maintenir les bahuts de limite sous muraille, même sur les lignes divisaires. L'agglomération constitue une cité-jardin accueillante où l'on n'est pas à l'étroit même sur un terrain de cent cinquante mètres carrés.

En Hollande, même sur la route, la clôture est de rigueur, et il semble que chacun des riverains possède toute la chaussée, ou au moins le trottoir. Cela donne une plus forte impression de sécurité que les fortifications égoïstes de chez nous. « Il n'y a donc pas de voleurs à Gouda ou dans ce faubourg de Harlem ? » Si, mais on leur épargne l'escalade ou la pesée, on ne les cache pas bénévolement lorsqu'ils sont entrés.

Les peuples du Nord sont soigneux et disciplinés. Nos compatriotes abusent facilement de la liberté. Faut-il se méfier d'eux éternellement? Non, car, pour les jardins publics l'expérience montre que chez les plus turbulents: à Marseille ou Toulouse, on pouvait en toute tranquillité enlever les grilles entourant les jardins sans que le public y fasse des dégâts. Ainsi, les arbres, arbustes et fleurs participent de la vie qui passe, et, en retour donnent généreusement ce qu'ils possèdent: la joie pour l'œil.

On imagine l'agrément, à Paris, que serait pour tous l'enlèvement de la grille de la place Vintimille, perdant ainsi son caractère égoïste de square londonien.

D'éminents administrateurs de Paris, un Ingénieur en chef de la voie publique sont de cet avis: rendre à la vue et à la vie de tous, le plus d'espaces libres possibles par la suppression des barrières qui les emprisonnent.

Adolphe DERVAUX.

LE ZONING

Par Emile JAYOT

Directeur Général honoraire des Transports et de l'Extension de Paris.

Avant de dire comment le « zoning » est ou sera appliqué dans la région parisienne, je crois nécessaire d'exposer quelques notions générales, car le mot et la chose sont encore relativement peu connus en France, sauf des initiés de l'urbanisme.

Le vocable nous vient d'Amérique; certains ont bien essayé de lancer « zonage », mais il faut reconnaître que le mot anglais est plus élégant; en tout cas, jusqu'ici, c'est lui qui prédomine.

La chose aussi, bien entendu, vient des Etats-Unis, où elle a fait son apparition officielle en 1909 à Los Angeles. Sur notre vieux continent, elle s'acclimaté rapidement dans les pays centraux: Allemagne, Suisse, Autriche, et dans la Scandinavie, s'étend à l'Angleterre et peu à peu à tous les pays. Elle est maintenant considérée généralement comme un des éléments essentiels de l'urbanisme moderne.

L'urbaniste théoricien qui, sur le papier, trace les plans de la Ville idéale, a soin d'observer quelques règles précises: Ayant déterminé le « centre civique », foyer de la vie administrative et sociale de la cité, il localise les quartiers du négoce aux abords de ce centre, à proximité de la gare et du port, aux carrefours importants. Dans son esprit, ces secteurs de la ville où, durant la journée, la vie est trépidante et tumultueuse, se vident, au soir, de leur population laborieuse et il réserve à l'habitation d'autres quartiers. Ces quartiers sont divers, car il faut tenir compte des goûts de chacun. Ceux en qui l'instinct grégaire est fort se logeront dans des « habitations collectives ». Les autres, pour lesquels la vie de famille l'emporte sur la sociabilité et sur le goût des distractions extérieures ou qu'un atavisme ancestral attire vers la terre fonderont leur calme foyer dans une maison familiale — villa ou pavillon — dotée d'un jardin qu'ils cultiveront aux heures de loisir.

Suivant ses tendances personnelles, notre urbaniste théoricien fait une part respective plus ou moins grande aux habitations collectives et aux habitations individuelles, mais il a toujours grand soin de les grouper par quartiers, de manière à empêcher qu'au milieu d'un ensemble de pavillons semés parmi des jardins ne surgisse, insolite, un gratte-ciel inesthétique, qui risque, par surcroît, de priver de soleil ses voisins modestes. Il souhaite, inversement, que dans les rues bordées de maisons élevées, une construction basse ne vienne pas ouvrir un « trou » entre deux affreux murs pignons.

Ce n'est pas tout. Soucieux de diriger la densité de la population suivant les nécessités de la circulation, les possibilités offertes en matière d'espaces libres, d'établissements scolaires, et bien d'autres considérations, l'urbaniste limite par degrés, d'après les quartiers, la hauteur des constructions et les volumes bâtis. Le plus souvent, il dispose ces quartiers en zones concentriques, de moins en moins bâties et peuplées à mesure qu'on s'éloigne du centre.

Enfin, il place à part les industries, les met plus ou moins loin des habitations suivant leur degré de nocivité, ne tolérant dans les quartiers résidentiels que celles qui ne présentent ni gêne ni danger pour le voisinage, ou qu'il est indispensable d'avoir à sa portée dans la vie courante (artisans, garages, par exemple).

Les usines n'y perdent pas, une place leur étant faite près des voies ferrées ou fluviales, dont elles ont besoin pour recevoir les matières premières et évacuer les produits manufacturés. L'urbaniste veille à ce que ces quartiers industriels soient situés de telle manière que les vents dominants n'entraînent pas leurs fumées et leurs odeurs sur les quartiers de résidence et il isole ceux-ci par des espaces libres boisés.

Les « zones » sont ainsi établies sur le papier. Comment les faire passer dans la réalité ?

Les rues, que l'urbaniste a prévues aussi sur son plan, et les monuments publics, et les jardins publics, il appartiendra à la collectivité de les percer, de les construire, de les aménager. Elle dispose pour cela de la législation sur l'expropriation et sur les alignements et, quant aux dépenses, le contribuable y pourvoira.

Mais les maisons d'habitation, immeubles à étages ou pavillons, les boutiques et les usines, c'est — sauf exception — aux particuliers de les édifier. Il faudra donc les astreindre à ne construire que suivant certaines prescriptions, différentes pour chaque zone, et à n'utiliser ces bâtiments que d'après certaines règles, elles aussi spéciales à chaque zone. C'est cette réglementation différentielle, doublée du plan, que l'on appelle le « zoning ».

Elle n'a acquis droit de cité en France que depuis la guerre.

A vrai dire, il y a plus d'un siècle que les établissements classés comme dangereux, insalubres et incommodes sont soumis à une législation qui oblige à isoler les plus dangereux des habitations. Il est vrai encore que des particuliers, notamment des lotisseurs, faisaient depuis longtemps du zoning, comme M. Jourdain, faisait de la prose sans le savoir, par exemple en insérant dans les cahiers des charges des ventes des prescriptions relatives à la hauteur des constructions ou à l'interdiction de créer des industries.

Il ne s'agissait que de mesures partielles, insuffisantes, celles de la dernière catégorie fondées uniquement sur des conventions privées. C'était néanmoins l'embryon du zoning, et la preuve qu'il répond à un besoin spontané.

La loi du 4 mars 1919 ne parlait pas de zones; le mot ne fut introduit dans la loi qu'avec la réforme du 19 juillet 1924 et encore subrepticement, à propos non des plans de villes, mais des lotissements. Néanmoins, administrations et urbanistes se crurent autorisés par les termes très généraux de l'article premier de la loi à faire application dans les projets d'aménagement et d'extension de ce qu'ils considèrent comme une des bases de l'urbanisme.

La jurisprudence a marqué d'abord quelque hésitation, mais ses scrupules ont été vaincus par deux interventions du législateur qui, dans la loi du 20 avril 1932 sur les établissements classés et dans celle du 14 mai 1932 sur l'aménagement de la région parisienne a fait une application très nette du zoning. Plusieurs dispositions des décrets-lois sur l'urbanisme du 25 juillet 1935 ont confirmé le principe, qui, juridiquement, ne peut donc plus être discuté.

Dans la pratique, il a eu quelque mal à passer dans nos mœurs. Le propriétaire français, surtout peut-être le petit propriétaire pour qui son lopin de terre représente souvent des années et des années de labeur, a du mal à admettre de voir limiter ses droits par la puissance publique; il a l'impression de « n'être pas maître chez lui ». Surtout il est froissé dans son sens de l'égalité.

Cependant, peu à peu, ces populations si intéressantes comprennent de mieux en mieux que le zoning a précisément pour but de les protéger; presque toutes les municipalités sont acquises à l'idée nouvelle, et celle-ci ne rencontre plus guère que l'opposition des spéculateurs.

Au surplus, rien que dans le département de la Seine, 60 communes sur 80 sont maintenant dotées d'un projet d'aménagement qui comporte le zoning. Certains de ces projets sont approuvés depuis 1929 et les difficultés que suscite la réglementation par zones sont rares.

Il faut dire que cette réglementation revêt un caractère assez simple, et pourrait même paraître fruste auprès de la différenciation très poussée des zones dans les villes allemandes. Le territoire de Berlin, par exemple, est divisé en cinq zones au point de vue de la destination du sol et des bâtiments, et en cinq zones (ne se confondant nullement avec les précédentes) quant à la hauteur des constructions (de un à cinq étages).

Dans la plupart de nos communes de banlieue le territoire est divisé simplement en zone d'habitations collectives, zones d'habitations individuelles et, s'il y a lieu, zones industrielles.

Les usines sont reléguées dans ces dernières, sans préjudice, bien entendu, de l'application de la loi de 1917 sur les établissements classés, ce qui a pour effet d'interdire dans beaucoup de ces zones les établissements de première classe.

Dans les zones d'habitations individuelles, la densité de la construction est limitée au moyen de trois prescriptions principales: les maisons ne peuvent dépasser 12 ou 15 mètres selon les cas. Il est interdit de construire à moins de deux (ou trois) mètres de l'alignement de la rue. Enfin, la construction principale ne doit pas couvrir plus de 50 % de la superficie totale de la propriété sur laquelle elle est édifiée. Des dispositions sont prises pour assurer l'esthétique de la rue, c'est ainsi que les murs de clôture pleins sont interdits.

Quant aux zones d'habitation collectives, elles sont soumises à un régime qui se rapproche de celui auquel nous avaient habitués les anciens règlements, comme celui qui est en vigueur à Paris; mais les hauteurs permises sont beaucoup moins grandes; elles varient d'ailleurs suivant les communes, d'après l'éloignement de Paris et selon les usages locaux.

Enfin, il a été nécessaire de faire des zones mixtes d'habitations et d'industries, car l'urbaniste parisien travaille dans des conditions bien différentes de celles dont jouit le théoricien dont je parlais tout à l'heure. Il est obligé de tenir compte des réalités, et, par exemple, du fait que dans certains quartiers usines et maisons d'habitation sont mêlées, imbriquées les unes dans les autres. La législation et les nécessités économiques s'opposant à la suppression des usines ou des maisons, force est de les conserver côte à côte, en limitant les inconvénients de cette situation par des règlements spéciaux.

Tel est, je le répète, le régime auquel sont soumises la plupart des communes du département de la Seine.

Ce « programme », pour employer l'expression de la loi de 1919-1924 a été limité dans plusieurs autres villes de la grande banlieue et de province.

Il ne paraît pas que l'institution du projet d'aménagement de la région parisienne doive y apporter des modifications importantes. Au contraire, les auteurs de ce projet se sont très heureusement inspirés de l'expérience de la Seine et les principes resteront les mêmes.

Mais s'appliquant à un territoire très étendu et bien plus varié que celui de la Seine, le projet régional a dû faire une classification des communes comprises dans cette région. Les communes sont réparties en quatre classes, soumises chacune à un régime différent quant à l'utilisation du sol et à la construction des bâtiments.

D'autre part, dans les communes encore peu urbanisées, le projet régional détermine un périmètre d'agglomération, c'est-à-dire une limite d'aménagement urbain au-delà de laquelle s'étend une « zone non affectée », où, sauf exceptions, il n'est pas possible de construire. Cette mesure a pour but essentiel de diriger, d'endiguer l'urbanisation progressive de la banlieue et d'éviter le retour des désordres que l'on a eu trop longtemps à déplorer en cette matière.

L'intérêt public y trouve son compte puisque les collectivités n'auront plus à doter de services publics nécessaires ces agglomérations surgies loin du centre par la seule fantaisie d'un lotisseur.

Ainsi est-il permis de se féliciter que le zoning, bien compris et dégagé de tout excès, soit sorti de la théorie pour entrer dans nos mœurs.

Emile JAYOT.

LE PARIS SOUTERRAIN

par GASTON BARDET
Architecte-urbaniste

Toute ville est le produit d'actions et interactions entre l'homme et le sol sur lequel il se fixe. On doit étendre cette donnée au sous-sol, car il ne faut jamais oublier que le sous-sol d'aujourd'hui est fort souvent le sol d'hier; que le sous-sol d'aujourd'hui est un sol jeune par rapport au sol actuel, donc plein d'enseignement pour la connaissance de ce dernier. Nous n'entendons point par là, remonter aux âges géologiques, où les mammouths imprimaient leurs lourdes empreintes, aux bords marécageux d'une grande lagune d'où émergeaient les îles qui devinrent Montmartre, Chaillot. Charonne et la Montagne Sainte-Genève. Nous pensons surtout au lent aplatissement, au nivellement général du sol urbain, dont la double cause est l'amoncellement de résidus urbains, qui élève le niveau de la ville comme dans les « terramare », et, un travail humain parfois lent, parfois grandiose (1), qui, d'autre part aplatit les élévations, ajoutant la désagrégation humaine à l'inlassable action du métamorphisme interne.

Tous les âges de Paris se trouvent dans son sous-sol, qui exprime la même physiologie que son sol. Dans le sous-sol, c'est l'empreinte des divers cours de la Seine, intimement liés à l'évolution commerciale de la Capitale. Le rayon lumineux qui, de la terrasse de l'Observatoire, pénètre jusqu'au fond des carrières aménagées par Claude Perrault et donne « juste le zénith, sans qu'on ait besoin pour tout cela de quart de cercle ou d'aucun autre instrument », c'est le fait scientifique de l'observation céleste qui nous est révélé. Les piles de fondation qui descendent à plus de 40 mètres pour fixer la Basilique du Sacré-Cœur — élevée sur une butte argileuse — c'est l'idée religieuse qui s'incruste, pour renaître, sur le Mont du Temple de Mercure. Et par ailleurs, il suffit d'observer le caractère de la population qui utilise le métropolitain pour reconnaître si l'on emprunte la ligne 1 ou la ligne 9, si l'on passe sous les Halles ou sous le Rond-Point des Champs-Élysées.

Il faut enfin penser que, dans une certaine mesure, interviennent les qualités du sous-sol, qualités ayant permis, grâce à la diversité des couches qui se sont déposées au cours des siècles et qui affleurent en ce lieu, une variété de produits, facilitant l'approvisionnement, procurant à la fois l'or des céréales et le vert manteau des prairies, le quinconce des arbres fruitiers ou les hérissements des ceps de vigne. Cette variété de produits ayant régi la constitution et l'âme même du Parisien, et fait de ce dernier un être capable, par la suite, de transformer son grand village en un incomparable centre spirituel.

L'eau, qui est le premier besoin de l'homme, est l'une des premières richesses du sous-sol de Paris. A l'origine, lorsque la capitale n'était encore qu'un agrégat de huttes primitives, il suffisait de puiser dans le fleuve. Mais dès la conquête romaine, il fallut fournir à la population l'eau nécessaire à ses besoins. Les Romains construisirent donc des aqueducs desservant leurs palais et leurs établissements publics; mais en cela Paris n'aurait été qu'une capitale comme tant d'autres. Ce qui caractérise cette ville et la région qui l'entoure, c'est l'extraordinaire superposition des nappes souterraines se trouvant partout, sous les maisons et sous les rues, et qui fait que, pendant des siècles, les Parisiens creusèrent plusieurs dizaines de milliers de puits qui servirent presque exclusivement à leur alimentation en eau. Plus tard, il fallut reprendre à nouveau le système des aqueducs et c'est toute l'histoire des adductions d'eau, en passant par Belgrand jusqu'au grand projet des Vals de Loire.

Les eaux souterraines comprennent les nappes souterraines élevées et les nappes souterraines profondes. Les premières sont formées des infiltrations de la Seine, des nappes

(1) *A Rome ou à Rio-de-Janeiro où l'on a entrepris de raser des collines par exemple.*

de l'argile plastique, de nappes irrégulières et discontinues des formations lutéliennes et bartoniennes, des nappes des glaises vertes. Ce sont surtout les nappes profondes, les nappes artésiennes qui nous intéressent. Ces nappes appartiennent au crétacé inférieur; c'est au-dessous des argiles de Gault que l'on est allé chercher l'eau des grands puits artésiens de Paris, dont les débits journaliers atteignent plusieurs milliers de mètres cubes. Le forage du puits artésien de Grenelle, sous la direction du célèbre Arago et dont les travaux durèrent sept ans, excita l'admiration de la population parisienne. La colonne de la place de Breteuil — démolie en 1903 pour faire place au monument de Pasteur — marquait sur la physiologie de la ville l'importance de cet événement. L'exécution du puits artésien de Passy fut autrement difficile; plusieurs fois le trépan se brisa, les tubes se déchirèrent. Ce sont encore les travaux du puits artésien de la Butte-aux-Cailles, de celui de la place Hébert et de quelques autres, plus récents, toujours émouvants à étudier par suite de l'imprévisible qui se manifeste. Le débit de tous ces puits est soumis à des variations que l'on ne s'explique souvent que difficilement, à tel point que ces mois derniers, une réglementation a dû intervenir, réglementation qui est un nouveau pas dans la voie d'une expropriation du tréfonds (1). Nous ne citerons que pour mémoire les eaux minérales de Passy, d'Auteuil, de Belleville et de sources diverses dont l'existence est en général inconnue du public, ainsi que les immenses nappes existant à plus de 1.000 m. de profondeur, dont une hypothèse hardie prévoit l'utilisation pour l'alimentation totale de la Capitale!

De tous temps, les Parisiens ont cherché à tirer parti des richesses naturelles de leur sol, notamment de l'argile plastique pour fabriquer des briques et des tuiles, du calcaire grossier pour construire les maisons et les monuments, du gypse pour le transformer en plâtre. Le plan de l'Abbé Roussel (1731) mentionne même une carrière de charbon de terre.

La législation des carrières fut toujours une lutte continue entre l'intérêt du public, sans cesse davantage menacé par les fontis et les éboulements, et l'intérêt de certains particuliers, possesseurs des « terrains à fouiller ». Par ailleurs, rien de plus pittoresque que les démêlés entre l'inspecteur des carrières Guillaumot et le Sieur Dupont, professeur de mathématiques; drame administratif en cent tableaux qui dura vingt ans et faillit avoir des conséquences tragiques pour l'inspecteur. Emile Gérards nous conte cela avec humour, ainsi que d'autres événements plus dramatiques dont les carrières ont été le théâtre. Les carrières, c'est encore toute l'histoire de la contrebande souterraine, qui utilisait de longs boyaux aboutissant dans les caves de maisons situées de part et d'autre de l'enceinte. Les associations secrètes y tinrent quelques-unes de leurs réunions et il est probable que, vers la fin du XVIII^e siècle, certaines d'entre elles situées sous la rue Mouffetard et le quartier Saint-Marcel servirent de lieux de rendez-vous. Il n'est pas jusqu'aux sorciers et magiciens qui n'utilisèrent les carrières pour exploiter la crédulité publique. Mais des scènes beaucoup plus tragiques s'y passèrent pendant les périodes révolutionnaires, scènes mêlées parfois de burlesque ou d'idylles peu banales.

Les carrières virent encore des événements tragiques d'un autre ordre, dont plusieurs sont restés mystérieux. Que de personnes, entraînées le plus souvent par une imprudente curiosité, s'y aventurèrent et s'y perdirent! Un long palmarès, allant de Philibert Aspair à Decure, a ajouté à la légende de ces lieux mystérieux, légende qui fait encore le sujet de longues conversations entre les ouvriers de l'inspection des carrières.

(1) Cf. *Décret-Loi du 6 Août 1935 sur les forages sous restriction et la législation qui va paraître incessamment, qui délimite la zone de grande profondeur à 80 mètres.*



EXPLOITATION SOUTERRAINE DE HAUTE MASSE DE GYPSE

En 1785, l'idée d'aménager un vaste ossuaire dans les carrières entra définitivement dans les vues du gouvernement. Mais ce ne fut qu'au commencement du 1^{er} Empire, sous la direction d'Héricart de Thury, que de nombreuses améliorations furent apportées dans la disposition des ossements, qu'en outre, on plaçait dans les galeries les quelques décorations funéraires que l'on y rencontre et qu'on y grava de nombreuses sentences, dont la profusion et le choix ont été souvent critiqués. Depuis, les curieux furent autorisés à y pénétrer et de nombreux personnages de marque y descendirent. Un très intéressant projet d'entrée monumentale attend dans les cartons. Cet « empire de la mort » contient les ossements de près de 6 millions d'individus, de générations souvent fort éloignées, soit une population sensiblement égale à celle du département de la Seine.

On ne comprendrait pas l'importance des égouts de Paris si l'on n'avait pas présent à la mémoire les longues pages des *Misérables* que Victor Hugo a consacrées à ce que l'on pourrait appeler les intestins de la Capitale. C'est seulement vers l'an 1370, sous la prévôté de Hugues Aubriot, que l'édilité parisienne commença à remplacer par des galeries voûtées les fossés infects qui recevaient les eaux ménagères et les transportaient vers des déversoirs de hasard, tantôt sortes de puits absorbants, tantôt véritables cloaques. Sous Michel-Etienne Turgot, c'est la couverture du grand égout, coulant auparavant à ciel ouvert, qui permit l'extension de Paris au Nord et à l'Ouest des Grands Boulevards. Il est curieux de noter que, lors du creusement du vaste égout sous la rue de Rivoli — au temps du 1^{er} Empire — la population se demanda à quoi pouvait servir un pareil luxe sous terre ? Question bien caractéristique de l'indifférence générale en matière d'organisation de ce qui n'a point de contours apparents. C'est toujours cette indifférence qui laissera perferer, par la suite, le sol de la grande cité, de mille canalisations d'eau, de gaz, d'électricité, d'air comprimé, de chauffage, etc... s'ignorant mutuellement. Et, chacun voulant rester le plus près possible de la surface, il en est résulté des chevauchements qui atteignent la complication maximum. Si le gaz et l'électricité sont deux éléments qui se haïssent, comme diraient les anciens alchimistes, par contre certains groupements sont possibles et l'on ne devrait pas voir le chauffage urbain partir en zigzagant à la recherche des grands édifices du centre d'échanges, sans avoir établi une politique de liaison, avec les égouts par exemple.

Un besoin d'ordre et de coordination s'impose — qui n'est d'ailleurs pas spécifiquement parisien — pour faciliter à la fois le développement des canalisations et celui des



CATACOMBES DE PARIS: OSSUAIRE

dépôts en sous-sol, tels que ceux de la Banque de France, des Musées, des Halles, etc...

Si le vieillissement de Paris a supprimé tout creusement de carrières nouvelles et ajourné l'utilisation des nappes souterraines profondes, il a par contre, consécutivement au machinisme, amené un double développement souterrain des moyens de circulation et des abris de protection.

Lorsqu'on parle de circulation souterraine à Paris, on ne peut s'empêcher d'évoquer l'admirable réseau du Métropolitain, admirable par sa technique de construction bien plus que par son tracé. Le Métropolitain, en effet, offre la curieuse particularité de ne nullement reproduire en sous-sol l'ossature maîtresse du système circulatoire superficiel. Le développement que ce transport public a pris en ces dernières années ne fait qu'aggraver l'état de la question. On ne peut manquer de s'étonner de l'enchevêtrement des lignes nouvelles alors qu'il serait si simple de retrouver quelques grandes circulaires continues permettant le passage de l'une à l'autre des radiales multipliées. Un autre problème de débit celui-là, se pose, par suite de la prolongation du Métro hors Paris. Au lieu de créer de nouvelles lignes directes arrivant au cœur de la capitale, on a simplement prolongé les voies existantes. On aboutit dès lors, à ce que les habitants de la banlieue proche, trouvent un Métro surchargé et embouteillé, bien avant d'arriver au centre, ce qui donne à penser que l'on oublie qu'il s'agit d'un transport d'êtres humains...

Pour desservir le centre d'échanges, le Métro ne suffit pas. Cela tombe sous le sens. Il ne peut, en effet, servir qu'à transporter des piétons et nullement les automobilistes au nombre sans cesse croissant.

Ce centre approximativement délimité par le cercle des gares contient en effet presque tous les établissements financiers, de commerce, de divertissement, d'enseignement supérieur, ainsi que toutes les grandes institutions nationales. C'est dire qu'il s'offre, dès lors, comme le vrai cœur de la capitale, donc du pays. Pour satisfaire les besoins auxquels il correspond, il faut établir tout un système d'auto routes souterraines réservées au grand trafic rapide et au grand transit lourd, établi à de grandes profondeurs variant de 30 à 50 mètres et permettant, par l'intermédiaire d'un réseau de distribution, la desserte de nombreux garages et établissements publics et privés (1). On créera ainsi un véritable réseau réservé aux échanges matériels et qui, débarrassant la Ville Lumière de la majeure partie de la circulation mécanique superficielle, lui procurera une vie plus sereine et

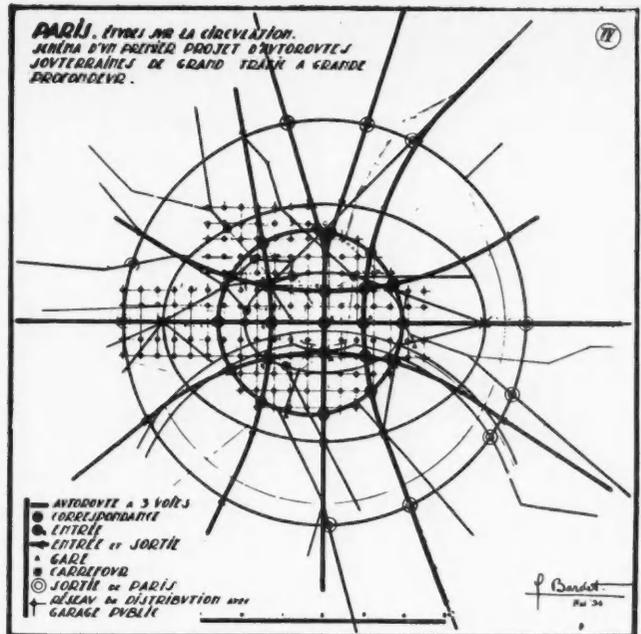
plus rayonnante. Pour habituer les esprits à cette grande entreprise, la Ville de Paris multiplie des passages souterrains, magnifiquement conditionnés, qui lui valent l'admiration des grandes capitales européennes. Souhaitons cependant que l'on envisage le passage souterrain autrement que comme un simple tunnel, qu'on en fasse une œuvre architecturale, comme à Gênes, et que l'on ne croie pas, par la multiplication de ces derniers, pallier au besoin de grandes voies souterraines. Ces dernières ne doivent pas être conçues comme des voies de simple dérivation en des points déterminés, spécifiquement encombrés, mais comme des artères devant doubler sur un long parcours de grands courants de circulation.

Les autoroutes souterraines à grande profondeur ne sont pas seulement un remède au ralentissement circulatoire qui atteint la vitalité même de Paris, elles peuvent encore aider — sans néanmoins suffire — à l'exode de la population en cas d'attaque aérienne. Il est toujours douloureux de sentir l'homme rechercher un abri dans le sous-sol, comme au temps où le froid glaçait la lagune parisienne, que de grands troupeaux de rennes heurtaient de leurs sabots. L'idée de mystère et de mort, qui a toujours été attachée à toute architecture souterraine, correspond certainement à l'un des traits profonds de l'âme humaine. Le gigantesque recensement qu'entreprend la Préfecture de Police, pour la défense passive de la capitale ne peut être passé sous silence. Souhaitons simplement que, dans l'organisation des abris, qu'ils soient contre les horreurs de la bombe, des gaz ou du feu, on cherche une architecture sereine, voire réconfortante, au lieu de multiplier le côté machiniste et inhumain qui ne peut contribuer qu'à affoler la population.

Le Paris Souterrain, c'est un immense sujet dont la vue d'ensemble jusqu'ici n'avait guère été traité que par Emile Gérards. Depuis environ quatre ans, un groupe de chercheurs et d'hommes de bonne volonté, le Groupe d'Etude du Centre Urbain Souterrain (G. E. C. U. S.) (1), a entrepris une étude d'ensemble de toutes les conditions d'aménagement en sous-sol. Il a pour cela multiplié les visites, les conférences, les rapports, créé un organe: « Le Monde Souterrain », une classe à l'Exposition Internationale de 1937: la Classe 17 ter. Il organise enfin le Premier Congrès International d'Urbanisme Souterrain, qui a pour objet de solliciter l'expérience de toutes les nations, en vue de la définition d'une politique d'ensemble du sous-sol. Ce Groupe qui, malgré l'hostilité de certains intérêts privés, a recueilli l'adhésion des grandes personnalités de l'urbanisme permet-

(1) Cf. *Le XIII^e Congrès International des Architectes à Rome. Septembre 1935, notre rapport sur « La circulation souterraine à Paris », page 540.*

2) *Secrétariat général, 94, rue St-Lazare, Paris (IX^{me}).*



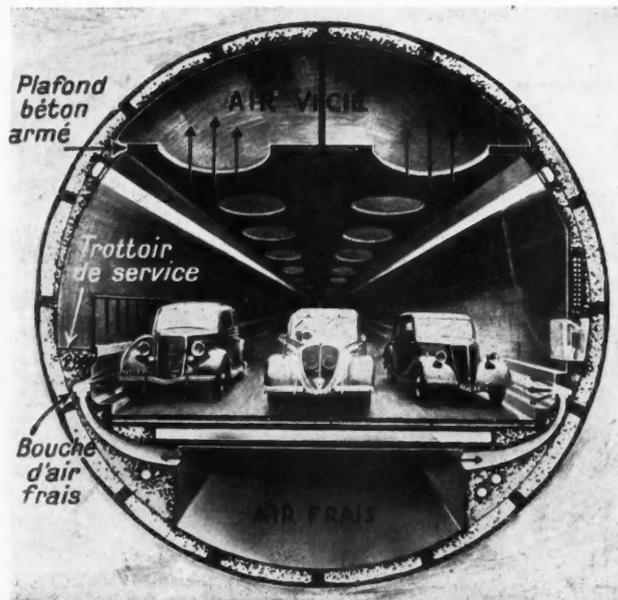
CELLES AUTOROUTES, AVANT LES NECESSITÉS (ADAPTATIONS ET RÉGÉNÉRATIONS) DES AUTOSTRADAES INTERNATIONAUX, SONT RÉGÉNÉRÉS AU GRAND TRAJET, PARQUE ET AU GRAND TRAJET LOCAL. ELLES SONT ÉVALUÉS A GRANDE PROFONDEUR NE COMPRENANT AUCUNE SORTIE DANS LE CENTRE URBAIN ET SONT RELIÉS A UN NŒUD DE DISTRIBUTION GÉNÉRANT LES GARAGES SOUTERRAINS PUBLICS DE PARIS.

PROJET D'AUTOROUTES SOUTERRAINES, par GASTON BARDET

tra certainement à quelque nouveau Gérards une admirable synthèse du Paris-Souterrain.

Disons tout de suite qu'on ne peut, dès à présent, imaginer où nous mènera l'étude du sous-sol parisien. Les progrès récents des techniques de construction, aération, climatisation et d'éclairage rendant le sous-sol accessible et périodiquement viable, permettent d'utiliser un volume qui ne servait, jusqu'ici, que de support. Le grand géologue du sous-sol parisien, M. Paul Lemoine et le grand urbaniste de la Région Parisienne, M. Prost se trouvent d'accord pour concevoir une organisation souterraine entièrement nouvelle, à 80 mètres de profondeur. Cette profondeur permettant d'atteindre la craie blanche où les travaux d'urbanisme souterrain seraient à la fois plus faciles et d'un ordre de dépense moins élevé. Devant ces opinions, toute timidité doit s'effacer, aussi nous terminerons par la devise des urbanistes, « L'utopie d'aujourd'hui est la vérité de demain », en exprimant le souhait que l'organisation souterraine aide un peu à la recherche du bonheur, qui doit être le seul but de toute entreprise humaine.

Gaston BARDET.



COUPE SUR L'UN DES TUBES D'UNE AUTOROUTE A TROIS TUBES PROPOSÉE POUR PARIS EN 1934, PAR L'AUTEUR



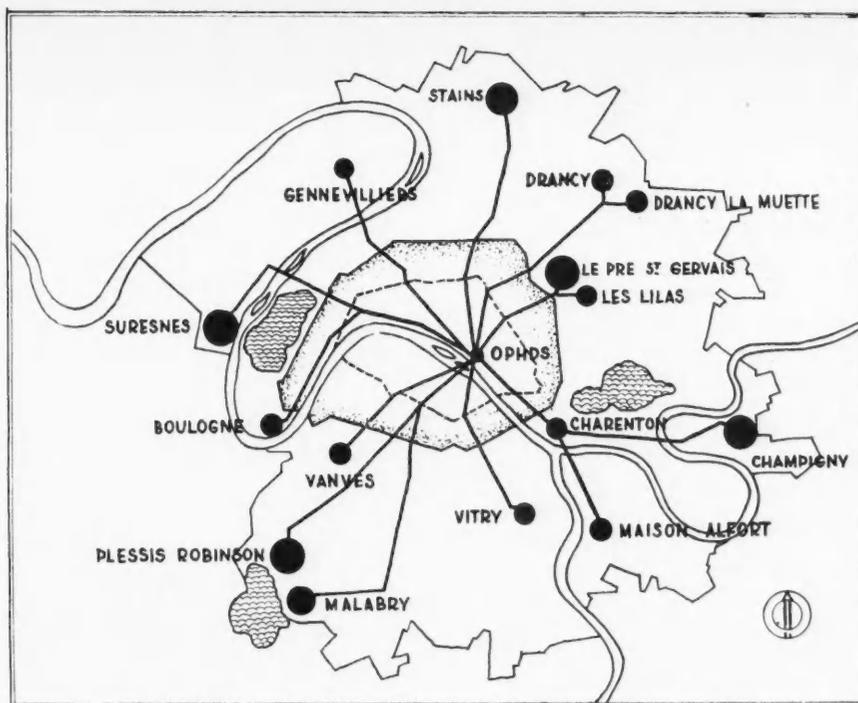
CITÉ D'HABITATIONS A BON MARCHÉ A CHATENAY-MALABRY

BASSOMPIERRE, DE RUTTÉ ET SIRVIN, ARCHITECTES
Photo Cadé



CITÉ D'HABITATIONS A BON MARCHÉ A MAISONS-ALFORT

ARCHITECTES: HUMMEL ET DUBREUIL
Photo Sanitz



L'ŒUVRE DE L'OFFICE PUBLIC D'HABITATIONS A BON MARCHÉ DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE

Son programme - Ses réalisations

Par HENRI SELLIER

*Administrateur-Délégué de l'Office - Conseiller Général de la Seine
Ministre de la Santé Publique*

Les éditeurs de « Paris 1937 », numéro spécial de l'Architecture d'Aujourd'hui ont pensé que la monographie urbaniste du grand Paris qu'ils ont voulu réaliser, serait incomplète si elle ne comportait l'étude des réalisations poursuivies par l'organisme chargé légalement de construire et de gérer les habitations populaires pour le compte du Département de la Seine.

A vrai dire, s'il s'agissait d'un exposé purement statistique, d'une sèche énumération des bâtisses édifiées et de la population logée, il leur eut suffi de reproduire la documentation éparsée dans les rapports et publications officielles.

Ils ont sans doute désiré plutôt, et leurs lecteurs attendent vraisemblablement une sorte d'exposé général sur une expérience dont l'importance n'est pas à dédaigner, puisqu'elle représente bientôt vingt années d'efforts, au cours d'une période particulièrement tumultueuse de l'évolution parisienne, se traduisant au début de l'année précédente par la mise en location de 15.704 appartements ou habitations individuelles entièrement terminés, et la constitution d'un domaine immobilier qui, terrain et constructions, représente en capital 1 milliard 115 millions !

Il va sans dire que le présent exposé ne saurait avoir un caractère apologétique et qu'il n'est à aucun degré destiné à attribuer à notre effort un caractère exemplaire, à le signaler à l'admiration des générations présentes ou futures, et fournir des modèles commodes aux multiples imitateurs que le libre exercice de la profession et l'usage sans restriction du titre d'architecte, appellent trop fréquemment à vulgariser d'une façon un peu inattendue certaines conceptions techniques, émanant de véritables hommes de l'art.

Aux personnes averties qui auraient le loisir de suivre pas à pas nos réalisations, il apparaîtra même sans doute que, si elles marquent parfois ce qu'il faut faire, elles donnent maints exemples de ce qu'il apparaît à l'heure présente, comme désirable d'éviter.

Or, l'expérience, même négative, est une chose extrêmement utile; l'erreur commise par d'autres, doit empêcher

ceux qui travaillent avec le même objectif d'y retomber; il n'est jamais déshonorant de se tromper, mais c'est faire preuve d'une négligence impardonnable que d'errer gravement dans les sentiers dangereux où les obstacles ont été pourtant signalés.

Certains organismes, à l'étranger surtout, se targuent d'une unité de doctrine et de conceptions qui fait le plus grand honneur à ceux qui les ont établies.

Ils s'y accrochent avec une persévérance digne d'éloge et un parti pris avantageux, même quand des expériences répétées ne semblent pas apporter de justifications expédientes à leurs théories préconçues. L'Office départemental de la Seine ne peut, à aucun degré, revendiquer pareille prétention.

Les réalisations qu'il a poursuivies depuis vingt ans ont été inspirées par les conceptions les plus diverses. Elles donneraient même lieu, à en interpréter la variété, à une accusation d'incohérence, si cet état de chose ne résultait des conditions mêmes dans lesquelles il a été appelé à exercer son action.

Voyons donc quel objectif il a poursuivi, comment il a pu le réaliser, et indiquons sommairement pour quelles raisons ses formules ont évolué au fur et à mesure que l'expérience d'une part, et les bouleversements économiques inouïs, surgis depuis quinze années d'autre part, en même temps que l'évolution des conceptions architecturales qu'ils ont engendré lui ont imposé quotidiennement de réviser sa propre doctrine.

Dans une note soumise au Conseil Général de la Seine le 1^{er} janvier 1919, et reproduite dans un ouvrage publié en 1921, au lendemain du jour où l'office départemental commençait à peine à entrer dans la voie des réalisations, j'avais l'occasion de souligner les principes généraux d'action qui semblaient à ce moment devoir dominer l'effort de ses animateurs.

« Il ne saurait entrer dans les préoccupations de l'Office « départemental d'habitations à bon marché d'élaborer les « plans de véritables cités-jardins au sens absolu du mot.

« La cité-jardins, d'après Howard et l'expérience de Letchworth, constitue une ville complète, vivant par elle-même, indépendante de toutes agglomérations, dans laquelle on peut chercher à réaliser au maximum les conditions théoriques qui doivent, au sens de ses promoteurs, déterminer l'aménagement et la construction des villes modernes. La cité-jardins doit comprendre à la fois, ses quartiers d'habitation bourgeoise, ouvrière, intellectuelle, ses centres industriels propres à assurer le travail à sa population laborieuse, ses exploitations agricoles annexes susceptibles de lui fournir, au moins en ce qui concerne les denrées agricoles de consommation immédiate, les produits propres à satisfaire au moins aux besoins élémentaires de la Cité. Ajoutez à cela les parcs, terrains de jeux, écoles primaires, secondaires, centres d'éducation intellectuelle, morale et physique du peuple, organismes d'hygiène sociale et de prophylaxie, et vous aurez le plan de la ville idéale telle que les derniers disciples anglais de Robert Owen ont cherché à la réaliser.

« L'Office départemental n'a pas été créé pour provoquer une expérience sociale de cette nature; il n'est pas destiné à servir de cadre à des expériences théoriques, si intéressantes qu'elles puissent être; il a un objet bien limité et bien défini qui consiste à édifier les agglomérations propres à assurer le décongestionnement de la Ville de Paris et de ses faubourgs, à servir d'exemple aux lotisseurs qui depuis trente ans ont littéralement saboté la banlieue et à montrer comment, tout en tenant compte des conditions économiques et morales normales de la vie urbaine, il est possible d'assurer à la population laborieuse, manuelle et intellectuelle, un logement présentant le maximum de confort matériel, des conditions hygiéniques de nature à éliminer les inconvénients des grandes villes, et des modes d'aménagement esthétique contrastant singulièrement avec la hideur des formules antérieurement pratiquées.

« Les préoccupations de la dernière catégorie doivent être poussées au degré maximum qu'il est possible d'atteindre, sans ruiner les bases économiques de l'opération et sans faire perdre à l'institution le caractère d'exemple pratique qu'il est désirable de lui donner ».

Le rôle poursuivi par nous était donc essentiellement différent de la mission confiée par la Ville de Paris à son Office.

Dans l'un et l'autre cas, il s'agissait évidemment de pourvoir de logements les milliers de familles qui contractent, dans les taudis empuantés de nos faubourgs et de la banlieue, les germes de toutes les maladies sociales, physiques et morales.

Mais, alors qu'à Paris, le rôle de l'Office est exclusivement de satisfaire au problème du logement en édifiant des locaux salubres sur des terrains très chers, par conséquent, en concentrant au maximum la population dans les immeubles qu'il édifie, l'Office départemental ajoutait à cet objectif une préoccupation fondamentale d'urbanisme.

Il s'agissait non seulement de loger les gens, mais de constituer dans la banlieue, des groupes d'habitations dégagées, dans toute la mesure où le permettaient la rareté des terrains et la cherté de la construction, des sujétions redoutables qu'impose l'agglomération urbaine, même conçue dans les conditions les plus favorables.

Ces groupes devaient d'ailleurs constituer l'un des éléments essentiels des plans d'aménagement du grand Paris, et servir d'exemple aux initiatives privées, au moment où la lèpre des lotissements commençait à s'étendre sur la banlieue.

Pour réaliser cette mission, l'Office s'était déjà, à la fin de la guerre, assuré la possession de plus de deux millions de mètres carrés de terrains acquis à un prix qui apparaissait aujourd'hui ridicule, et que les circonstances économiques ont rendu négligeable par rapport au prix de revient de la construction.

Il était normal que les architectes de l'Office, s'inspirant de préoccupations romantiques que l'influence anglaise, dominante à la fin de la guerre, avait, au point de vue de l'architecture suburbaine, généralisée, cherchent surtout à construire des petites maisons groupées en villages, dont le

plan était déterminé par la recherche du pittoresque cher aux anglo-saxons.

D'où études de plans, basées sur viabilité sinueuse avec des green et des groupements d'habitations étudiées sur maquette avec le plus grand souci des préoccupations économiques, de nature à réduire au minimum les frais de viabilité et de canalisations.

Études de maisons directement influencées par les formules que Raymond Unwin avec Letchworth ou Hampstead et les architectes de Bournville et de Port-Sunlight avaient mises à la mode dans les créations remarquables des premières cités-jardins anglaises.

Dans les rues incurvées, des maisons alignées de façon à éviter toute monotonie, à prévoir les dégagements, ménageant les aspects les plus pittoresques, les possibilités d'ensoleillement et d'éclairage dictées par l'orientation, toits en tuile, à angles très aigus, avec des noues et des coupures multiples, tendent à se rapprocher de l'architecture anglo-normande.

C'est le premier type des cités de Dugny, Drancy, Cachan, Arcueil, les Lilas. La première tranche de celle de Suresnes pour la petite partie d'habitations individuelles qu'elle comportait et le plan initial de la Cité étaient inspirés de la même préoccupation.

C'était l'époque où les premiers plans établis pour les grands projets des cités de Champigny, de Chatenay-Malabry et du Plessis-Robinson, sacrifiaient largement aux préoccupations d'architecture pittoresque et romantique.

A vrai dire, ces formules contrastent singulièrement avec les dernières réalisations de l'Office, dont le nouveau groupe de Drancy-la-Muette, après ceux de Charenton et de Maisons-Alfort, constituera la formule moderne la plus hardie.

Au point de vue de la technique de la construction, même différence.

Au lendemain de la guerre, la mode était à la recherche des « systèmes » de construction nouveaux. En Angleterre, en Allemagne, de multiples procédés, les uns rationnels, les autres inspirés de la fantaisie la plus échevelée s'étaient manifestés. On avait cru trouver, dans la construction à double paroi, l'une de ciment, l'autre de plâtre, un système économique, donnant une isolation parfaite.

On avait recherché dans les matériaux moulés, établis à la machine en grande série, des économies sensibles, et les premières cités de l'Office avaient été dominées par cette conception, dont la Foire du Bâtiment de Leipzig à son origine, les expériences annuelles de l'exposition « l'Idéal Home » à Londres, fournissaient, en ce qui concerne les tentatives étrangères, de multiples exemples.

Chose singulière, au fur et à mesure que l'architecture initiale s'est modifiée, pour faire place aux principes qui caractérisent à l'heure présente le style moderne, et auxquelles l'Exposition des Arts Décoratifs de 1925 a donné un vigoureux coup de fouet il semble au contraire, que la technique de la construction soit retournée vers le passé.

On a progressivement abandonné l'utilisation des agglomérés, nettement écarté le mur à double paroi, qui s'est révélé à la fois onéreux et sans valeur sanitaire, et on a retenu la formule la plus classique: utilisation de la brique, du moellon ou du pisé de mâchefer, suivant les conditions et les ressources locales, les carcasses en ciment armé remplaçant les traditionnelles poutres en bois, le pan de fer, si utilisé il y a un demi-siècle commençant à concurrencer le béton armé, grâce aux efforts et à la propagande des constructeurs métalliques.

L'utilisation de l'acier comporte toutefois cette différence avec les méthodes antérieures, qu'elle est basée sur l'établissement des carcasses en usine, le travail sur chantier étant limité au montage. Exemple-type: construction de Drancy-la-Muette.

Si la double paroi réapparaît dans certaines espèces, c'est suivant une conception nettement différente de celles qui avaient caractérisé les premières expériences: la paroi extérieure est conçue en matériau poreux du type béton cellulaire, protégée par un revêtement imperméable et inaltérable et ménagée par là même une sérieuse économie de prix de revient, tant en ce qui concerne le premier établissement que les ravalements d'entretien.



LA CITÉ DE LA MUETTE A DRANCY

ARCHITECTES: BEAUDOUIN ET LODS

D'autre part, les conceptions de l'Office, initialement basées sur l'édification de groupes d'habitations individuelles, ont évolué progressivement vers la construction d'ensembles à immeubles collectifs.

Il est évident que ces diverses évolutions à la fois techniques, esthétiques et urbanistes très rapides un peu inattendues pour les profanes et dont aucune période de notre histoire de l'architecture et de la technique ne peut donner un exemple comparable ne sont pas dues exclusivement, à l'effort de propagande des architectes et des constructeurs modernistes en faveur des conceptions qui à vrai dire, heurtent parfois encore le gros public.

Elles ont, comme d'ailleurs la plupart des facteurs de transformations qui apparaissent dans les sociétés modernes, été dictées par d'impérieuses nécessités matérielles.

En 1919, quand a été rédigé le document reproduit ci-dessus, et qui traçait son programme à l'Office, le coefficient du prix de revient des constructions, par rapport à l'avant-guerre, était sensiblement égal à 3.

Il atteignait 4,2 en 1920 et s'il était retombé à 3,5 pen-

dant le 2^{ème} semestre de 1921 et en 1922 à la suite de la crise économique qui a caractérisé cette période, il remontait à 4,2 en avril 1924 pour passer à 5 à la fin de 1925, à 6,2 à la fin de 1926, son ascension reprenant après une période de palier d'environ quinze mois pour atteindre 6,6 à la fin de 1928, 7,6 fin 1929 et le maximum 8,10 au milieu de 1930, date à partir de laquelle l'effondrement économique présent, a engendré une baisse qui, néanmoins, au milieu de l'année 1935 n'a pas fait tomber le prix de la construction au-dessous du coefficient 6 1/2 par rapport à l'avant guerre.

Or, quelles que soient les préoccupations d'ordre technique et esthétique animant les éléments dirigeants de l'Office, leur effort restait dominé par la nécessité d'assurer avec un minimum de déficit le logement des classes populaires, à des conditions correspondant à leur possibilité effective de paiement.

Si le prix de la construction avait pratiquement doublé de 1919 à 1926 pour avoir presque triplé en 1930, les salaires et les revenus de la classe salariée étaient loin de s'être accrus dans les mêmes proportions. Le problème de la réduction des prix de revient s'est donc très rapidement



CITÉ D'HABITATIONS A BON MARCHÉ A SAINT-MANDÉ

ARCHITECTE: FELIX DUMAIL

Photo Salaün

imposé à l'Office départemental, comme d'ailleurs à tous les organismes publics ou privés exerçant leur activité dans la construction immobilière.

C'est d'ailleurs cette raison qui, en général, a été le facteur essentiel du succès qu'ont rencontré les formules d'architecture moderne, dont l'esthétique, dominée par des préoccupations utilitaires, devait fournir dans l'habitation le maximum de surface et de confort avec le minimum de prix de revient.

C'est également cette nécessité qui a abouti à un effort de standardisation rendant pratiquement impossible le maintien des conceptions pittoresques et romantiques à l'anglaise, et imposant la recherche de l'aménagement des terrains et de l'esthétique immobilière, dans les formules rectilignes, l'harmonie étant réalisée par le jeu des lignes et des surfaces avec, en certaines circonstances, l'utilisation des couleurs.

En même temps il apparaissait à l'Office que ses anciennes conceptions tendant à l'édification de petites maisons devaient être quasi totalement écartées, d'une part en raison du fait qu'une habitation individuelle coûte sensiblement plus cher que la même surface de logement dans un immeuble collectif, d'autre part et surtout, parce que le caractère des travaux de voirie, d'assainissement et de lotissement qu'exigeait la construction sur des voies espacées, non encore urbanisées, était infiniment plus onéreux pour une petite maison que pour un immeuble collectif accumulant verticalement sur la même longueur de façade, un nombre multiple de locaux d'habitation.

C'est sous l'empire de ces différentes préoccupations que l'Office départemental a été appelé à modifier radicalement ses programmes, à transformer les plans d'aménagement dont il avait la charge dans le sens des formules rectilignes, à substituer aux constructions individuelles, les immeubles collectifs, et à orienter ses conceptions architecturales suivant les méthodes de l'art moderne.

Il va sans dire que cette orientation nouvelle a laissé rigoureusement intactes, les préoccupations qui, initialement, étaient à la base de son intervention.

Construction de maisons collectives, n'entraîne pas obligatoirement diminution des espaces libres par rapport au nombre de logements. Cette formule signifie seulement la réduction de la surface de la voirie par logement et par conséquent, des frais d'aménagement de viabilité, étant entendu qu'aux petits espaces libres individuels, qui dans l'autre hypothèse étaient annexés à la maison, sont substitués des espaces libres à intérêt et usage communs, de telle façon que la surface du terrain couvert soit réduite dans la proportion où s'accroît le volume d'espace occupé.

D'ailleurs, nulle part, sauf en de rares circonstances imposées par des raisons de perspective, l'Office n'a édifié d'immeubles de plus de quatre étages.

Dans deux espèces particulières, celles de Chatenay-Malabry et de Drancy-la-Muette, il s'est il est vrai, orienté vers le type de constructions dites: gratte-ciel, atteignant de douze à quinze étages.

Mais il a alors poursuivi exclusivement l'objectif d'édifier à certains points marquants de la cité, des tours, pour jouer le rôle d'équilibre général qu'assurait autrefois dans le village, le clocher de l'église, dans le château, son donjon.

La surface des logements superposés en hauteur dans la tour, est compensée par la réduction du nombre des étages dans les autres parties de la cité, et les « gratte-ciel » sont placés de telle façon que dans tous les cas leur prospect général garanti à tout jamais par une ceinture de terrains nus, appartenant à l'Office reste considérablement supérieur aux minima exigés à la fois par les règlements et les préoccupations de salubrité.

Mais l'ensemble des modifications générales ainsi intervenues dans les conceptions de l'Office en matière d'aménagement et d'architecture, avait par ailleurs un corollaire dont l'intérêt ne saurait trop être souligné.

Les premières constructions édifiées suivant les conceptions initiales portaient de ce point de vue que l'habitation à bon marché doit correspondre au type très rudimentaire

de logement qui est hélas, trop souvent imparti à la classe ouvrière des villes.

Cette notion a, elle aussi, fort heureusement évolué.

L'introduction des formules d'architecture moderne dans la détermination de plans a abouti à orienter l'étude de ceux-ci vers l'utilisation maximum des espaces bâtis, chaque mètre carré devant satisfaire aux besoins directs de l'occupant et à ses préoccupations de confort.

Progressivement, chaque logement a été pourvu d'une salle de douche, certains, du type amélioré, d'une salle de bains.

La douche est généralement prise sur l'espace antérieurement absorbé pour les W. C., autrefois placés au fond d'un long corridor étroit, et laissant inutilisée une surface importante de construction.

Ce système a exigé une étude très poussée des conditions de ventilation et l'Office a abouti à la formule d'une gaine autonome desservant l'ensemble des W. C., normalement ventilée du bas en haut de l'immeuble, et faisant disparaître au point de vue du plan la sujétion parfois fort gênante de l'aération directe.

Des études particulièrement précises de l'aménagement des distributions d'eau, ont de même permis en concentrant sur le même point des appartements, les différents aménagements qui les utilisent, de réaliser une économie sensible et d'assurer dans les nouvelles constructions une salle d'eau contiguë à la cuisine où la ménagère peut vaquer à toutes les obligations de la vie quotidienne, engendrant forcément des causes de souillures qu'il est désirable d'écartier de la pièce où l'on prépare les aliments. Enfin, de même qu'il y a 25 ans, les travailleurs de la région parisienne considéraient comme normaux des logements dans lesquels les W. C. étaient communs à plusieurs ménages par palier, souvent même par immeuble, et qu'ils se refuseraient aujourd'hui à admettre pareille incommodité, au même titre qu'à la même époque, des dizaines de milliers de logements à Paris et en banlieue étaient dépourvus d'eau, de gaz et d'électricité, et qu'ils ne pourraient à l'heure actuelle être loués, l'Office a estimé que dans un temps très rapproché, aucune famille non paupérisée, n'admettrait d'habiter dans les locaux dépourvus du chauffage central. C'est pourquoi dans ses nouveaux immeubles il a prévu des installations de cette nature, qui dans certains cas, si les conditions générales d'aménagement le permettent, sont alimentées par une Centrale de chauffage, desservant tout ou partie de l'agglomération.

De même, dans certaines de ses cités, l'Office a été le premier à organiser l'évacuation directe par l'évier, des ordures ménagères de chaque logement, et leur transport automatique en conduit clos, à un centre de collecte, où ils sont incinérés sans jamais avoir été en contact avec l'air extérieur et sans avoir pu fermenter.

Certes, cet ensemble d'efforts qui est le résultat du travail individuel, inspiré de préoccupations collectives d'une équipe d'architectes de premier ordre, exclusivement recrutés au concours, ne permet pas d'aboutir à cette conclusion, que l'Office départemental de la Seine a pu réaliser quelque part un ensemble de constructions qui constituent un idéal définitif pour la classe populaire. Mais au moment où les nécessités financières ont paralysé l'application de la loi Loucheur, où en même temps que des milliers de familles continueront à s'anémier et à s'intoxiquer dans les taudis du centre de Paris, des dizaines de mille de travailleurs du bâtiment sont réduits au chômage, certains estimeront sans doute qu'il n'a pas été sans intérêt de marquer une situation statique fortement progressive, par rapport à celle qui l'a précédée il y a vingt ans.

Nous souhaitons vivement que des circonstances plus favorables permettent à l'Office de poursuivre son effort et d'en marquer les effets dans une nouvelle évolution progressive de ses réalisations de nature à permettre aux travailleurs de jouir des conditions de vie normales, qui devraient, dans une société rationnelle, être assurées à tous les êtres humains.

Henri SELLIER.

L'HABITATION PRIVÉE A PARIS

Par TRUTIE DE VARREUX

Président de la Chambre syndicale des Propriétaires

C'est un fait que la commune de Paris s'est lancée dans la construction d'immeubles à loyers: depuis quelques années, elle en a bâti une telle quantité que l'on a pu se demander si l'habitation privée, l'habitation édifiée par des épargnants soucieux d'employer leur capital avec quelque chance de sécurité, ne voyait pas se terminer un rôle plus que séculaire. La Ville de Paris n'avait-elle pas déclaré elle-même, par l'organe de ses représentants, qu'elle était obligée de se substituer à l'initiative privée défaillante. Bref, une question s'énonçait que personne, en dehors des théoriciens collectivistes, n'eût songé à poser avant 1914: la propriété privée a-t-elle dit son dernier mot?

Je tâcherai d'apporter à cette interrogation une réponse issue de l'expérience et fondée sur la raison.

Il est exact que la Ville a construit beaucoup de logements: pas moins de 42.638, comprenant ceux des H. B. M. améliorées, ceux des immeubles de première catégorie, ceux des immeubles à loyers modérés et à loyers moyens, ceux, enfin, des immeubles de deuxième catégorie. On y trouve toute espèce d'appartements, depuis celui qui comporte 7 pièces jusqu'à la chambre isolée, et même des logements avec atelier d'artiste. C'est un grand effort que d'avoir mis sur le marché 42.638 locaux d'habitation, et l'on comprend que l'habitation municipale ait paru effacer l'habitation privée. Toutefois, il ne faudrait pas se laisser prendre aux apparences les plus voyantes; il ne faudrait pas oublier les réalités. Si la Ville de Paris a bâti 42.638 logements, la surface de Paris en porte tout de même 1.207.446, de sorte que le secteur municipal représente moins de 3,5 %, tandis que le secteur privé se mesure par environ 96,5 %. (Je néglige les quelques édifices qui n'appartiennent à aucun des deux secteurs, savoir les palais et bâtiments nationaux, ainsi que les hôtels des ambassades et légations). De plus, ce nombre de logements en 1911 était de 993.304, il était en 1936, nous venons de le voir, de 1.207.446, il y a donc eu une augmentation de 214.412 logements, sur lesquels la Ville de Paris n'en a construit qu'une partie relativement faible.

Qu'il me soit permis, en outre de faire une courte remarque: l'initiative communale n'a pas obtenu un plein succès si l'on en juge par l'accueil du public. En effet, bien que les logements de la Ville n'aient pas été établis en vue d'un bénéfice exceptionnel et que, par conséquent, les loyers en soient moins onéreux que ceux du secteur privé, on ne peut pas dire que la clientèle se soit jetée sur ces « occasions », puisque le pourcentage des vacances va, selon les catégories, de 1,5 à 17,4 %, avec une moyenne de 9,2 %, alors que l'ensemble des immeubles privés supportait, en mars 1936, une moyenne de vacances inférieure à 2,5 %.

Le tableau ci-dessous montre le mouvement des vacances au cours des dernières années.

On peut se demander si les dépenses de construction communale répondaient bien à des besoins véritables.

NOMBRE DES VACANCES			
Arrondis.	1 ^{er} Janvier 1934	1 ^{er} Janvier 1935	8 Mars 1936
1 ^o	249	273	547
2 ^o	308	330	1.097
3 ^o	212	227	710
4 ^o	138	218	536
5 ^o	264	279	663
6 ^o	307	310	862
7 ^o	705	674	611
8 ^o	1.016	1.232	1.617
9 ^o	791	917	2.140
10 ^o	310	468	1.260
11 ^o	680	485	1.239
12 ^o	683	1.212	1.548
13 ^o	519	1.094	1.773
14 ^o	1.636	967	1.341
15 ^o	3.066	3.042	2.538
16 ^o	4.340	4.151	2.447
17 ^o	2.450	2.664	2.665
18 ^o	614	853	1.535
19 ^o	421	860	1.755
20 ^o	1.265	988	2.557
	19.924	21.244	29.440

Je ne méconnaissais, certes pas, les excellentes intentions qui ont donné naissance à l'Office public d'habitation à bon marché de la Ville de Paris et les conditions fixées par le Conseil municipal en 1921 et 1922

pour admettre les locataires dans les H. B. M. que je ne puis m'empêcher d'assimiler à une œuvre de bienfaisance: la nationalité française étant de rigueur, il fallait justifier d'une certaine ancienneté d'habitation dans Paris ou dans la Seine, avoir quatre enfants mineurs de 16 ans, etc... Ce n'est pas le lieu d'entrer dans le détail de ces conditions et de celles qui les complétaient. Constatons simplement que cette catégorie de logements communaux obtint le plus franc succès, ce qui se conçoit aisément, puisque les loyers exigés étaient environ le quart seulement de la valeur locative. Mais demandons-nous si l'Administration a su tenir la main à ce que son propre statut fut respecté: n'a-t-on jamais vu, par exemple, une « famille nombreuse » devenue « ex-nombreuse » par le départ des aînés, se maintenir dans son local privilégié? (La législation de crise sur les loyers a accordé, là comme ailleurs, des prorogations; mais que devenaient alors les excellentes intentions, la philanthropie des initiateurs?)

A côté de cette large utilisation des H. B. M. (1,5 % de vacances seulement) les autres immeubles municipaux sont peu glorieux avec leur moyenne de vacances presque quadruple de celle du secteur privé. On dirait que la Ville de Paris a construit sans souci des statistiques les plus révélatrices. Par exemple, elle semble avoir tenu un faible compte de quatre ordres de faits que pourtant elle connaît bien: le mouvement de la population, la nuptialité, la natalité, l'habitation à l'hôtel ou en meublé.

On est si bien habitué à voir constamment grandir la population de la capitale, que l'on a du mal à penser que Paris puisse se dépeupler. C'est pourtant ce qui s'est produit. Voyons les chiffres:

Nombre d'habitants:	
en 1911	2.888.110
en 1931	2.891.020
en 1936	2.829.746

Par rapport à 1914, la diminution est de 58.364 habitants, et elle serait d'environ 97.000 si l'on n'avait pas réuni à Paris les habitants de la « zone » et ceux de quelques parcelles de l'immédiate banlieue au nombre de 38.946.

On peut dès lors se demander à première vue s'il est opportun de construire de nouveaux logements dans une cité qui se dépeuple, si la démolition des vieux immeubles ne s'effectue pas parallèlement? On conçoit ce devoir lorsque la population s'accroît: c'est le cas pour presque tous les pays, et l'on estime qu'il faut 100.000 logements nouveaux par an dans chacun des grands Etats, et même 200.000 pour l'Allemagne. (Bien davantage pour l'U. R. S. S. qui gagne 3 millions d'âmes chaque année). En France, à Paris, une telle nécessité existe d'autant moins que si la capitale a perdu des habitants, le nombre des logements, nous l'avons vu, s'est accru, de sorte que le resserrement a passé du coefficient 2,9 au coefficient 2,6; l'amélioration dépasse 10 %.

Un motif qui justifierait l'intervention constructive de la Ville serait une nuptialité abondante, car chaque nouveau ménage veut un logement à lui. Or, la nuptialité parisienne est en régression, et cela très fortement, et il en est de même de la natalité.

NOMBRES ANNUELS (1) DE		
Années	Mariages à Paris	Naissances vivantes enregistrées à Paris
1920	54.649	64.538
1921	43.352	60.736
1922	38.659	54.556
1923	36.802	56.383
1924	36.409	54.626
1925	36.697	56.838
1926	34.937	57.530
1927	34.432	57.138
1928	32.719	54.337
1929	31.918	56.262
1930	33.598	56.742
1931	31.023	54.715
1932	28.980	54.509
1933	28.735	51.224
1934	26.745	49.912
1935	25.908	45.394

(1) Chiffres extraits des Rapports Annuels du Journal Officiel sur le Mouvement de la population en France, publiés par la statistique générale de la France.

Nous n'avons pas les mêmes besoins, en matière de constructions neuves, que les pays à population croissante. Il est utile de rappeler quelques données :

L'Autriche gagne chaque année	4,5 %
L'Angleterre et la Belgique	6 %
L'Allemagne et la Finlande	7 à 8 %
L'Italie	10 à 11 %
La Pologne	16 %

Il est clair que dans ces pays, il est absolument nécessaire que le mouvement de la construction suive celui de la population.

Voici, enfin, les données qui concernent hôtels et appartements meublés.

Au 31 Décembre 1932, les hôtels et les meublés recevaient 236.800 locataires, beaucoup plus qu'en 1911 où ils n'en avaient eu que 165.000. Cet énorme accroissement signifiait, pour une large part, qu'un nombre plus grand d'habitants n'avaient pas réussi à s'installer « chez eux », à fonder un véritable foyer. (Cependant, une atténuation s'était déjà manifestée, puisqu'en 1926, c'est 283.000 personnes qu'abritaient hôtels et meublés.) En 1936, ces locataires n'étaient plus que 198.589, dont 155.722 Français, ce qui implique une diminution de 29,8 % sur les chiffres de 1926 (283.000). Mais le mieux se faisait sentir : beaucoup de nos concitoyens avaient « pu se mettre dans leurs meubles » ; ils avaient trouvé des logements, et cependant, le resserrement de la population s'était atténué. La « crise du logement » a cessé de peser sur les locataires ; ce sont maintenant les propriétaires qui en pâtissent (1).

Il n'est donc pas surprenant que la construction privée se soit sensiblement ralentie.

En 1929, l'Hôtel de Ville avait inscrit 2.007 demandes en autorisation de bâtir, pour 6.006 étages.

En 1935, il n'y eut plus que 554 demandes pour un ensemble de 1.354 étages.

Dans les premiers mois de 1936, la chute était encore plus profonde : 18 % de moins pour les demandes, 31 % de moins sur le nombre des étages.

Cet affaiblissement est tout simplement énorme, et il frappe durement les architectes, les entrepreneurs, les ouvriers du bâtiment et toutes les industries annexes. Mais est-il dû exclusivement au mouvement de la population en décroissance ? Certes non, car les propriétaires n'en avaient qu'une connaissance indirecte et confuse, celle que donnent les promenades par les rues et la vue des écriteaux « A louer ». Aux épargnants, il a fallu des considérations plus précises pour les détourner de l'immeuble. En parler, c'est se placer au cœur de la question, qui intéresse l'habitation privée.

Un immeuble à loyers, en période normale, impose des devoirs et confère des droits à son propriétaire.

Les devoirs sont représentés par les charges.

Les droits s'expriment essentiellement par la rentabilité.

Sur le revenu brut de l'immeuble, le propriétaire doit prélever le coût des charges.

Ce qui reste doit constituer un revenu net suffisant pour que le capital investi reçoive une juste rémunération.

En d'autres termes il est indispensable que le revenu brut de l'immeuble permette au propriétaire de vivre en tenant sa maison en bon état.

Tout le problème se ramène à la suffisance ou l'insuffisance de la valeur locative. Rien de plus clair, rien de plus vrai. Si l'on sort de ces termes précis, on aboutit à la ruine de la propriété privée et aux formules collectivistes dont la plus accusée est le communisme.

Le statut français de la propriété privée remonte à 1789. On se plaignait que le Roi détienne la « propriété éminente » du sol et des constructions, et qu'en matière d'expropriation, il eut tous les droits. La Déclaration des Droits de l'Homme (plus d'un parmi nos contemporains oublie l'importance historique, juridique et sociale de cette Charte française) supprima cette « propriété éminente » au caractère féodal :

« La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité. »

Le Code civil de Napoléon remplaça la « nécessité publique » par la simple « utilité publique » qui laissait plus de liberté à l'Etat. Mais

(1) Dans le mouvement de la population parisienne, il est bon de noter la part de l'élément étranger et les changements récents qu'elle accuse.

Au 31 Décembre 1933, les hôtels étaient encore habités par 51.904 étrangers, et les appartements meublés par 8.274. Au 31 Décembre 1935, ces deux nombres étaient ramenés à 38.807 et 4.060 ; la diminution totale était donc de 28 %.

Si l'on considère les quartiers habités par des hôtes oisifs ou des personnes venues pour affaires, leurs hôtels ont perdu en deux ans 3.428 étrangers sur 17.571, et leurs meublés 2.401 sur 4.584. Si l'on considère maintenant un égal nombre de quartiers dits ouvriers, les hôtels ont perdu dans le même temps 5.012 étrangers et les meublés 980, au total, 5.992. Ainsi se mesure la perte en étrangers oisifs ou négociants et en main-d'œuvre étrangère.

les principes de 89 étaient maintenus : la propriété appartenait au propriétaire privé, non à un super-propriétaire comme avant la Révolution.

Le statut de la propriété privée fut complété ultérieurement par des lois fiscales fixant la partie du revenu brut qui devait supporter l'impôt. La chose était capitale car les revenus immobiliers dépassaient de beaucoup les revenus mobiliers professionnels ou autres. Ils n'étaient pas les seuls, mais ils s'affirmaient les principaux, les plus faciles à surveiller et à imposer. Cette impossibilité d'échapper frauduleusement à la taxation fait qu'aujourd'hui ce genre de revenu diffère radicalement de tous ceux qui peuvent se cacher en France ou émigrer sournoisement afin de flouer le fisc.

Que disposaient ces lois fiscales de Frimaire an VII et d'Août 1890 ?

Que le quart du revenu brut immobilier devait être exonéré de l'impôt parce qu'il sert à acquitter les charges. Sur les trois quarts demeurant, le propriétaire paye l'impôt foncier.

Sur ces bases légales, le propriétaire d'avant-guerre recevait net, après règlement des charges et des contributions, une moyenne de 66 % du revenu brut. Supposons une tranche de 1.200 frs. de valeur locative en 1914. Sur ces 1.200 frs., le propriétaire devait faire face aux dépenses ci-après :

Impôts	123,75
Administration générale	116,00
Amortissement	60
	<hr/>
	399,75

L'amortissement a été calculé sur les bases officielles. Les autres données ont été constatées dans la pratique moyenne.

Ainsi, en chiffres ronds, une valeur locative de 1.200 frs. supportait 400 frs. de charges.

Au bout d'un certain nombre d'années, de 80 à 100, un immeuble était amorti et pouvait être démolé ; avec les réserves constituées par l'amortissement, l'ayant droit pouvait édifier un autre immeuble sur le terrain devenu vacant. La propriété immobilière était stable, souffrant relativement peu des baisses générales et profitant peu des hausses. Les choses devaient continuer de la sorte autant que les principes de 89 resteraient ceux de la démocratie française, si la guerre n'était survenue, avec le cortège infini de ses conséquences.

Pour les propriétaires, ils eurent immédiatement à subir les effets du moratoire accordé aux mobilisés. Mesure certes légitime, lourde tout de même, mais infiniment moins dommageable que les répercussions provoquées par la chute progressive du franc.

Notre étalon monétaire n'avait pas bougé depuis sa naissance, en 1799. Le 4 août 1914, une loi transforme le franc-or en franc-papier. Tant que dura la guerre, notre devise, étayée par la livre sterling, puis par le dollar fit bonne contenance. Puis le franc-papier s'abîma dans un gouffre de dépenses, jusqu'au jour où Raymond Poincaré le sauva de la mort, mais en le laissant diminué des 4/5. Ce fut la dévaluation de 1928. Nous retrouvons une monnaie fixe qui, elle aussi, se dénommait « Franc ».

Faut-il rappeler l'ère de la « vie chère » ? L'affaiblissement de notre monnaie, de 1919 à 1926 (date d'une stabilisation de fait) avait pour effet une hausse apparente des prix. Je dis « apparente » parce qu'elle n'était pas réelle. Pour payer un objet, il fallait plus de francs-papier que de francs-or, parce que le franc-papier valait moins que le franc-or. En ce qui touche les salaires et traitements, le relèvement se fit avec lenteur, surtout pour ceux que dispensait l'Etat au point que la misère du fonctionnaire était devenue un obstacle à leur recrutement.

Quant au propriétaire, il payait ses entrepreneurs, ses impôts, ses charges au tarif que les événements lui imposaient. Mais ses loyers ne pouvaient pas suivre le train, parce que les lois de circonstance l'interdisaient.

Le propriétaire a été l'une des victimes les plus durement frappées par la dévaluation.

Si le franc-or n'avait pas éprouvé une maladie quasi-mortelle, la question des loyers ne se serait pas posée en France, car le nombre des logements suffisait à une population à peine croissante. Mais la maladie du franc fut cruelle, et elle n'est peut-être pas définitivement guérie. Il en résulte que le locataire, admettant volontiers qu'un franc-Poincaré équivaut à un franc-or, s'indigne de payer 3.024 francs-Poincaré (je me place à l'époque qui précéda les lois de Juin 1936) ce qu'il payait 1.200 francs-or en 1914. Il ne lui vient pas à la pensée que ces 3.024 fr. calculés par les lois et le décret-loi de 1935, représentaient 600 francs-or et que depuis la dévaluation Auriant ils n'en signifient plus guère que 430 francs !

D'autres pays ont connu d'analogues difficultés. Ils les ont résolues, ou tenté de les résoudre par des moyens divers.

**

En Russie, devenue U. R. S. S., la solution des difficultés monétaires et de leurs conséquences fut noyée dans une solution générale : le communisme. En ce qui concerne l'habitation, on trouvera dans le livre de Sir Walter Citrine (1) secrétaire général des Trade-Unions britanniques, les résultats de son enquête à travers la Russie d'Europe.

(1) *I Search for truth in Russia.*

Malgré les efforts du gouvernement soviétique, la grosse masse de la population est encore très mal logée. Par contre, renonçant au communisme intégral, l'U. R. S. S. a fait une part à la propriété privée. Cette attitude se reflète dans celle du parti communiste français qui a déclaré officiellement qu'il admettait la propriété privée, « fruit du travail et de l'épargne ».

L'Allemagne a connu la plus formidable des dévaluations: en 1923, le mark-or s'est payé 169 millions de marks-papier. Sur le rendement des immeubles l'effet fut complètement désastreux: le revenu fut pratiquement égal à zéro; que valait alors le capital? Mais en 1924 le Rentenmark fut créé; puis vint le Reichsmark, équivalent exact de l'ancien mark-or. Aujourd'hui un appartement porte un loyer supérieur au loyer de 1914, avec la contre-partie d'un fort impôt spécial qui décroît et disparaît en 1943.

Après de cruelles dévaluations du mark polonais, de la couronne hongroise et de sa sœur autrichienne, on vit naître le zloty, le pengo et le schelling. Le succès de ces substitutions fut inégal, car le zloty polonais s'est à son tour affaibli; néanmoins, la chute catastrophique des loyers fut enrayerée par l'adoption de la nouvelle monnaie. Le pengo hongrois a rendu le même service: la plupart des logements ont été réadaptés à leur valeur-or. Quant à l'Autriche qui avait vu ses loyers tombés à néant, son schelling, successeur de la couronne devenue quasi-nulle, a permis de remettre un commencement d'ordre dans les problèmes immobiliers.

De nombreux Etats sont revenus au droit commun en matière de loyers; je citerai les Pays-Bas, la Grèce, l'Italie, la Norvège, la Suède, la Yougoslavie, la Roumanie, la Finlande, la Grande-Bretagne. Cette constatation portant sur des pays à structures économiques diverses, on peut se demander pourquoi la France n'en a pas fait autant. J'estime que la cause principale de sa politique immobilière se trouve dans l'avarie du franc, remplacé par une monnaie absolument différente et portant le même nom: source inépuisable de contre-sens, involontaire ou voulue.

Pour apprécier les effets de cette tromperie continue sur la signification du mot « franc » le plus simple est d'examiner ce que sont devenus les 1.000 fr. du loyer-or de 1914.

En 1914, ce loyer rapportait net, à son propriétaire, nous l'avons vu, une moyenne de 66 %, soit 660 francs-or.

Aujourd'hui, les conséquences de toutes les lois sociales vont amener le propriétaire à avoir comme totalité de charges environ 2 fois le loyer de 1914, soit 2.000 frs. Or, ce loyer de 1.000 fr. est légalement de 2.520 fr., il resterait donc au propriétaire 520 fr. qui représentent

en valeur-or: $\frac{520}{7} = 74,28$.

7

Ce résultat explique la raison pour laquelle actuellement les propriétaires vivent sur les sommes qu'ils devraient affecter aux réparations, à l'entretien et à l'amortissement.

CONSTRUIRE.

Avant de s'engager dans la construction, il paraît indispensable de connaître les besoins en logements dans les différentes catégories de logements, précaution qui n'a pas toujours été observée.

Rien n'est plus instructif à cet égard que la situation existante avant 1914 dans les différentes catégories de logements, les vacances existantes à cette époque et celles existantes aujourd'hui dans ces mêmes logements.

Voici à cet égard un tableau qui me paraît tout à fait suggestif:

Nombre de logements dont le loyer en 1914	Vacances dans ces mêmes logements le loyer de 1936 est celui de 1914 multiplié par 3		
		1914	1936
	était au-dessous de 300 fr.	415.259	3.804
était compris entre 300 et 500 fr.	327.701	2.104	2.070
était compris entre 500 et 1.000 fr.	138.352	1.680	4.676
était compris entre 1.000 et 2.000 fr.	60.363	1.203	6.564
était compris entre 2.000 et 3.000 fr.	21.330	650	3.529
était compris entre 3.000 et 5.000 fr.	17.159	549	2.356
excédait 5.000 fr.	13.130	531	2.189

Il ressort de ce tableau que, jusque dans les locaux dont le prix actuel varie entre 3.000 et 6.000 fr., on doit trouver très facilement à se loger.

Quant à savoir exactement si les immeubles existant correspondent aux exigences actuelles des locataires, c'est une autre question qu'il est difficile d'aborder ici.

Mais lorsqu'on passe aux loyers qui, en 1914, étaient au-dessous de 1.000 fr., c'est-à-dire la masse de l'ensemble des logements, on s'aperçoit toujours que le nombre des vacances actuelles est nettement supérieur à celui qui existait avant 1914, mais ce qu'il faut que l'on sache bien, c'est que s'il n'y a pas de crise de quantité, il y a une crise sévère de qualité.

L'ensemble de ces logements est situé dans des immeubles vieux, quelquefois même très vieux. Les locaux qui, par exemple, étaient

d'un loyer au-dessous de 300 fr. avant 1914, (et remarquez qu'il y en avait un nombre respectable: 415.259) sont aujourd'hui dans un tel état que le moindre manque d'entretien ou de soins par le fait du locataire transforme ces locaux en taudis.

Personne ne peut nier que le problème du remplacement d'un grand nombre de ces immeubles doit se poser le plus tôt possible, et cette question soulève un problème économique de premier plan.

Mais nous vivons à une époque où l'on ne peut traiter un problème économique sans y mêler des considérations sociales et même politiques.

Peut-être les grands principes de l'économie traditionnelle et libérale enseignés dans les Facultés à la fin du siècle dernier s'accommodent-ils mal des phénomènes nouveaux provoqués par l'industrialisation du pays et toutes ses conséquences: mouvements de population soudains, création de centres urbains, prolétariat, tendances à la démocratisation sur le plan social et économique. Les solutions classiques ont été houleuses comme s'avérant insuffisantes.

Nous avons parfaitement conscience dans les circonstances même actuelles du rôle qui incombe aux propriétaires dans l'économie nationale. C'est d'ailleurs un argument devenu classique dans les sphères publiques et dans la bouche des militants de la réforme sociale que d'affirmer la responsabilité des propriétaires au regard de l'habitat.

La propriété serait une fonction sociale comme le travail en est une autre. Le rôle de la propriété bâtie consiste à fournir à tous les hommes un logement normal et sain où s'abritera la famille.

Loin d'écartier une telle responsabilité, les propriétaires la revendiquent, comme d'autres revendiquent le droit à la vie ou le droit de fonder un foyer.

Nous ne sommes plus à l'époque où la propriété apparaissait comme une activité économique quelconque, un placement quelconque, l'intervention de l'Etat ne pouvant se traduire que par une limitation ou un contrôle.

Mais nous considérons qu'un devoir social doit pouvoir être exercé par celui à qui il incombe, et quand nous demandons à l'Etat d'intervenir, c'est pour qu'il fasse tout ce qui est en son pouvoir pour permettre à chacun de nous de remplir sa mission sociale.

Or, que faut-il pour que les propriétaires puissent continuer à remplir cette mission? Qu'on laisse subsister, ou qu'on fasse réapparaître la perspective du profit.

Si l'on se place sur un strict plan de justice, il est injuste de demander à une catégorie de citoyens ce qu'on ne demande à aucune autre. Il n'est pas défendu au travailleur de rechercher un salaire qui dépasse son minimum vital, il n'est pas défendu à l'industriel de fabriquer pour se procurer et s'approprier un bénéfice. On n'exige pas des médecins qu'ils soignent des malades indigents gratuitement.

Pourquoi exigerait-on des propriétaires qu'ils assument bénévolement la charge de loger leurs concitoyens?

Si, par suite de la disparition d'un profit suffisant, la construction des logements cessait d'être assurée, un très grave problème serait à résoudre dans l'avenir. Ce dilemme serait posé: Etat constructeur ou individu constructeur?

Mais une chose est certaine, c'est que, même dans une société socialiste, le locataire continuera à avoir un propriétaire; ce sera l'Etat au lieu d'être un particulier, mais l'antagonisme des intérêts subsistera.

Si l'antagonisme entre locataire et collectivité se résout par la fixation des loyers à un taux tel que la location sera pour la collectivité une source de déficits permanents, le constructeur deviendra une cause nouvelle et particulièrement redoutable du déficit permanent du budget des collectivités.

Une des conséquences les plus déplorables au point de vue économique de toutes les lois sur les loyers a été d'habituer une grande partie du peuple français à ne plus consacrer à son logement une somme suffisante pour s'assurer un foyer normal et sain, comme il devrait être en droit de l'exiger.

Des enquêtes qui ont été faites et qui ont paru dans la *Revue d'Economie politique* en 1921, page 50, sous la signature de M. Halbwach, ayant comme titre: « Revenus et dépenses des ménages de travailleurs », il ressort que la dépense de logement de l'ouvrier représentait environ 1/8 de la dépense totale, c'est-à-dire 12 % environ. C'est le coefficient qui a été adopté en 1920 par la Commission du coût de la vie pour la région de Paris lorsqu'elle a établi un budget-type pour les familles d'ouvriers comprenant 4 enfants en 1914.

Mais du fait de l'augmentation du coût de la vie, qui s'est élevé en moyenne de 500 %, alors que le montant de la dépense de logement ne s'est accrue que d'une moyenne de 300 %, la proportion de la dépense du chapitre « Habitation » par rapport à la dépense globale du budget familial complet de l'ouvrier est tombé de 12,5 % à moins de 8 %. Cette proportion était celle de 1936 avant l'application des lois sociales, elle est très faible et, pour s'en convaincre, rappelons les coefficients moyens de dépense d'habitation par rapport à la dépense totale dans les autres pays:

En Italie: 16 % en 1927, 17,80 % en 1930, 21 % en 1933 et 1934.

En Hollande: 13,5 % entre 1923 et 1924, 16 % entre 1929 et 1930, et enfin 19 % entre 1933 et 1934.

Ces coefficients sont tirés de tableaux fournis par la *Revue internationale du Travail* de 1934, 1935 et février 1936.

En Amérique, les indices sont encore plus élevés: 28 à 30 % pour les ménages sans enfants, 21,7 % à 22,9 % pour les ménages de 3 en-

fants, 25,9 % à 28,9 % pour les ménages de 6 enfants. Le coefficient moyen va de 23,8 % à 25,5 %. Le nombre de pièces pour chaque famille étant de 2,7 par famille, cuisine comprise.

En Suède, la moyenne de la dépense logement est de 17,8 % en 1933 pour l'ensemble des familles. Elle est de 14,7 pour les moins fortunées, de 20,4 pour les plus fortunées.

En Angleterre, le coefficient moyen est de 19,5.

Il existe, à l'heure actuelle, un pays où les familles ouvrières consacrent une partie aussi faible de leurs ressources à leur logement, qu'en France: la Pologne.

J'ai vu les immeubles mis à la disposition de la classe ouvrière en Pologne. L'état de quelques logements que j'ai visités peut donner avant la lettre une idée de ce que serait le logement ouvrier dans quelques années en France, si les locataires ne consentent pas à y consacrer plus qu'ils ne le font à l'heure actuelle.

D'après les statistiques établies par l'Office général des statistiques, le loyer formait une moyenne de 4,8 % du budget ouvrier en 1927, 4,7 % en 1928, mais les logements auxquels correspondent ces loyers sont de véritables taudis.

Enfin, en Russie, le Gouvernement se fait un titre de gloire de n'exiger des travailleurs logés par lui qu'un loyer représentant une moyenne de 10 à 12 % de leur salaire. Les salaires n'étant pas élevés, ce prix de loyer est considéré comme trop faible et comme mettant obstacle, d'après le témoignage d'enquêteurs, au bon entretien des immeubles. Il serait question, en raison de l'augmentation graduelle des salaires et de l'amélioration de la qualité des logements, de relever le tarif de ces loyers.

Ces renseignements proviennent de la *Revue internationale du Travail* de 1936, d'après l'étude de MM. Lewis Lorvin et Abramson sur « Le stade actuel de l'évolution économique et sociale de l'U.R.S.S. ».

Preuve éclatante, puisqu'elle s'appuie sur des témoignages de collectivistes que la part de budget affectée à l'heure actuelle dans les familles ouvrières françaises, c'est-à-dire 8 %, est très inférieure à ce qu'elle doit et à ce qu'elle peut normalement être sans que l'équilibre du budget en soit compromis.

Dans un rapport présenté au Congrès International de l'Habitation à Berlin, dont le thème proposé aux divers pays participant à ce Congrès était: « L'importance actuelle et future du problème économique de l'habitation », M. Henri Sellier, actuellement Ministre de la Santé publique, estimait qu'avant-guerre, une construction de 3 pièces plus cuisine devait donner à son propriétaire, pour être rentable, un revenu de 5,38 %. Avec ce revenu, le propriétaire pouvait amortir son immeuble en 40 ans, payer ses impôts et obtenir un revenu net de 3 %, qui correspondait au revenu net moyen de la rente française.

Une pareille construction coûtant environ 8.000 fr., son loyer devait atteindre 430 fr. Ce loyer n'était donc accessible qu'aux travailleurs gagnant 2.500 par an, à condition qu'ils affectent à leur loyer 1/6^e de leur revenu.

Pour comprendre la situation d'aujourd'hui, soulignons-la de quelques exemples: prenons les loyers, demandés par l'Immobilier-Construction aux locataires expropriés. Ces loyers qui représentent 4 % brut du prix de revient sont:

1.400 fr. pour les appartements de 1 pièce;
2.000 fr. pour les appartements de 2 pièces;
2.700 fr. pour les appartements de 3 pièces;
1.000 fr. pour les chambres isolées.

Si un ménage consacre 1/6^e de son revenu à son logement, ce qui serait normal, de tels loyers postulent les salaires suivants:

appartement d'une pièce: $1.400 \times 6 = 8.400$ fr.;
appartement de 2 pièces: $2.000 \times 6 = 12.000$ fr.;
appartement de 3 pièces: $2.700 \times 6 = 16.200$ fr.

Ces salaires ne paraissent pas exagérés.

Mais ce taux de 4 % est absolument insuffisant, même pour l'Immobilier-Construction, qui, pourtant, bénéficie de nombreux avantages fiscaux, pour faire face aux dépenses d'entretien, d'amortissement et aux charges d'exploitation des immeubles.

Si l'on ne veut même pas tenir compte de la rémunération du capital, 6 % brut environ sont nécessaires.

A 6 %, les loyers des appartements de l'Immobilier-Construction sont de:

appartements d'une pièce: 2.131 fr.;
appartements de 2 pièces: 3.193 fr.;
appartements de 3 pièces: 4.040 fr.

C'est-à-dire que les revenus des familles doivent atteindre respectivement pour leur permettre de se loger dans ces appartements: 12.600 francs, 19.200 fr. et 24.000 fr., ce qui est très élevé.

Cette situation, qui était vraie avant les lois sociales, s'est aggravée aujourd'hui par l'élévation considérable du coût de la construction. Aucune solution d'avenir ne pourra donc être envisagée pour remplacer nos vieux immeubles:

1^o) si on n'habitue pas l'ouvrier à consacrer à son logement un pourcentage suffisant de son salaire;

2^o) si l'on ne fait pas aux propriétaires qui voudront démolir leurs immeubles pour les reconstruire des avantages massifs qui coûteront moins cher à la collectivité que la construction par ses soins d'immeubles nécessitant une administration et un contrôle très onéreux pour elle.

Il faut donc arriver à changer la mentalité de l'ouvrier, pour qu'il attache à son foyer plus d'importance, qu'il y consacre une part de salaire normale.

D'autre part, une nécessité immédiate s'impose, d'un intérêt social et économique de tout premier ordre, et il se trouve que, pour y faire face, on ne heurte précisément aucune situation acquise.

C'est la nécessité de donner aux propriétaires la possibilité de transformer, améliorer, supprimer, au besoin diviser, agrandir, bref mettre au goût du jour et en parfait état, un local libre de toute location.

Il faut qu'un propriétaire ne trouve plus dans la loi une excuse pour ne pas transformer un taudis vacant en local habitable et sain.

A Paris, cette liberté accordée aux propriétaires serait, je puis l'affirmer, une source considérable de travaux pour l'industrie du bâtiment. Elle mettrait sur le marché un nombre intéressant de logements propres, modernisés et composés selon les exigences de la mode nouvelle.

La mesure qui réalisera cette faculté c'est:

Le retour immédiat à la liberté pure et simple pour les locaux actuellement vacants ou qui le deviendront par le départ volontaire des locataires ou par décision de justice.

On ne peut m'objecter la rareté des locaux. Elle n'existait pas, je le répète en 1914. Elle existe encore moins aujourd'hui.

Je rappelle à ce sujet les renseignements résultant du recensement du 8 Mars 1936:

NOMBRE DE VACANCES

Locaux qui en 1914 étaient loués:	1914	1936(1)
entre 1.000 et 2.000 fr.	1.203	6.564
entre 500 et 1.000 fr.	1.680	4.676
entre 300 et 500 fr.	2.104	2.070
au-dessous de 300 fr.	3.804	4.759

Ainsi le jeu de l'offre et de la demande ne peut être faussé par le manque de locaux vacants, l'expérience le prouve: la pratique, en effet, nous démontre aujourd'hui qu'un locataire n'entre pas dans un local, si petit soit-il, sans en marchandant le loyer s'il le juge trop élevé. Et beaucoup de propriétaires sont à la recherche de locataires même pour des loyers modestes.

Il faut donc absolument qu'on redonne aux propriétaires l'initiative dont ils ont besoin pour remplir leurs fonctions.

Le rôle social du propriétaire n'est pas une vaine expression. Si parfois, hélas! des heurts se sont produits entre eux et ceux qu'ils logent, la cause en réside essentiellement dans un dédale de lois touffues. La concorde si désirée, qui doit régner entre ceux qui fournissent les foyers et ceux qui procurent aux propriétaires une juste rémunération du service rendu, deviendra définitive, le jour où les circonstances étant redevenues normales, on laissera libres les uns et les autres de régler leurs relations sans abus réciproques sur des contrats loyalement établis et librement consentis.

A ce moment seulement, l'épargne reprendra goût au placement immobilier et l'on verra renaître dans ce pays une industrie dont la prospérité a toujours enregistré celle de l'ensemble de l'économie du pays.

TRUTIE DE VARREUX.

(1) Les loyers de 1936 sont ceux de 1914 multipliés par 3.



LES PROMENADES DE PARIS

Par Roger LARDAT

Architecte des Promenades de la Ville de Paris

Le but de ces lignes est de montrer quelles sont les tendances qui se font jour dans les nouvelles réalisations, et à quels besoins particuliers obéissent les partis architecturaux.

La Ville de Paris, au début du XIX^m siècle, comportait une très forte proportion d'espaces plantés, constitués surtout par des jardins et parcs privés, mais qui entouraient de verdure les immeubles peu élevés. Les arbres y vivaient dans des conditions normales. L'air était sain, les rues tranquilles, et, dans beaucoup de quartiers, les habitants pouvaient « prendre l'air » devant leur porte ou à leur fenêtre, tandis que les enfants s'ébattaient sur la chaussée, comme dans nos actuelles bourgades de province.

Du second Empire à la guerre de 1914, la pierre a peu à peu grignoté la verdure. Pour la remplacer, la Ville a développé ses jardins publics. Mais ceux-ci ont gardé jusqu'à nos jours un caractère plutôt ornemental que vraiment utilitaire. Le citadin et sa famille se promenaient volontiers dans les rues et sur les boulevards. Le jardin public restait le domaine des nounous, des militaires, des clochards et des statues. Le promeneur romantique pouvait se perdre dans des allées sinueuses, et rêver solitaire devant le lac miniature, les ruines factices et le Temple de l'Amour.

L'après-guerre amena le développement de la circulation automobile; rendit fiévreuse l'atmosphère des quartiers jusqu'alors tranquilles, et provoqua l'envahissement presque total, par des constructions, des derniers jardins privés. La fonction et l'utilité des jardins publics se sont alors profondément affirmées. Les promenades parisiennes sont devenues les oasis de verdure et de tranquillité relative, les seuls espaces de la Cité où la famille se sent en repos, où les enfants peuvent s'ébattre, où les feuillages et les gazons assainissent une atmosphère chargée de vapeurs malsaines et de suies. D'un luxe de ville soucieuse de sa parure, les jardins sont devenus une nécessité vitale, un besoin réel des habitants: nos édiles, sur les demandes de leurs électeurs, proposent l'aménagement d'îlots de verdure sur les moindres espaces susceptibles de les recevoir.

Il n'est donc pas étonnant que la structure du jardin public ait profondément évolué. Le jardin « anglais », aux allées étroites et sinueuses, de surveillance difficile, impropre aux jeux turbulents de la jeunesse, est devenu, pour réunir deux expressions à la mode, une « machine à loisirs » dont chaque élément répond à une fonction bien définie. Des allées avec des salles de verdure s'offrent à la promenade et au repos. Le jardin des petits avec ses bains de sable, son guignol, ses balançoires, se tient à l'écart de la circulation. Les terrains de récréation pour les enfants et les jeunes gens sont assez vastes et assez distincts de la promenade, pour que les jeux puissent s'y dérouler librement. L'auditorium s'éloigne des voies fréquentées et trouve place, si possible, dans une salle de verdure spéciale. Le jardin devenant un lieu de séjour prolongé, se complète d'abris contre les intempéries, de kiosques de vente dont le concessionnaire fournit sur place goûters et jouets, de chalets de nécessité.

Dans presque tous les squares, des abris de surveillance et des dépôts de jardiniers sont aménagés pour que la police et l'entretien soient assurés dans de bonnes conditions.

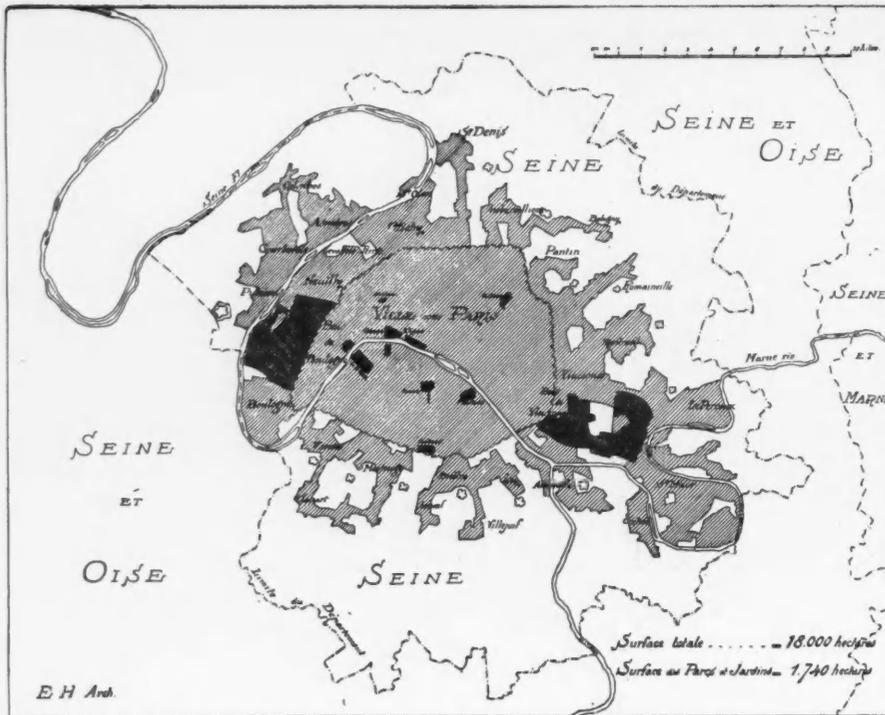
Il arrive que des circonstances spéciales (modèle du terrain, aménagements antérieurs ou futurs), suggèrent le parti et lui apportent un élément original (Square St-Lambert aménagé sur l'emplacement de l'usine à gaz de Vaugirard, Parc du Chapeau Rouge combiné avec l'aménagement des réservoirs des Vals de Loire).

Enfin les conditions d'utilisation rationnelle ont conduit à des aménagements particuliers, comme les chambres de pompes qui permettent de faire marcher les pièces d'eau en circuit fermé, ou les coulisses souterraines qui rendent possible la transformation d'un kiosque à musique en un véritable petit théâtre en plein air.

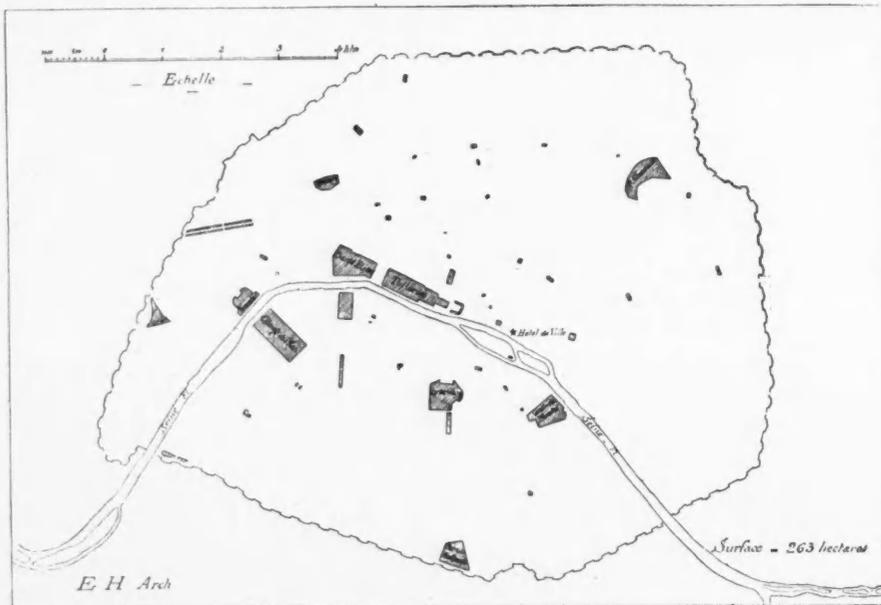
Si on a voulu donner au promeneur l'impression qu'il est loin de la cité, on a désiré que le passant de la rue et l'habitant de l'immeuble voisin puissent avoir un peu l'illusion que le jardin est aussi fait pour eux: les grilles massives et opaques d'autrefois, ont fait place à des clôtures aussi ténues que possible, parfois presque invisibles.

PARCS ET JARDINS DE PARIS

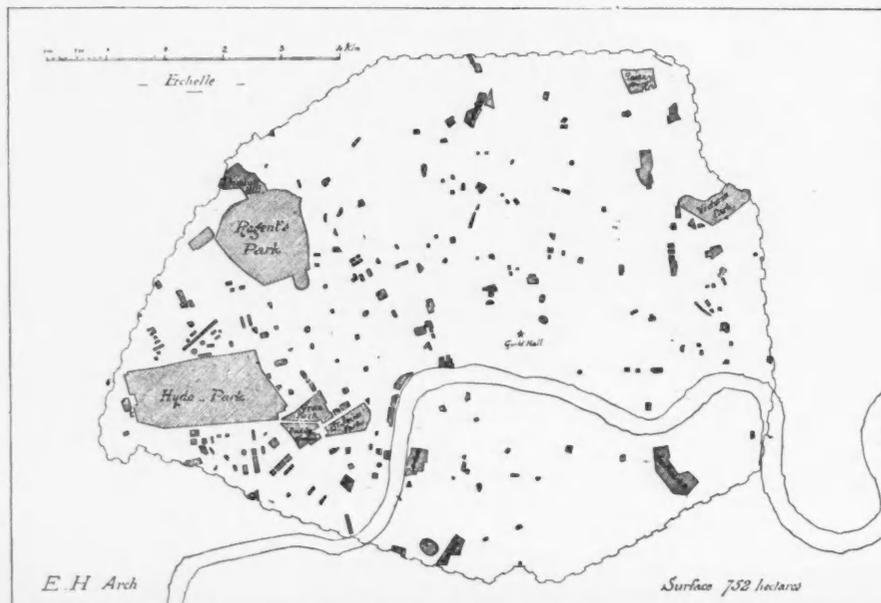
(d'après les études publiées en 1903 par
Eugène Hénard sur les transformations
de Paris)



Plan de l'Agglomération Parisienne avec
ses grands parcs



Plan des parcs et squares de Paris à
l'intérieur des fortifications en 1900.



Plan des parcs et squares de Londres
pour une portion de sa surface identique
à celle de Paris.



VUE AÉRIENNE DU SQUARE SÉVERINE - ARCHITECTE: ROGER LARDAT

Entreprise Photo-Aérienne Moreau

Si la vie est devenue difficile aux hommes, elle l'est également aux végétaux, décimés par les épidémies, asphyxiés par les gaz toxiques de l'atmosphère, et ne pouvant, comme les Parisiens, se mettre « au vert » de temps en temps.

Il a été nécessaire de perfectionner la technique et d'augmenter l'importance des travaux préparatoires, pour mettre les arbres et les plantes dans les meilleures conditions possibles de santé.

Les terres épuisées ou impropres à la culture sont enlevées, et remplacées par de la terre végétale riche venue de l'extérieur, dans les vastes tranchées et cuvettes formant « jardinières » à l'emplacement des végétaux. L'ensemble des jardins est judicieusement drainé par un système d'égouts parfois très important. Il est irrigué à l'aide d'un réseau de canalisations d'arrosages visitables dans leurs « dalots ».

Les considérations du prix de revient toujours croissant de l'entretien des plantations, conduisent au groupement des végétaux en grandes masses aux contours rectilignes, et

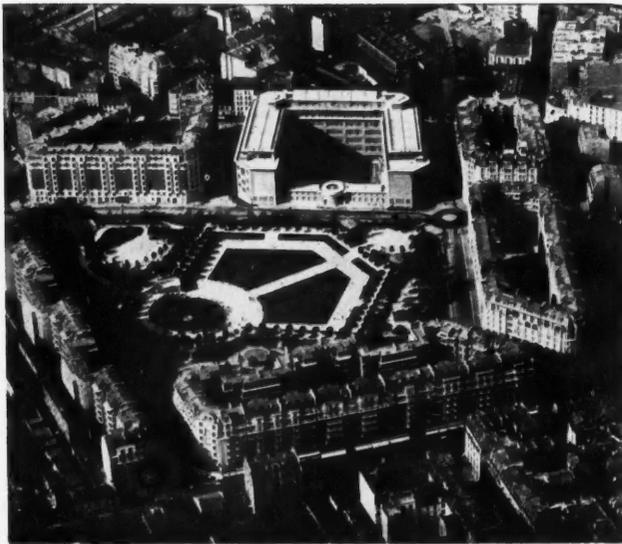
sont pour une large part dans la simplification des éléments du plan.

Les architectes qui ont eu la charge d'étudier et de réaliser les nouvelles promenades de la Capitale, n'ont donc obéi ni à un caprice de mode ni à un parti-pris irraisonné d'innovation. Les jardins récemment créés, ou en cours d'exécution, s'ils ont pris un aspect nouveau, le doivent aux besoins nouveaux de ce corps vivant qu'est Paris.

Si les usagers prenaient vraiment les promenades sous leur sauvegarde, des possibilités nouvelles seraient offertes: suppression des clôtures se traduisant par une sérieuse économie et par un aspect plus attrayant, création de bassins où les enfants pourraient librement patauger, développement du confort, variété plus grande dans les matériaux de construction, etc...

S'il m'est permis d'exprimer un vœu, que ce soit celui de voir la population reconnaître les efforts faits à son profit, en s'imposant le respect consciencieux du domaine public.

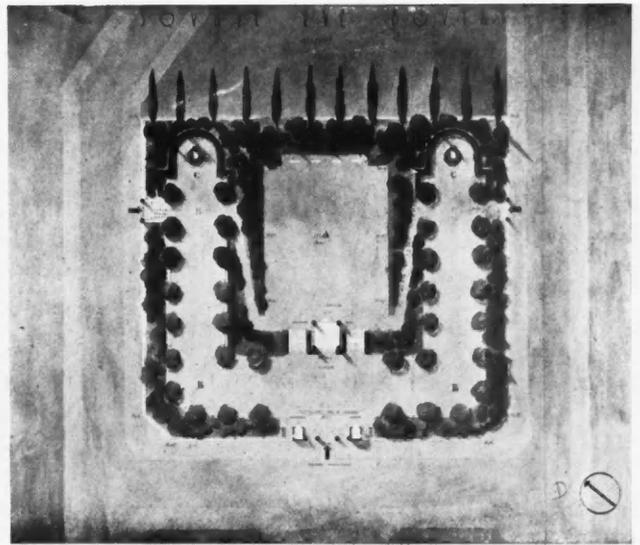
Roger LARDAT.



VUE AÉRIENNE DU SQUARE ST-LAMBERT
ARCH.: GEORGES SEBILLE

Photo Entreprise Moreau

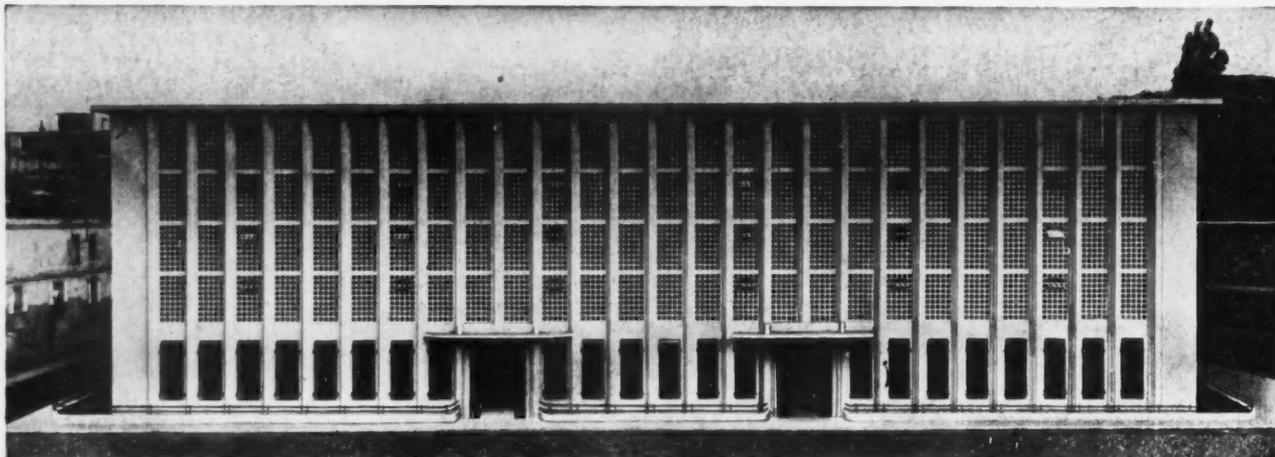
Le Square St-Lambert est aménagé sur l'emplacement de l'ancienne usine à gaz de Vaugirard; le bassin central et les murs de soutènement qui l'accompagnent utilisent les anciennes constructions de l'usine (réservoir principal).



SQUARE DE LA RUE BOULAY ARCHITECTE: R. LARDAT

Le Square est passé de la conception purement ornementale à la conception utilitaire d'aujourd'hui. Dans le square de la rue Boulay:

A) Le terrain des jeunes — B) La promenade. — C) Le coin des petits.



FAÇADE

Photo Sully

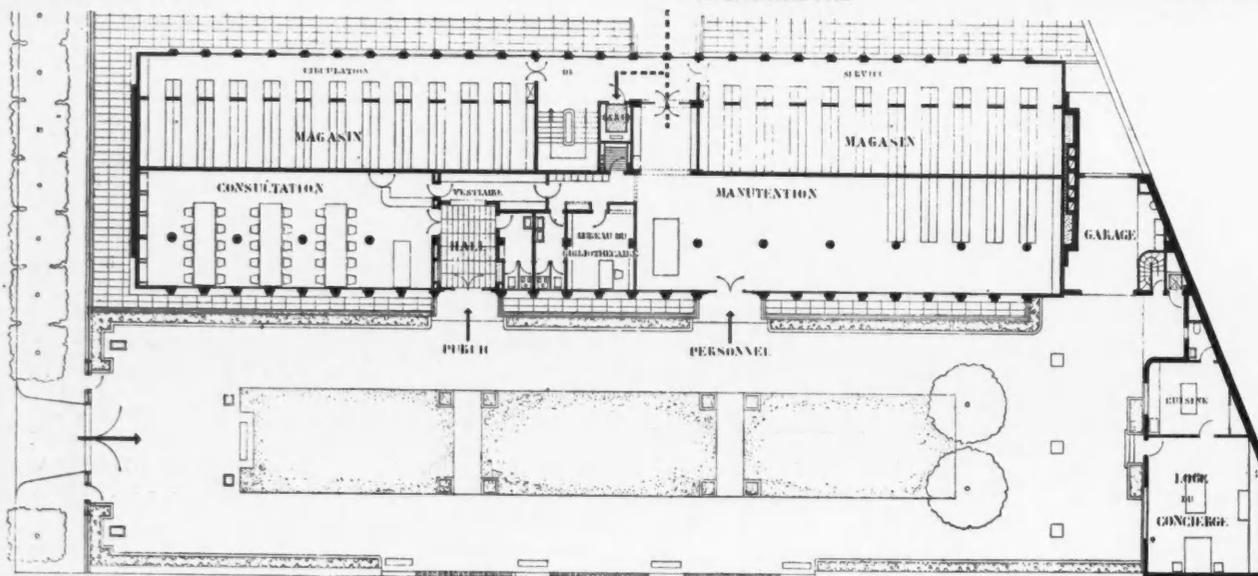


FAÇADE PRINCIPALE



VUE INTÉRIEURE

Photos Salain



PLAN DU REZ-DE-CHAUSSÉE - BAS



F. Dep. 1879 - 111

Musée de l'Homme Bibliothèque Saint-Germain

189. L. 1879 - 111

BIBLIOTHÈQUES ET MUSÉES DE PARIS

Par GEORGES-HENRI RIVIÈRE
Conservateur du Musée de l'Homme

L'histoire contemporaine des bibliothèques et musées de Paris, si on l'écrit quelque jour, reposera sur ces cinq grandes entreprises: les transformations de la Bibliothèque Nationale, la réorganisation du Musée du Louvre, la reconstruction du Palais du Trocadéro, la construction des Musées d'Art Moderne et la création du Parc zoologique de Vincennes.

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE

Les transformations de la Bibliothèque Nationale, il nous suffit de nous reporter à une récente publication de leur animateur pour en connaître le détail (1).

On y verra toutes les difficultés que rencontrèrent et surmontèrent M. Julien Cain et son architecte M. Michel Roux-Spitz lorsque les lois d'outillage et de grands travaux mirent à leur disposition les crédits nécessaires pour s'attaquer à un aussi vaste dessein: « introduire dans les anciens bâtiments de Labrouste, et sans en modifier le caractère, quelques-uns des progrès les plus sûrement acquis dans l'archi-

(1) Julien CAIN, *administrateur général de la Bibliothèque Nationale*: Les transformations de la Bibliothèque Nationale et le dépôt annexe de Versailles, Paris, 1936.

(2) *op. cit.* pp. 17-18.

ture et l'aménagement des bibliothèques » (2). Ne pas interrompre le fonctionnement des services. Remédier à l'encombrement provoqué par l'afflux croissant des collections.

Ce dernier problème a été résolu par la création du Dépôt annexe de Versailles. Le premier élément en est déjà construit: un bâtiment quadrangulaire à 8 étages, dont l'ossature a été établie en fonction même des casiers à livres qu'il contient. Sage principe dont l'omission a été fatale à la nouvelle Galerie de Botanique du Muséum. D'autres éléments seront construits peu à peu, la place en est prévue.

Pendant ce temps, s'effectuait, rue de Richelieu, une première tranche d'importants aménagements dans le Département des Imprimés (salle de consultation des catalogues et répertoires bibliographiques, service du catalogue, salle de consultation des ouvrages de la Réserve) et dans les services généraux.

Il y a quelques mois s'ouvrait la salle ovale, affectée à la conservation et à la communication des journaux de grand format.

Une deuxième tranche de travaux, actuellement en cours, comprend l'extension des magasins d'Imprimés, l'agrandissement de la salle des Bibliographies et l'installation générale du chauffage, de l'éclairage et de la ventilation.



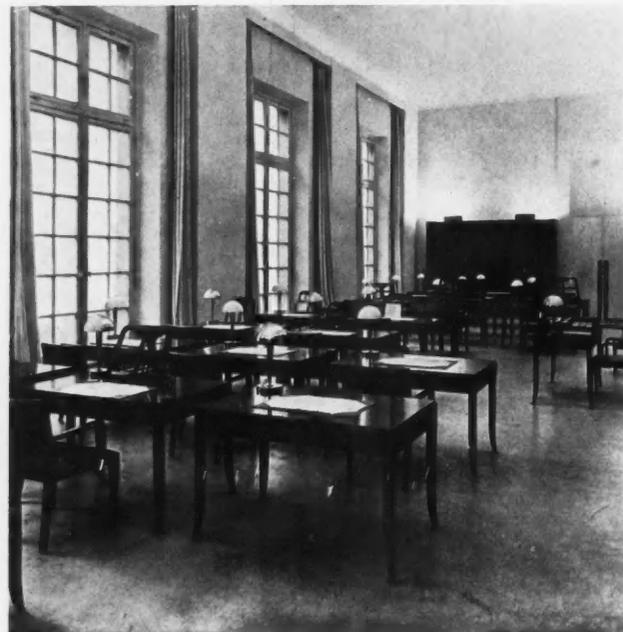
LE TROCADÉRO - Vue d'ensemble prise de la Tour Eiffel le 10 Juin 1937.

ARCHITECTES: J. CARLU, L. BOILEAU ET L. AZEMA



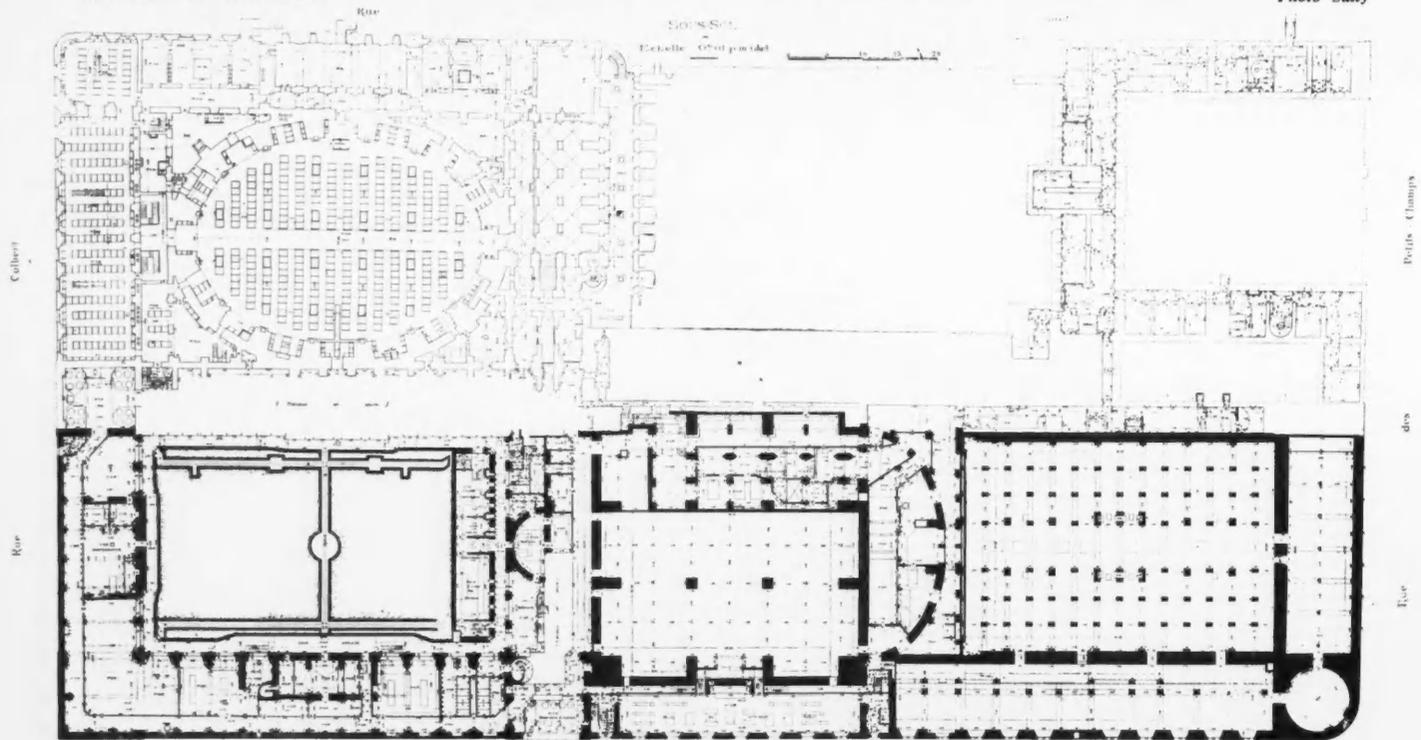
MAGASIN CENTRAL
Cliché Baudet Donon et Roussel

Photo Chevaion



SALLE DE LECTURE DE LA RÉSERVE - 1^{er} ÉTAGE

Photo Sully

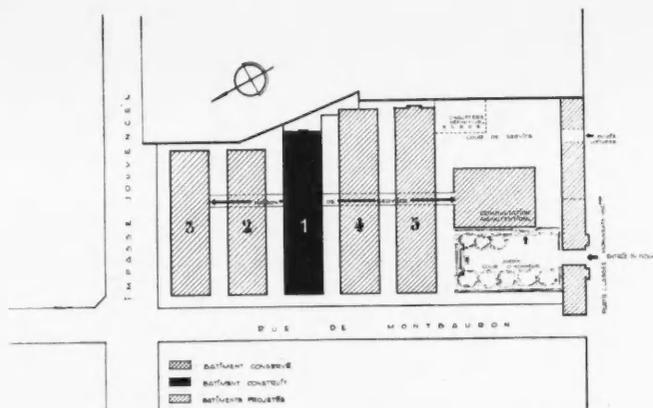


**BIBLIOTHÈQUE
NATIONALE**

Nouveaux aménagements
Arch.: Michel ROUX-SPITZ



PROJET D'AMÉNAGEMENT DES NOUVEAUX SOUS-SOLS



Une troisième tranche, dès à présent entreprise, porte sur les départements des Estampes et des Manuscrits, la modernisation de la salle de travail des Imprimés et le développement des galeries d'exposition.

AUTRES BIBLIOTHÈQUES PARISIENNES

La bibliothèque de l'Arsenal est également sur le point d'être transformée par les soins de M. Henri Pacon, un des plus actifs architectes du Réseau de l'Etat.

A l'École des Langues Orientales Vivantes, viennent d'être exécutés des aménagements très ingénieux bien que provisoires et comportant des magasins de livres et une salle de travail.

La municipalité de Paris s'est efforcée de transformer certaines de ses bibliothèques d'arrondissement qui étaient plus qu'impraticables. Elle a entrepris en outre de créer quelques nouvelles bibliothèques dans des locaux neufs voisins d'autres services municipaux. Je citerai la Bibliothèque du XIV^e arrondissement (M. Sébille, architecte), dont l'installation s'accommoda très ingénieusement de dimensions beaucoup trop restreintes.

Quant aux bibliothèques enfantines, le nombre en est encore insuffisant. Celle de la Bibliothèque municipale de la rue Fessart et celle de l'Heure Joyeuse, rue Boutebrie, sont particulièrement remarquables, sans oublier celle qui est adjointe à la Bibliothèque du XIV^e arrondissement.

En somme, si certains de nos établissements vivent encore sur des traditions respectables, mais quelque peu désuètes,

des efforts de plus en plus vastes sont accomplis, à Paris comme d'ailleurs en province, pour rajeunir nos bibliothèques.

Un champ immense s'ouvre au jeune Ministère des Loisirs, à son sympathique ministre, M. Léo Lagrange : le développement de la lecture populaire, auquel s'intéresse une association nouvellement constituée qu'animent MM. Julien et Ed. Dolléans.

Cette tâche sera facilitée, du moins dans ses aspects techniques, par l'apport de la classe 2 du groupe 1 de l'Exposition de 37 (Bibliothèques). Installée dans le pavillon d'about (aile Passy) du nouveau Trocadéro, elle présentera une importante collection de documents graphiques concernant la construction et l'aménagement des bibliothèques françaises et étrangères de toutes catégories.

MUSÉE DU LOUVRE

Au Louvre, le Directeur des Musées Nationaux réalise avec méthode et ténacité, depuis 1931, le vaste plan d'ensemble qu'il a exposé pour la première fois en 1929 (3) et publié en détail en 1934 (4).

Assisté de ses architectes, M. Camille Lefèvre, puis M. Albert Ferran, de M. Jacques Jaujard, sous-directeur des Musées Nationaux, des conservateurs des Musées du Louvre et de divers spécialistes éminents, M. Henri Verne a su concilier le respect dû à un ancien palais royal, les volontés des donateurs et les exigences de la muséographie.

Dès à présent l'œuvre réalisée est immense et fait date dans l'histoire de notre premier musée national.

L'École du Louvre a quitté ses modestes locaux de jadis pour deux vastes salles de conférences impeccablement équipées.

Les sculptures du Moyen Age et de la Renaissance occupent près de trente salles dont les aménagements ont été ordonnés par M. Paul Vitry assisté de M. Marcel Aubert. L'éclairage électrique permet de les ouvrir le soir.

Il en est de même pour les Antiquités grecques et romaines. La présentation de la Victoire de Samothrace dans l'escalier Daru et la cour du Sphinx qu'une verrière recouvre désormais, ne sont pas les moindres attraits du département dirigé par M. Etienne Michon, puis par M. Alfred Merlin.

(3). *L'Illustration*, 21 déc. 1929.

(4). *Bulletin des Musées de France*, n° 1, Janvier 1934.



BIBLIOTHÈQUE MUNICIPALE DU 11^e ARR.

ARCHITECTE: G. SEBILLE, COLLABORATEUR: M. BOUCHY



MUSÉE DU LOUVRE: UNE DES SALLES SOUTERRAINES DU DÉPARTEMENT DES ANTIQUITÉS ÉGYPTIENNES

Photo André Vigneau

Aux Antiquités égyptiennes, confiées au goût et à la science de M. Charles Boreux, les grands monuments bénéficient déjà d'une présentation nouvelle et de l'éclairage électrique.

Ces deux départements préparent la réorganisation de deux salles du premier étage.

Des aménagements non encore achevés et concurremment étudiés par M. René Dussaud et son successeur M. Contenau et par M. Carle Dreyfus permettront au Département des Antiquités orientales de se concentrer dans la moitié nord du rez-de-chaussée des bâtiments entourant la Cour Carrée et au Département des Objets d'art de disposer d'une place bien plus grande au premier étage de ces mêmes bâtiments.

Le Département des Peintures poursuit sous la direction de M. René Huyghe l'œuvre inaugurée par M. Paul Jamot. Travail de longue haleine qui ne s'achèvera pas avant plusieurs années. On en arrive maintenant à la Grande Galerie, qu'il est question — projet des plus séduisants — de couper de place en place d'éléments architecturaux comportant des niches garnies d'antiques.

Le sort du Département des Arts de l'Asie, actuellement écartelé entre le vieux et le nouveau Louvre, est suspendu aux décisions du Ministère des Finances, soit que les collections confiées à M. Georges Salles gagnent provisoirement le Pavillon de Flore et l'aile Sud des Tuileries, soit qu'elles occupent un des emplacements que libérerait le déménagement du Ministère des Finances.

Voilà bien le point crucial de la politique menée depuis 1926 par M. Henri Verne.

La première étape de cette libération — le Pavillon de Flore — sera-t-elle franchie au jour où paraîtront ces lignes? M. Vincent Auriol m'a dit lui-même être favorable à cette solution qui aurait également pour effet de mettre à la disposition des Départements de Sculpture et de Peinture tout l'espace nécessaire.

Puisse la dernière et grande étape — la libération des vastes locaux de la rue de Rivoli — apporter à M. Henri Verne la récompense des efforts qu'il accomplit pour la plus grande gloire du Louvre.

PALAIS DU TROCADÉRO

Chacun connaît les circonstances qui ont provoqué la transformation du Trocadéro.

Tel qu'il était jadis, il aurait créé « une discordance intolérable avec l'Exposition qu'il allait dominer de sa lourde masse » (5). De plus, la partie centrale aurait obstrué l'entrée d'honneur de cette exposition.

A une reconstruction totale, on a préféré une transformation profonde. Celle-ci, confiée à MM. Carlu, Boileau et

(5) La Colline de Chaillot et le nouveau Trocadéro. Exposition internationale, Paris, 1937, p. 11.

Azéma, a consisté à détruire certaines parties et à en conserver d'autres tout en les incorporant à un vaste ensemble de constructions nouvelles.

La salle des Fêtes n'entre point dans le cadre de cet article.

Je m'étendrai donc ici sur les quatre musées dont l'ouverture est prochaine et qui, à des titres divers, ont tous bénéficié de cette grande opération.

Dans l'aile de Passy, on trouvera deux musées.

Le Musée de l'Homme, héritier du Musée d'Ethnographie et de la Galerie d'Anthropologie du Jardin des Plantes, en sera la plus vivante synthèse. Grâce à ses 17.000 mq. (contre 4.500 dans l'ancien Trocadéro), il pourra réaliser le programme grandiose qu'a conçu son directeur, le Professeur Rivet: grouper en un même lieu laboratoires, chaires et bibliothèques des sciences humaines, populariser ces sciences selon les méthodes les plus modernes de la muséographie. Ainsi seront installés, auprès de neuf départements scientifiques, chacun doté de ses bureaux, salles de travail et magasins, des salles de cours et de conférences, une photothèque et une bibliothèque d'une capacité de 200.000 volumes (6) tandis que les galeries publiques comporteront, avec une salle d'expositions temporaires, une salle d'initiation aux sciences humaines, une succession de salles consacrées à toutes les civilisations du monde, enfin, une salle de comparaisons.

Le Musée de la Marine, quittant le Palais du Louvre qu'il occupe depuis Charles X, triplera sa surface en s'installant dans les deux galeries parallèles du rez-de-chaussée de l'aile. Le commandant R. Vincent-Bréchignac, son conservateur, prépare un plan nouveau grâce auquel, tout permet de le croire, seront définitivement abandonnées les présentations désuètes de l'ancien musée. Cette mise en valeur d'un fonds particulièrement riche s'imposait.

Dans l'aile de Paris, deux autres musées.

Le Musée des monuments français succédera au Musée de Sculpture comparée dont les deux tronçons se rejoindront enfin en trois vastes galeries. M. Paul Deschamps et sa collaboratrice Mlle Jalabert travaillent à ce plan depuis deux ans, avec la compétence et l'activité qu'on leur connaît. Les moulages grâce auxquels on pouvait étudier le développement de la sculpture française des origines à nos jours seront enrichis en nombre et remis en état tout en bénéficiant d'une présentation meilleure. Des photographies et des maquettes les situeront dans leur cadre monumental. Un musée du matériau et un musée de la fresque en formeront l'utile complément.

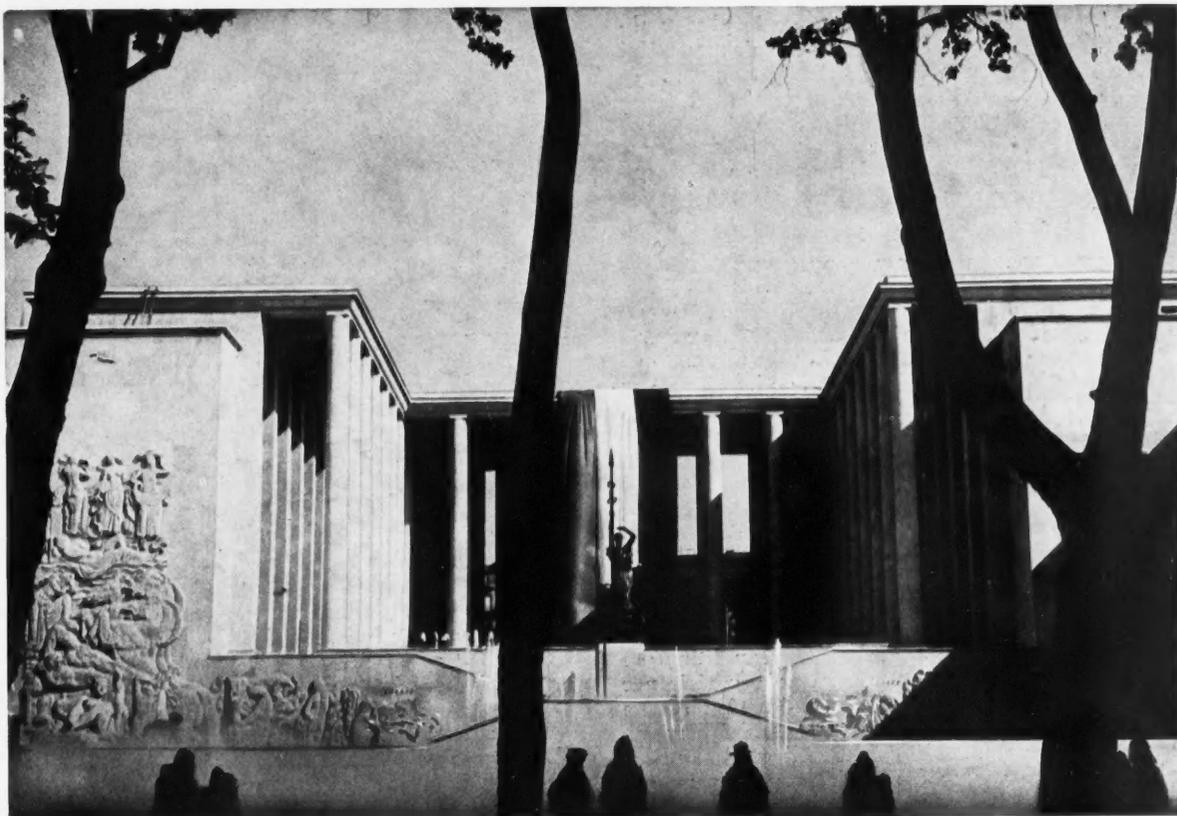
Auprès de ce musée de nos cathédrales et de nos châteaux, le Musée national des Arts et Traditions populaires sera celui des chaumières. Emanation du Département de Folklore des Musées Nationaux, il présentera pour la première



UNE DES SALLES DU MUSÉE DE L'HOMME DU TROCADÉRO

Les vitrines de droite présenteront les thèmes fondamentaux, celles de gauche les développeront. Le passage d'une salle à l'autre est souligné par un plan en relief signalé et visible à distance.
DESSIN DE R. PONTABRY, C. LAURENC, M. GAUTHEROT, Architectes-Décorateurs.

(6) J'aimerais m'étendre davantage sur cette Bibliothèque, dont la conception est due à une admirable technicienne, Mlle Y. Odon.



LES MUSÉES D'ART MODERNE

ARCH.: J. C. DONDEL, A. AUBERT, P. VIARD, M. DASTUGUE

Le plan d'ensemble se compose du Musée de l'Etat où prendront place les collections du Luxembourg et du Musée de la Ville qui servira de complément au Petit Palais. Les deux bâtiments sont séparés par une cour Musée à deux niveaux, reliant, par des séries d'embarcadements le Quai de Tokio à l'Avenue du Président Wilson.

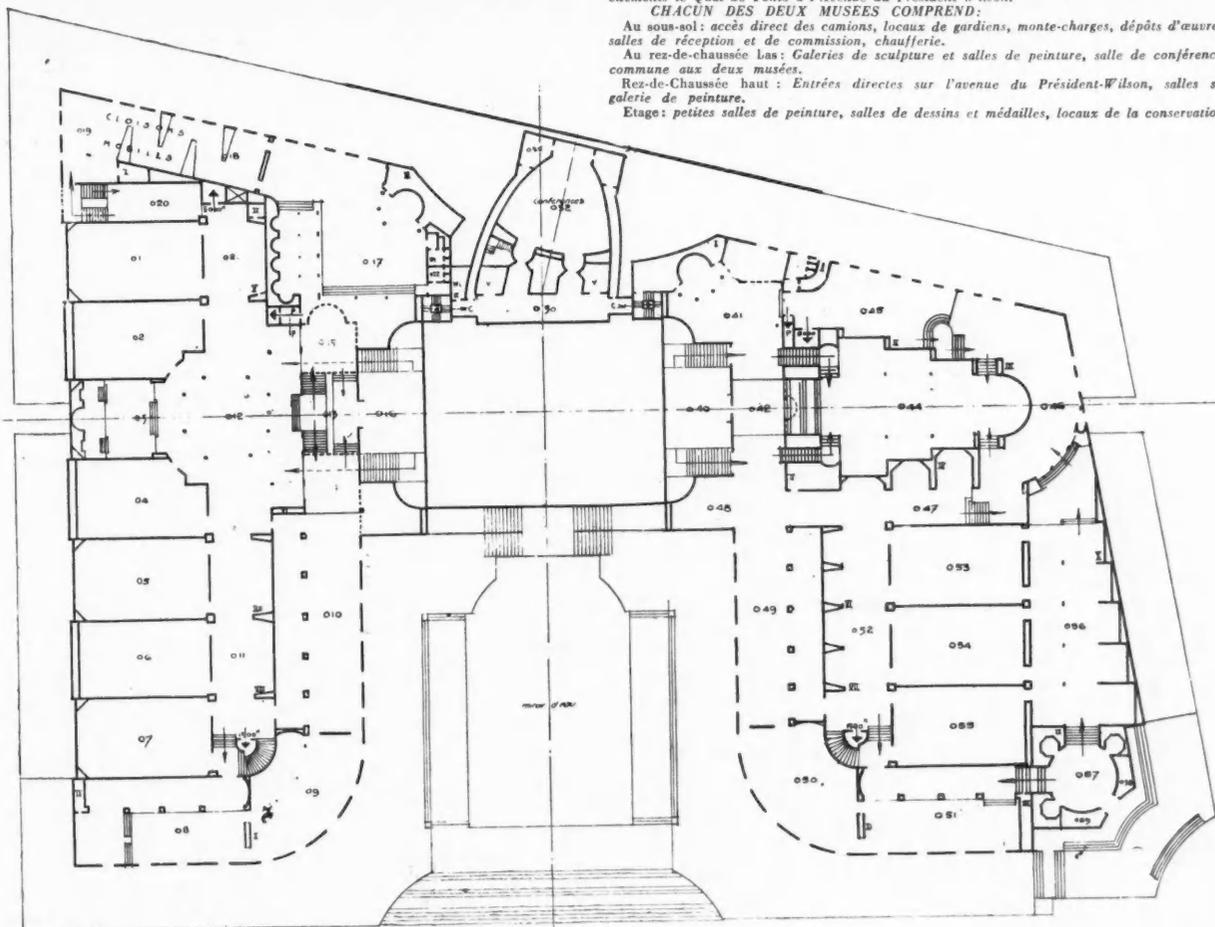
CHACUN DES DEUX MUSÉES COMPREND:

Au sous-sol: accès direct des camions, locaux de gardiens, monte-charges, dépôts d'œuvres, salles de réception et de commission, chaufferie.

Au rez-de-chaussée bas: Galeries de sculpture et salles de peinture, salle de conférences commune aux deux musées.

Rez-de-Chaussée haut: Entrées directes sur l'avenue du Président-Wilson, salles sur galerie de peinture.

Etage: petites salles de peinture, salles de dessins et médailles, locaux de la conservation.



PLAN DU REZ-DE-CHAUSSÉE

fois en France tout ce qui caractérise, sur le plan traditionnel, les activités matérielles, sociales et spirituelles des ouvriers et paysans français. Musée pour le peuple, musée par le peuple pourrait-on dire, puis que le peuple sera largement associé à ses enquêtes et à la formation des collections.

A tout monument, il faut son fantôme. Par les nuits sombres, les veilleurs de nuit du Trocadéro rencontreront l'ombre lugubre et gémissante du Musée indochinois, victime de l'Exposition de 37.

LES MUSÉES D'ART MODERNE

Construits par MM. Dondel, Aubert, Viard et Dastugue sur l'emplacement de l'ancienne manutention, on s'habitue déjà à leur claire et élégante silhouette. Les uns assurent que leurs dispositions intérieures respectent les données de la muséographie. D'autres disent que certaines économies imposées aux architectes — comme par exemple le rejet de tout système de climatisation — seront d'un effet regrettable. On en jugera dès l'ouverture de l'Exposition, du moins en ce qui concerne le musée d'Etat: avant d'hériter des collections du Luxembourg, il sera le siège de la splendide exposition des chefs-d'œuvre de l'art français, décidée par le Président Léon Blum et organisée sous la direction de M. Georges Huisman par nos meilleurs spécialistes.

L'autre musée, destiné aux collections municipales, abritera pendant l'Exposition de 37, auprès d'une exposition des « échanges intellectuels à travers le monde » organisée par l'Institut de Coopération intellectuelle et présentée de façon très brillante et nouvelle par Jean Lurçat et André Vigneau, la classe 3 du groupe 1, présidée par M. Albert Henraux et consacrée à la muséographie. Les architectes y trouveront des enseignements utiles sur tous les problèmes que posent la construction et l'aménagement des musées.

On y verra aussi une exposition de la Maison Rurale française organisée par M. Demangeon avec le concours du Département des Arts et Traditions populaires.

LE PARC ZOOLOGIQUE DE VINCENNES

On pourrait dire que notre Zoo est le premier musée de plein air construit en France.

C'est aux professeurs du Muséum National d'Histoire Naturelle, principalement à MM. Lemoine et Urbain, qu'est due cette admirable réalisation qui jouit d'une telle faveur auprès du grand public (architecte, M. Letrosne).

AUTRES MUSÉES PARISIENS

Il faudrait exagérément reculer les bornes de cet article pour parler comme il conviendrait des transformations récemment accomplies ou projetées dans les autres musées parisiens, en particulier au Musée Carnavalet, au Jardin des Plantes, au Musée de la France d'Outre-Mer et au Jeu



MUSÉE GUIMET - SALLE DE L'INDE

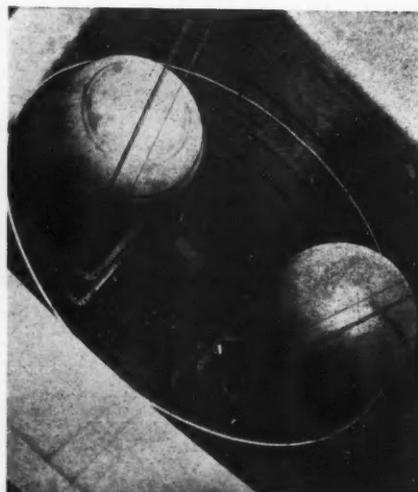
de Paume, citer le Musée fondé par Nissim de Camondo. Il faudrait aussi s'étendre sur le Musée Cernuschi, entièrement réorganisé par son conservateur, M. Grousset, sur le Musée Guimet auquel M. Joseph Hackin, assisté de M. Ph. Stern, a donné une physionomie toute nouvelle harmonisant les exigences de la science et de l'art, sur le Musée de l'Air dont M. Dolfus a su faire le premier musée technique de France.

Si l'indigent musée de l'Opéra, si le vétuste musée du Conservatoire national des Arts et Métiers se présentent encore avec toutes les rides de l'autre siècle, la grande manifestation internationale de 1937 nous apporte en compensation l'exposition du Théâtre au Moyen Age organisée par M. Gustave Cohen et le fabuleux Palais de la Découverte imaginé par M. Paul Perrin, sous-secrétaire d'Etat à la recherche scientifique.

Paris n'aura donc pas à rougir de ses musées devant les foules nationales et cosmopolites de l'Exposition (7). Rajeunis, enrichis, multipliés, ils gagneront encore à s'orienter davantage vers la mission que leur assigne notre temps et que favorise l'action de M. Jean Zay et de son directeur général des Beaux-Arts M. Georges Huisman: développer la culture dans la jeunesse et dans les masses laborieuses.

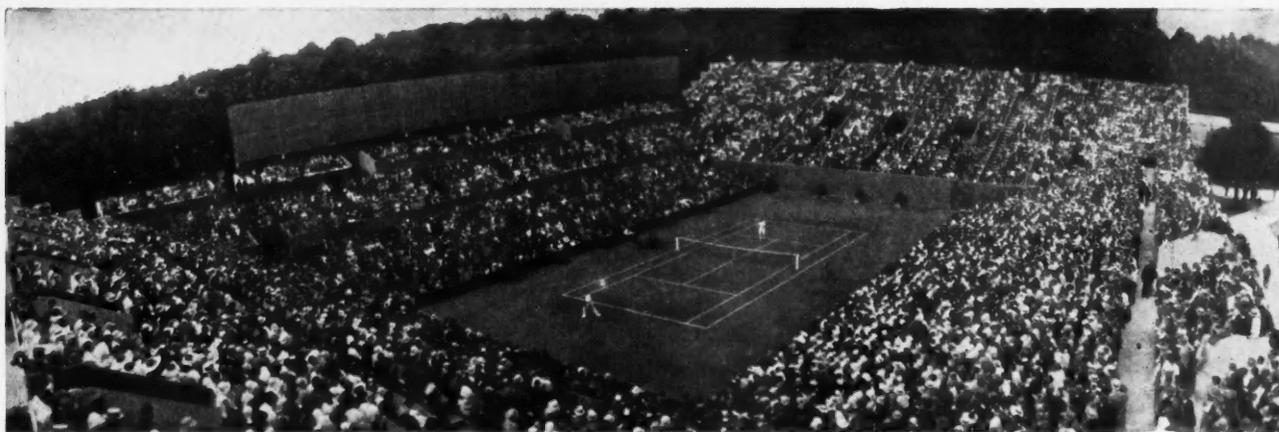
Georges Henri RIVIERE.

(7) Je crois devoir signaler ici une initiative du Centre Rural de l'Exposition de 1937, dans lequel sera présenté un musée de terroir modèle comme en devrait posséder chaque village de France: celui de la commune Bressane de Romenay.



LE PALAIS DE LA DECOUVERTE

Les 2 sphères creuses de la gigantesque machine électrostatique qui occupe le centre de la Rotonde



ÉDIFICES SPORTIFS DE LA RÉGION PARISIENNE

Par L. FAURE-DUJARRIC et J. ROUSSEL

GÉNÉRALITÉS.

Les sports athlétiques ont rencontré en France à leur origine, une résistance et tout au moins une réserve, qui ont poussé les premiers adeptes à se grouper dans des associations dont le rôle a été capital dans la création des terrains sportifs.

Le *Racing-Club* avec ses 7.000 membres, le *Stade Français* avec les 3.500 membres, constituent des exemples uniques.

Il n'y a pas dans le monde, d'association sportive qui puisse mettre à la disposition de ses membres, comme le fait le *Racing-Club de France*, un parc de 5 hectares au cœur du Bois de Boulogne pour la pratique des sports individuels: culture physique, course à pied, natation, lawn-tennis et 24 hectares au *Stade de Colombes* pour la pratique des Sports d'équipes.

Et comme le fait également le *Stade français*, avec ses terrains du Parc de *Saint-Cloud* et de *Bobigny*.

Ces quelques explications étaient nécessaires à la compréhension de notre Architecture sportive; ainsi s'explique qu'on ne voit pas à Paris comme dans les autres capitales, un *Stade National* unique, mais des installations dues à des initiatives privées dont les exemples les plus typiques sont le *Stade Olympique de Colombes* créé par le *Racing-Club de France* en collaboration avec le *Stade Français*.

ÉNUMÉRATION DES PRINCIPAUX STADES DE LA RÉGION PARISIENNE

Stades avec Tribunes	Contenance	Sports pratiqués
<i>Colombes</i>	50.000	Athlétisme, Football, Rugby, Hockey, Sports athlétiques, Prép. militaire.
<i>Parc des Princes</i>	40.000	Cyclisme, Football, Rugby.
<i>Stade Buffalo</i>	25.000	Cyclisme, Football, Rugby.
<i>Stade Pershing</i>	20.000	Athlétisme, Football, Rugby, Hockey.
<i>Stade de Paris</i>	18.000	Athlétisme, Football.
<i>Stade Jean-Bouin</i>	15.000	Athlétisme, Football, Rugby, Hockey, Sports athlétiques, Prép. militaire.
<i>Stade Roland-Garros</i>	12.500	Lawn-Tennis.
<i>Fronton de Paris</i>	3.500	Pelote Basque.

LES PRINCIPAUX TERRAINS AMÉNAGÉS SONT:

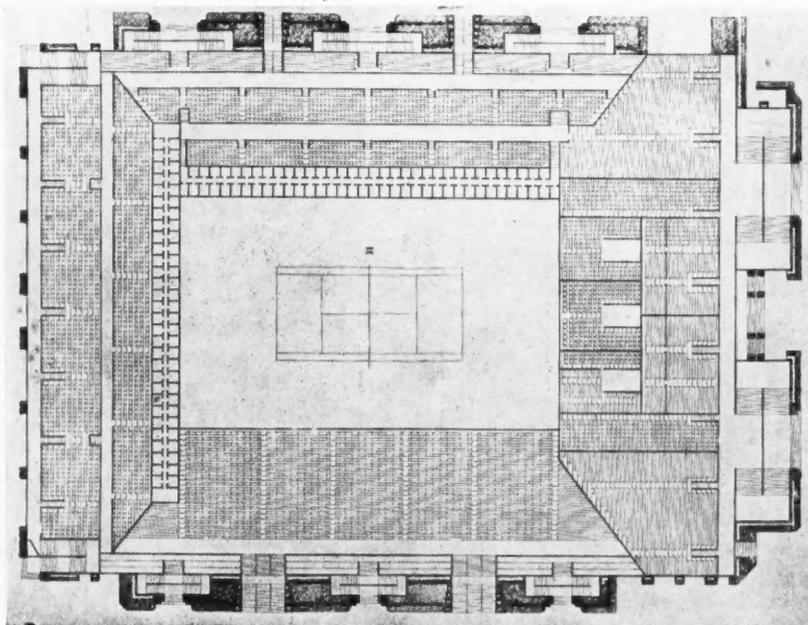
Parc Olympique de Colombes
(*Racing-Club de France*)

24 hectares (17 ha. et 7 ha. terrains annexes) piste de course à pied.

Concours athlétiques
30 terrains de jeux
10 courts de tennis
5 hectares

Parc de la Croix Catelan
au Bois de Boulogne
(*Racing-Club de France*)

Piste de course à pied, terrains. Concours athlétiques, 25 courts de Tennis, Piscine d'été - Club House



STADE DE TENNIS ROLAND-GARROS

ARCH.: L. FAURE-DUJARRIC



LE STADE DE COLOMBES

ARCHITECTE: L. FAURE-DUJARRIC

Photo Chevojon

Parc de la Faisanderie
Bois de Saint-Cloud
(Stade Français)

Stade de Bobigny
à Bobigny
(Stade Français)
Parc de Sucy
à Sucy-en-Brie
(U. A. I.)

Stade Jean-Bouin
Porte d'Auteuil
(C. A. S. G.)

Stade de la Marche
Vauresson
(A. S. Bourse)
U. S. Métro
La Belle Epine
(Métropolitain Club)

6 hectares
Piste de course à pied
Concours athlétiques
12 courts de Tennis
Club House
8 hectares
10 terrains de jeux (football, rugby, hockey)
8 hectares
10 terrains de jeux (football, rugby, hockey)
10 courts de Tennis
Piste de course à pied
4 hectares
2 terrains de jeux (football, rugby) piste de course à pied, concours athlétique, préparation militaire
10 courts de Tennis
Club House

LES TENNIS

Principaux tennis non couverts de la Région Parisienne:

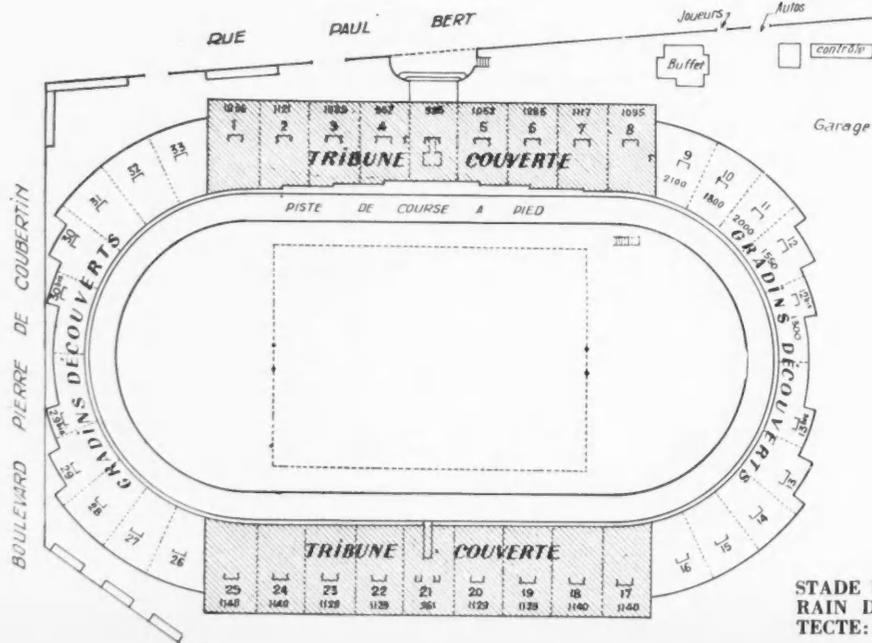
<i>Racing-Club de France</i>	25 courts
Bois de Boulogne	
<i>Stade Français</i>	12 courts
Parc de Saint-Cloud	
<i>Stade Jean-Bouin</i>	10 courts
Porte d'Auteuil	
<i>Stade de Colombes</i>	10 COURTS
Racing-Club de France	
<i>Stade de la Marche</i>	10 COURTS
Vauresson	
<i>Stade Roland-Garros</i>	7 courts
Porte de Saint-Cloud	

PISCINES EN PLEIN AIR

Racing-Club de France
La Croix-Catelan
Bois de Boulogne
Tourelles
Ville de Paris
Porte des Lilas
Société des Belles Piscines de France

LES GOLFS

Porte Molitor
Villennes-sur-Seine
St-Cloud
La Boulie à Versailles
Fourqueue
St-Germain
Marly
Lys-Chantilly
Ormesson
Ozoir-la-Ferrière



STADE DE COLOMBES - TERRAIN DU R. C. F. - ARCHITECTE: L. FAURE-DUJARRIC

Quelques considérations techniques

1°) Visibilité.

La grande innovation dans la construction des Stades a été la recherche d'une courbe de visibilité.

Voici en quoi consiste le problème; il s'agit que le spectateur, d'une place quelconque, ne rencontre pas d'obstacle entre lui et le spectacle sportif.

Par exemple, la ligne droite tracée virtuellement entre l'oeil d'un spectateur et l'endroit le plus mal placé ne doit pas avoir d'interruption.

Le premier résultat de cette disposition est l'augmentation progressive des gradins, contrairement à ce que l'on pouvait penser. La courbe de visibilité a été créée pour le Stade de Colombes et depuis employée dans presque toutes les tribunes.

2°) Sorties et dégagements

Les règlements préfectoraux faits pour les théâtres sont appliqués aux Stades en ce qui concerne les dimensions des sorties; ces mesures excellentes pour des bâtiments couverts, exposés aux risques d'incendie, conduisent à des résultats paradoxaux lorsqu'elles sont appliquées aux Stades qui sont à peu près aussi inflammables qu'une place publique. Il en résulte qu'il devient nécessaire d'augmenter la périphérie des Stades proportionnellement au nombre des spectateurs au risque d'éloigner de plus en plus les spectateurs de la compétition à laquelle ils sont venus assister.

3°) Contenance des Stades.

Il est assez difficile de déterminer le contenu des Stades; le public debout en France est résolument opposé au tassement, à l'encontre de ce qui se passe en Angleterre; Colombes qui avait été fait pour 60.000 personnes, n'en a contenu au maximum que 52.000; ce déchet représente environ 20 % des places de cette catégorie.

4°) Club House.

Les club Houses sont très différents car ils répondent à des usages variés; en général, ils sont faits à la mesure de la distance du centre de la ville; Saint-Cloud a des immenses salons, Chantilly est un joli club de campagne, le Racing Club un simple abri à quelques minutes de Paris. Il contient des vestiaires et des douches de premier ordre et un petit restaurant, mais tout se passe au grand air, sauf les jours de mauvais temps.



PISCINE DU RACING-CLUB
ARCHITECTE:: L. FAURE-DUJARRIC

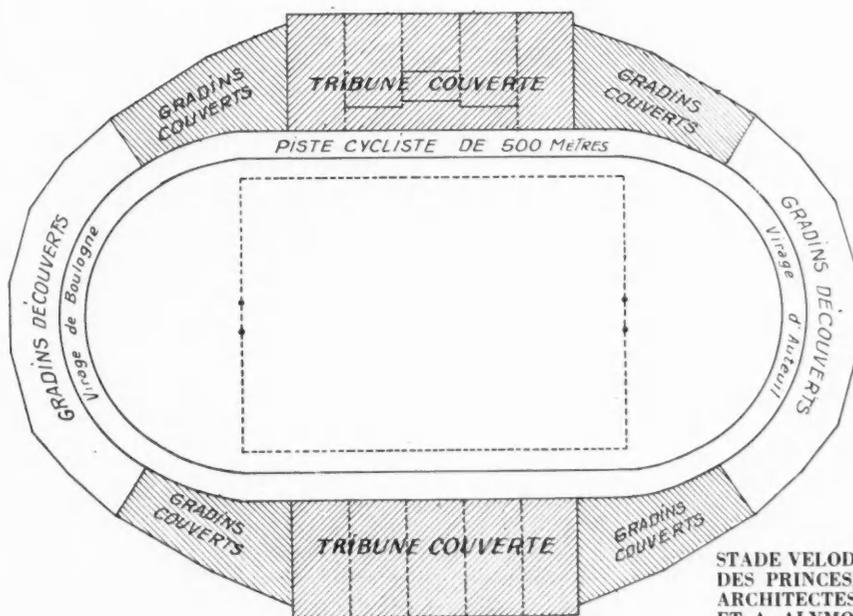
Photo The New-York Time

En effet, malgré l'idée que l'on se fait de l'été, il pleut souvent dans la belle saison; l'Architecte du Racing a été copieusement mouillé dans sa jeunesse et s'était promis de faire un grand portique devant son Club House, ce qu'il a fait.

5°) Sectionnement des Stades.

Un stade de 50.000 places représente en réalité cinquante salles de théâtre et l'on se rend compte de la confusion que peut produire une pareille foule à l'achat des billets, au placement des spectateurs et à la sortie. Le moindre désordre rend impossible l'intervention de la police; aussi des mesures appropriées ont-elles été prises, notamment la division des différentes enceintes en sections d'environ mille places; l'idéal serait que la distribution des billets puisse se faire à l'entrée même de la section avec affichage lorsque l'enceinte est complète; le personnel se trouverait ainsi diminué et les allées et venues des spectateurs réduites à l'extrême.

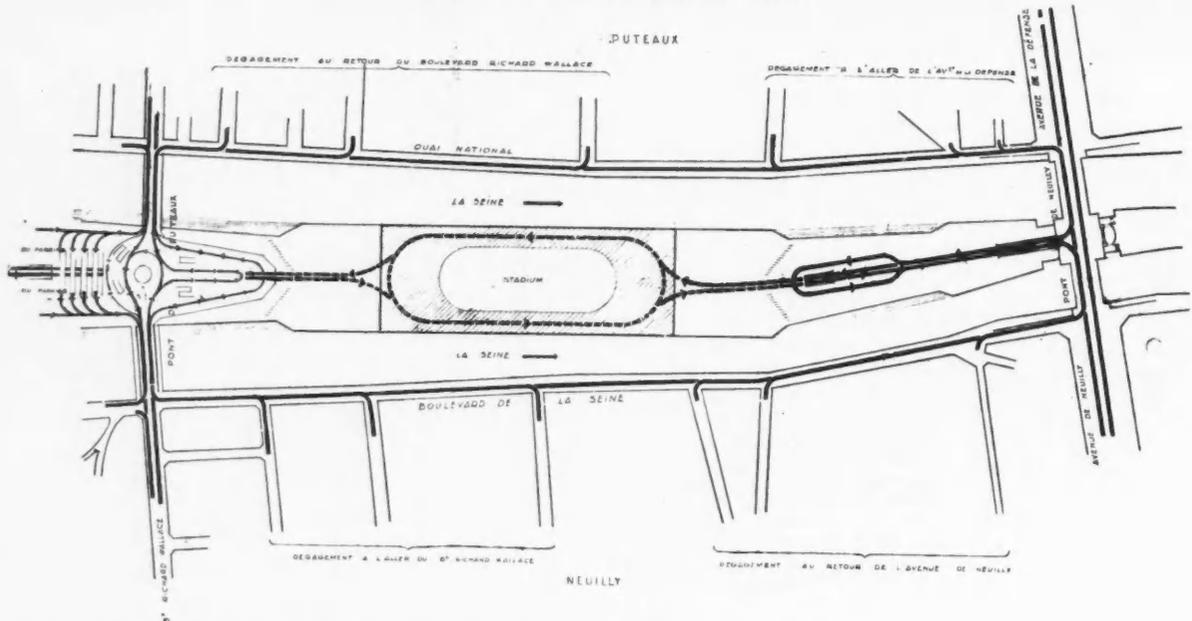
L. FAURE-DUJARRIC et J. ROUSSEL.



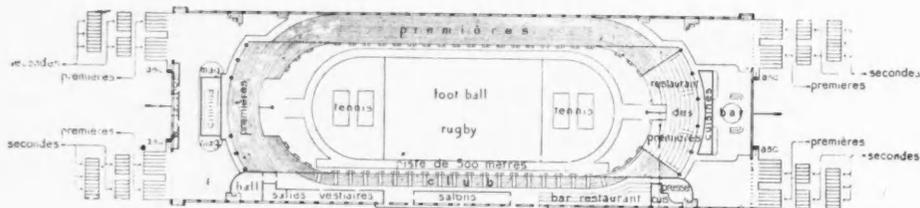
STADE VELODROME DU PARC
DES PRINCES.
ARCHITECTES: J. O. HAOUR
ET A. ALYMOFF

LE STADIUM DE PARIS

PROJET DE M. URBAIN CASSAN



ORGANISATION DE LA CIRCULATION - PLAN D'ENSEMBLE



VUE GÉNÉRALE DES PREMIÈRES

Il est question d'ériger à Paris un immense stade couvert, de dimensions infiniment plus grandes que celles des cirques antiques, réalisant un espace clos muni des dispositions techniques les plus modernes qui le rendent indépendant du temps et de l'heure, conçu en vue des manifestations sportives les plus diverses.

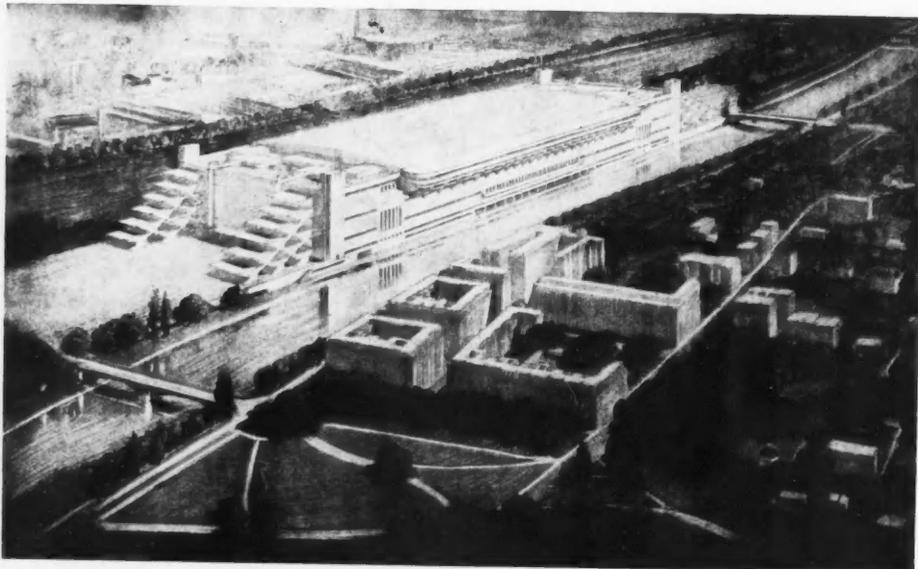
Le projet dû à l'architecte Urbain Cassan et à l'ingénieur Freyssinet assure aux 65.000 spectateurs une visibilité totale.

L'espace libre d'un seul tenant dont on pourra disposer est de 80 m. x 250 m.; d'importants espaces secondaires pourront permettre l'établissement de certains musées permanents et l'organisation d'expositions périodiques.

A l'occasion de manifestations de masses (par exemple politiques) l'édifice pourra recevoir 150.000 à 200.000 personnes dans des conditions parfaites d'audibilité.

Le STADIUM de PARIS serait édifié dans l'île de Puteaux, à la limite du Bois de Boulogne, en bordure de la « Voie Triomphale », axe de développement du futur Paris.

Adapté à d'impérieuses nécessités de circulation intérieure, muni de dispositifs permettant d'introduire en trente minutes cinquante mille personnes et de les évacuer en cinq minutes, couverte par une voûte à éclairage constant de 130 m. de portée, cette construction mettra en œuvre les connaissances les plus nouvelles de la science et de la technique.



VUE PERSPECTIVE

LES AÉROGARES

PAR URBAIN CASSAN

Dissertar sur les aérogares, c'est parler un peu de ce que l'on croit généralement qu'elles sont: des édifices, mais c'est surtout ne pas perdre de vue tout ce qui les environne.

Une gare ferroviaire, trait d'union entre la rue et le rail, s'emprisonne entre les deux; une gare maritime est un pont entre le chemin de fer et le bateau; une autogare est, au bord de la route, la formule modernisée de l'ancien relai de poste. Tandis qu'une aérogare s'ouvre sur l'espace.

Et justement, le fait de s'ouvrir sur l'espace enveloppe sa conception d'une quantité de conditions impératives ignorées des autres gares. Ces conditions, auxquelles les bâtisseurs de gares ferroviaires, maritimes, autoroutières n'ont pas à penser, gravitent à peu près toutes autour de l'idée de sécurité, point névralgique de l'aéronautique.

Les pays où la navigation aérienne est très en avance possèdent des appareils qui ont réduit à une proportion infiniment faible les chances d'accident dus à des défaillances mécaniques; ceci explique cette sorte de slogan qui a cours chez les pilotes américains: « Le danger est au sol », ce qui veut dire, non pas évidemment que si l'aventure se termine, c'est au point d'impact — on ne le sait que trop — mais que toute la sécurité repose à peu près intégralement sur l'organisation au sol.

Cette organisation au sol comporte en particulier l'établissement des aires d'envol et d'atterrissage, appelées couramment « terrains » et dont l'aérogare est un élément mineur.

Ces terrains, qui n'étaient autrefois que des « champs d'aviation », prairies ou terrains de culture à peu près plans sur lesquels ont surgi des constructions diverses, d'ailleurs hétéroclites, sont devenus, peu à peu des aérodromes et certains d'entre eux des aéroports.

C'est pourquoi on croit encore généralement qu'un terrain est un vaste espace herbu sur lequel les avions peuvent rouler en tous sens et au pourtour duquel on plante les édifices nécessaires, hangars, ateliers, magasins. Quant à l'aérogare, on l'imagine placée en bordure de la grande route, pour la commodité des automobiles, ou, obéissant au lieu commun des vieilles règles d'urbanisme, axée en bout d'une avenue, avec un motif principal, tour, horloge, placé sur l'axe.

Cette conception, si elle prévalait chez les maîtres d'œuvre dénoterait une incompréhension totale des nécessités aéronautiques. On ne peut en particulier aborder le problème de l'aérogare qu'après avoir intégralement satisfait aux conditions imposées par les avions et fait intervenir tous les facteurs correspondants.

Et d'abord, au premier chef, entre en ligne de compte le choix de l'emplacement du terrain, choix qui demande, pour chaque solution possible, une étude extrêmement complète de la climatologie et l'aérologie locales, de la topographie détaillée des environs, de la géologie du sol et du sous-sol; tout cela pour des raisons de sécurité car il faut éviter les zones embrumées, les vents rabattants, les obstacles élevés dans un certain périmètre et rechercher par ailleurs une surface du sol toujours saine quel que soit le temps, c'est-à-dire toujours humide, mais aussi jamais sèche.

On n'a qu'après cette première étude, le droit d'examiner l'emplacement du point de vue urbanistique, c'est-à-dire les circulations qui le desservent, les liaisons dont il peut bénéficier, le site où il est situé, etc...

Puis, sur l'emplacement choisi, et toujours en laissant délibérément de côté les édifices, on se livre à des études qui conduisent à établir ce que l'on appelle « le plan de masse ».

Etablir le plan de masse, consiste à tracer les lignes d'envol et d'atterrissage qui, en principe, se répartissent sur le ter-

rain suivant quatre droites à 45° l'une sur l'autre entre lesquelles le service d'exploitation du port, auquel obéira chaque pilote, ou ce dernier, si le premier n'existe pas, choisira, suivant le vent du moment, celle qui servira à l'envol ou à l'atterrissage.

Ces lignes, prolongées très loin dans l'espace, ne doivent rencontrer aucun obstacle, de telle sorte qu'un appareil s'engageant à l'arrivée ou au départ dans ces vastes canaux peut poursuivre sa route, droit devant lui, sans aucun risque.

Ce n'est qu'après avoir tracé un tel système, dont le dispositif dépend encore de la fréquence et de la force des vents dans la région, et aussi de facteurs radiotechniques, que l'on place les édifices, suivant des lois impératives dont l'observation risque de rendre un aéroport sinon impraticable, tout au moins dangereux.

Cette implantation se fait toujours dans un angle mort, c'est-à-dire dans un angle formé par les lignes d'envol et d'atterrissage, de telle sorte que les constructions ne forment pas obstacle dans le prolongement de ces lignes.

C'est seulement le choix entre plusieurs angles morts satisfaisants qui peut être influencé pour des raisons d'accès, de circulations et d'urbanisme, aussi bien d'ailleurs que par la présence d'obstacles environnants que l'on ne peut supprimer et avec lesquels il vaut mieux faire masse.

Dans les édifices qui, ainsi groupés et implantés, équipent une plateforme, retenons celui que les voyageurs fréquentent: l'aérogare.

Elle sera implantée le plus près possible des lignes d'envol, en bordure de l'aire d'embarquement, épanouissement d'une large piste de circulation qu'empruntent les appareils roulant au sol pour se rendre au point de départ, en bout des lignes d'envol, ou venir à l'aérogare après l'atterrissage. De cette condition découle à peu près toujours la forme du plan qui affecte un contour en coin, bien caractéristique.

Que dire ensuite de l'édifice lui-même? Peu de chose que l'on ne sache, car une aérogare est une gare et, sur la gare, tous les lieux communs ont été dits.

Récapitulons-les.

— C'est la porte du monde pour le voyageur qui part, c'est la porte du pays ou de la ville pour le voyageur qui arrive.

— Tous les édifices sont adaptés à un séjour plus ou moins prolongé mais effectif: on vit dans une maison, on travaille dans un building, on se nourrit dans un restaurant, on se distrait dans une salle de spectacle; une gare est par essence même l'édifice dans lequel on passe. Or l'idée de passer, dès qu'il s'agit d'un nombre important d'individus ou d'objets, appelle celle de *circuler*; un plan de gare est donc avant tout un plan de circulation.

— Une gare commode est celle dans laquelle le voyageur passant d'un moyen de transport à un autre, effectuera cette opération dans un trajet pédestre minimum et abrité. Il faudra que ce trajet ne présente pas de changements de niveau ou, s'il en présente, qu'ils puissent être effectués par des moyens mécaniques. Enfin il faudra que les opérations successives, imposées ou offertes au voyageur, se présentent à lui, au cours de ce trajet, dans une suite logique et sans conduire à des détours ou des rebroussements inutiles.

Ces généralités évidentes admises, de quels éléments se compose une aérogare?

De tous ceux qui forment une gare — gare douanière, car elle est sur la frontière de l'air — avec quelques conditions secondaires qui sont exprimées tout au long dans le n° 9 (septembre 1936) de « l'Architecture d'Aujourd'hui » où nous renvoyons nos lecteurs et où ils trouveront de nombreux exemples existants.

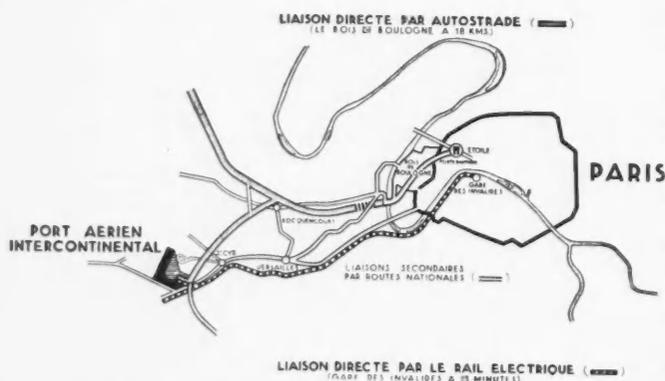
Rappelons cependant une des conditions qui est la plus importante puisqu'elle touche encore à la sécurité. Tandis que dans tout autre problème où la troisième dimension n'entre pas en ligne de compte, la hauteur des édifices peut librement obéir aux seules considérations d'exploitation intérieure, de construction, d'urbanisme et d'esthétique, ici, et parce que la troisième dimension est prépondérante, cette hauteur devra être déduite au minimum.

On concevra donc que, du point de vue architectural, cette condition nouvelle puisse avoir une répercussion sensible sur le caractère.

Et maintenant, soulevons un peu le voile de l'avenir. Les progrès de l'aviation sont si rapides, que le temps nécessaire à la réalisation d'une conception, fondée sur les bases du moment, suffit à la rendre surannée dès son achèvement. C'est ce qu'a si fortement exprimé M. Laurent Eynac, ancien Ministre de l'Air et Président de la Fédération Aéronautique de France, dans ces mots: « Les organisations au sol devraient devancer le matériel volant ». Ce conditionnel laisse entendre, et c'est malheureusement exact, qu'il n'en est pas encore ainsi.

Les fulgurants progrès de l'aviation commerciale vont transformer la physionomie des grands aéroports.

C'est qu'en effet, les liaisons internationales se font de capitale à capitale; elles étaient réalisées jusqu'à ces derniers temps par des avions terrestres. Or, déjà s'amorcent les liaisons intercontinentales, c'est-à-dire par dessus les océans qui séparent les continents. Il est vraisemblable que, comme cela existe déjà sur certaines lignes impériales, ces liaisons se feront par hydravions. Il est raisonnable de penser qu'elles auront aussi les capitales comme point d'attache, d'où la nécessité de pouvoir y lancer et recevoir les hydravions.



PROJET D'UN GRAND AÉROPORT MIXTE PARIS-VERSAILLES
ARCHITECTE: URBAIN CASSAN

Ainsi les nœuds de communication seront faits de la jonction des lignes transocéaniques et des lignes terrestres. Un aéroport de capitale sera donc, d'ici peu, un aéroport mixte, pourvu d'un terrain et d'un plan d'eau contigus.

Les premières lignes intercontinentales se sont étirées vers l'Orient car il était possible d'effectuer dans cette direction des trajets à peu près exclusivement superterrrestres. Il n'en est pas de même vers l'est où la difficulté de franchir sans escale de longues distances au-dessus de l'Atlantique a longtemps retardé les possibilités de liaisons aériennes régulières. Mais, devant les efforts considérables engagés par de nombreux constructeurs soutenus par leur pays, aussi bien en Amérique qu'en Europe, il y a lieu de penser que leur réalisation est imminente.

C'est devant cette perspective que les nations européennes se livrent actuellement à une grande compétition aéroportuaire pour gagner de vitesse dans la création d'un aéroport intercontinental; car il n'est pas douteux qu'autour du pre-

mier point d'impact, dans un sens, ou d'origine, dans l'autre, des trajectoires transocéaniques, viendront se nouer la majorité des liaisons inter-européennes au bénéfice de la nation qui aura gagné la course.

Géographiquement, la France est admirablement placée: c'est pourquoi les liaisons continentales, terrestres d'abord, aériennes ensuite, ont accoutumé de passer sur son sol, et plus exactement par sa capitale, à son tour magnifiquement située sur son territoire.

Quelle est sa réaction devant cette compétition? Qu'y fait-on pour sauvegarder un prestige aéronautique qu'elle a pu, dans le domaine commercial, maintenir jusqu'ici à grands coups de sacrifices de toutes sortes?

On ne peut pas dire que l'on y fasse grand chose, tout au moins dans les sphères officielles. L'administration chargée de l'organisation au sol a d'abord déclaré qu'il suffisait de recevoir les hydravions, venus d'Amérique, sur les côtes de France, d'y procéder au transbordement des voyageurs, des bagages et du fret, des appareils marins dans les appareils terrestres, acheminés ensuite sur Paris.

Alors que les transporteurs éclairés s'attachent à la « voiture directe », alors que des sacrifices importants sont faits par certains d'entre eux pour supprimer la « rupture de charge » par de coûteux moyens tels que le ferry-boat, alors que la forme linéaire du chemin de fer a permis l'assaut vigoureux de l'automobile qui, possédant un degré de liberté de plus, peut faire du « porte à porte », une pareille conception est une méconnaissance complète des principes du transport commercial. C'est exactement, en ramenant par homothétie la comparaison sur le plan de l'égalité de temps, comme si les grands rapides européens étaient systématiquement arrêtés sur un cercle de centre Paris et d'environ cent kilomètres de rayon et que l'on y procède là à un changement de train. Car le succès d'un moyen de transport, et les Américains l'ont bien compris, c'est de faire passer avant toutes choses la considération du voyageur, en sachant plier à ses exigences les nécessités techniques.

Sous la poussée de l'opinion, et de quelques personnalités agissantes et éclairées, cette Administration a fini par admettre l'idée d'un aéroport mixte destiné à desservir Paris. Mais les seules conceptions tangibles sont dues à l'initia-

privée qui, une fois de plus, a donné en particulier de la matière aux travaux de la Commission des Transports Aériens de l'Aéro-Club de France, laquelle, après une étude minutieuse et documentée, a fixé son choix sur l'emplacement du nouveau port aérien intercontinental de France qu'elle a, d'après les règles, baptisé du nom de « Paris-Versailles » (1) et dont elle a suggéré une prompte réalisation.

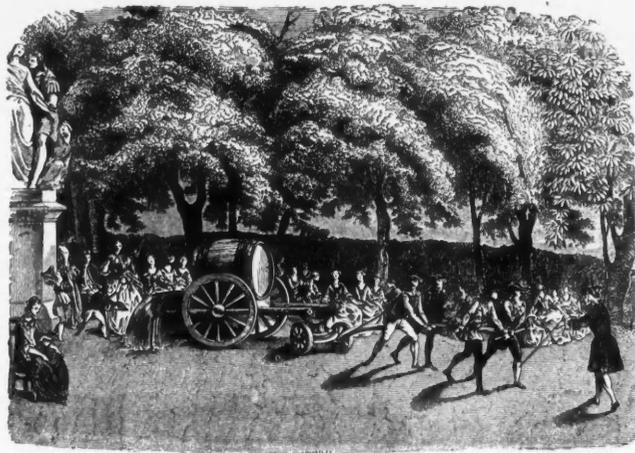
En dehors de cet équipement de la capitale, il sera nécessaire d'établir des hydrobases-relais sur lesquelles se fera non pas le transbordement, mais, si c'est nécessaire, un rapide ravitaillement et s'il y a lieu, un complément de charge, ou au contraire, un débarquement partiel, et qui serviront en outre, pour le fret postal, de « point d'éclatement » des lignes secondaires desservies par des avions postaux légers et rapides.

L'hydrobase toute indiquée, sur la ligne transatlantique Nord qui empruntera longtemps encore la route des Açores, est Bordeaux. Un projet d'aménagement de cette hydrobase a été établi, encore par l'initiative privée. L'ensemble Paris-Versailles et Bordeaux va constituer désormais l'équipement français de première nécessité pour la liaison Europe-Amérique.

Le bénéfice de cette liaison, convoité par de nombreuses nations européennes, la France, malgré sa position favorable à tous égards, risque de le voir lui échapper si l'Administration persiste dans son attitude passive, malgré le bonheur des solutions qui lui sont suggérées.

Urbain CASSAN.

(1) Voir « Architecture d'aujourd'hui » n° 9 (septembre 1936, page 54 et suivantes).



R. Bay, éditeur. — 507.

Premiers essais d'arrosage public en août 1791

Imp. Charaure et Cie

LA DIRECTION GÉNÉRALE DES TRAVAUX DE P A R I S

PAR HENRI GIRAUD

Directeur général des Travaux de Paris

La Direction de la revue l'« Architecture d'Aujourd'hui » a bien voulu me demander un article sur les Services de la Direction Générale des Travaux de Paris, pour le numéro spécial qu'elle consacre à la Capitale, à l'occasion de l'Exposition de 1937.

Il est intéressant en effet que les personnes qu'attirera à Paris cette grande manifestation connaissent la tâche des grands services publics parisiens, dont l'activité contribue à ordonner et à améliorer les conditions de la vie locale, et dont l'arrêt ne peut se concevoir, car il entraînerait immédiatement la paralysie de toute activité industrielle et commerciale, et porterait les plus graves préjudices à l'hygiène et à la sécurité des habitants.

La nécessité de ces services, le fait que leur activité s'exerce souvent en souterrain, porte le grand public à attribuer à leur fonctionnement un certain caractère d'automatisme, et à ignorer les difficultés rencontrées. On donnera une première idée de l'ampleur de la tâche de la Direction Générale des Travaux en rappelant que son budget annuel dépasse largement le milliard de francs, non compris les budgets des entreprises concessionnaires qui en dépendent, et dont le montant est encore plus élevé.

La Direction Générale des Travaux groupe la plus grande partie des Services d'Ingénieurs de la Préfecture de la Seine. Avec 1.300 agents, 9.000 ouvriers, sans compter ceux des entreprises et des concessionnaires, elle est chargée d'une tâche complexe qui a pour objet de satisfaire aux multiples besoins des Parisiens et même, pour certains d'entre eux, à ceux de leurs voisins de la banlieue.

La Direction Générale des Travaux assure en effet, par le Service de la Voie Publique, de l'Éclairage et du Nettoyement, l'aménagement et l'entretien des voies de la capitale, l'éclairage, la signalisation et le nettoyage de ces voies.

L'adduction des eaux d'alimentation et des eaux industrielles, le traitement de ces eaux avant distribution, leur emmagasinage dans les réservoirs ressortissent encore à la Direction Générale des Travaux (Service des Eaux et de l'Assainissement), comme d'ailleurs l'évacuation des eaux polluées après usage et leur traitement en vue de les rendre inoffensives pour l'hygiène publique. Les ouvrages de l'infrastructure du réseau métropolitain sont construits par le Service du Métropolitain.

Le Service du Port de Paris, en liaison avec le Service de la Navigation de la Seine, équipe et entretient les ports établis sur la Seine, la Marne et les canaux de Paris et assure la défense de la ville contre les inondations.

La consolidation des vides de carrières souterraines, est effectuée dans Paris et dans le Département de la Seine par le Service des Carrières.

Enfin, un laboratoire assure le contrôle des matériaux mis en œuvre, et notamment des ciments.

En dehors de ces différentes activités que les Services de la Direction Générale des Travaux exercent directement, il faut mentionner le contrôle de régisseurs ou de concessionnaires, notamment de la Société du Gaz de Paris, de la Compagnie Parisienne de Distribution d'Électricité et de la Compagnie Parisienne du Chauffage urbain, etc.

Le Service de la Voie Publique. Les rues de Paris ont une superficie de près de 1.900 hectares, dont 1.020 hectares de chaussée. Elles sont soumises à une circulation très active et diverse, allant de la voiture de tourisme au véhicule de poids lourd. Le nombre des véhicules à moteur dans le département de la Seine est en effet voisin de 300.000, dont 22.000 poids lourds et omnibus.

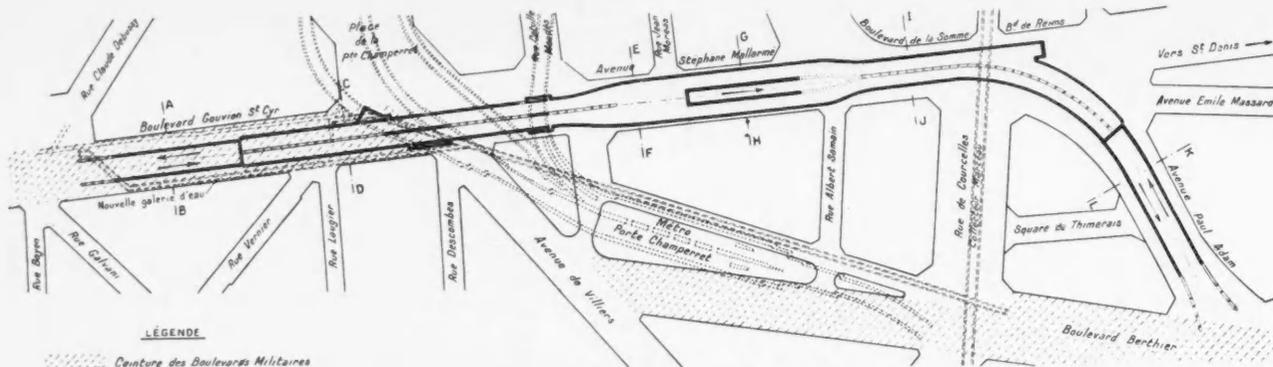
Une grande partie de ces véhicules se concentre dans les quartiers d'affaires de la ville, dont les chaussées sont soumises à une rude épreuve : c'est ainsi que les comptages effectués ont donné les chiffres suivants : Avenue des Champs-Élysées : 62.000 véhicules de 7 h. à 24 h., dont 33.000 en direction de l'Étoile ; Avenue Foch : 12.000 véhicules en 24 heures ; Boulevard Ney : 10.500 véhicules en 24 heures ; Place de l'Étoile : de 7 h. à 19 h., le nombre des voitures affluentes a atteint 86.500.

Les revêtements en usage à Paris doivent donc être particulièrement robustes. Toute réparation nécessitant un barrage de la voie publique est en effet une cause de gêne et doit être réduite au strict minima. Actuellement, les principaux revêtements sont : le pavage en bois, dans une proportion de 20 % environ, mais qui est en voie de réduction ; le pavage en pierre d'échantillon pour 43 % ; l'asphalte coulé avec addition de gravillon de porphyre ou revêtu d'un tapis antidérapant pour 14 %. Le reste se partage entre le pavage mosaïque, qui s'étend de plus en plus, les bétons de ciment, et des revêtements divers (briques, agglomérés, etc.).

Tous les moyens sont mis en œuvre pour rendre la circulation plus commode et plus sûre. Les chaussées sont dégagées des obstacles ou de causes d'étranglements du flot des voitures. Aux carrefours, les refuges centraux sont supprimés et remplacés par des obstacles fictifs délimités par des plots. Les poteaux de trolley ont été supprimés dans le centre, en même temps que les tramways. Partout où il est possible de le faire, on s'efforce de donner plus de place à la circulation. C'est ce qui vient d'être fait Boulevard Magenta ; c'est aussi ce qui est en cours d'avenue de la Grande-Armée. Des études sont poursuivies depuis quelques années pour déterminer expérimentalement le coefficient de glissement de chacun des revêtements, à différents degrés d'usure, afin de déterminer un choix judicieux.

Malgré ces améliorations, on doit reconnaître que la circulation dans le centre de Paris demeure, à certaines heures, lente et difficile. C'est pourquoi on a élargi les anciens Boulevards Militaires, en liaison avec l'amélioration des sorties de Paris ; ces boulevards constituent actuellement, autour de Paris, une voie circulaire continue dont la largeur atteint presque partout 40 mètres ; ils assurent la répartition des véhicules amenés par les voies d'accès à la capitale et auxquels les portes élargies offrent une entrée commode, et fournissent à ceux qui désirent éviter le centre de la capitale une voie de transit rapide et sûre. Pour atteindre ce but, les principaux croisements de cette voie avec les voies rayonnant du centre de Paris vers l'extérieur doivent être aménagés à niveaux séparés. Dans cet ordre d'idées, sont déjà construits les passages souterrains des portes Dauphine, de la Villette, de Champerret-Courcelles, d'Italie, de la Chapelle, de Neuilly, et de Clichy. Est en cours de construction le passage de la porte de Clignancourt. A la traversée de la Seine, la continuité de la voie sera assurée par un pont biais projeté à Auteuil et par un élargissement du pont National. D'autres passages souterrains sont en cours d'études, notamment à la Porte d'Orléans. La séparation des niveaux de circulation des voies radiales et de la voie circulaire apporte un élément de vitesse et de sécurité indispensable, surtout si l'on tient compte qu'un certain nombre de voies seront, au sortir de la ville, équipées en routes exclusivement réservées à la circulation automobile.

D'autres passages souterrains sont exécutés ou envisagés dans Paris : le passage qui vient d'être aménagé sur le quai de Tokio, au débouché du Pont d'Iéna, rendra, surtout pendant l'Exposition, des services considérables et les passages prévus aux débouchés du pont du Carrousel ne se montreront pas moins utiles à la circulation.



PASSAGE SOUTERRAIN POUR VOITURES AUX PORTES DE CHAMPERRET ET DE COURCELLES

Enfin, il convient de signaler la tendance à la concentration et à l'élévation des foyers lumineux: c'est ainsi que la Place de la Bastille est éclairée par des candélabres de 15 mètres de hauteur, portant 2 ou 3 lampes d'une puissance de 750 watts chacune et destinées à l'éclairage de la chaussée, l'éclairage des trottoirs étant assuré en effet par des lampes de 300 watts placées à une hauteur de 4 m. 50.

Une étude de la construction d'un certain nombre de voies souterraines de Paris a été faite il y a quelques années; elle a montré que le prix de revient du kilomètre d'une telle voie était alors de l'ordre de 75 millions pour un débit maximum de 5.200 voitures à l'heure, susceptibles de transporter 20.000 personnes, alors que pour 40 millions du km., les lignes du chemin de fer métropolitain peuvent débiter jusqu'à 50.000 personnes à l'heure. Ceci ne signifie pas que ces voies ne présenteront jamais d'intérêt, mais qu'avant de les entreprendre, d'autres aménagements (achèvement du Métropolitain, aménagement des Boulevards Militaires) sont plus urgents.

L'ÉCLAIRAGE ET LA SIGNALISATION

L'éclairage est assuré à Paris en partie au gaz haute et basse pression, et en partie à l'électricité.

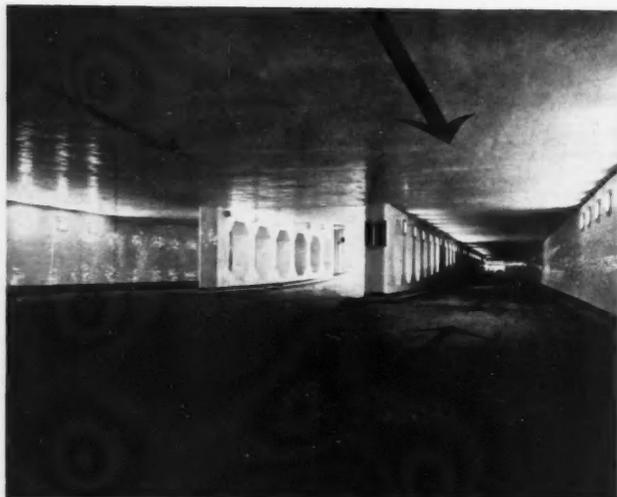
L'éclairage au gaz se fait par 23.800 foyers à basse pression et 6.700 foyers à haute pression qui consomment annuellement quelque 15 millions de m³ de gaz.

L'éclairage électrique ne compte pas moins de 6.700 foyers consommant plus de 12 millions de Kwh.

L'allumage et l'extinction sont assurés automatiquement pour les foyers à gaz par l'émission du gaz qui s'allume à une veilleuse en fonctionnement permanent; pour les foyers électriques, par la superposition au courant d'éclairage, d'un courant à fréquence musicale qui effectue les manœuvres. Ce dispositif est susceptible d'être commandé par une cellule photoélectrique placée dans un endroit découvert, et de suivre ainsi, indépendamment de tout horaire rigide, les variations de luminosité du ciel.

Pour l'électricité, les lampes à incandescence à atmosphère gazeuse ont partout remplacé les lampes à arcs, et on voit apparaître et se faire place petit à petit, les lampes à vapeur de mercure, à vapeur de sodium, et les lampes à incandescence à gaz rares, qui, pour une consommation égale, donnent jusqu'à trois fois plus de lumière que les autres.

Des essais systématiques sont poursuivis en liaison avec la Société pour le perfectionnement de l'éclairage, afin de déterminer les caractéristiques d'un éclairage optimum: éclairement, brillance de la chaussée, etc...



ÉCLAIRAGE DU PASSAGE SOUTERRAIN CHAMPERRET (INSTALLATION ÉLECTRIQUE (GEMANÇON))

Photo H. Baranger



SIGNALISATION LUMINEUSE AUTOMATIQUE DE LA PLACE DE LA TRINITÉ A PARIS

LA SIGNALISATION.

La signalisation comporte à Paris près de 6.000 signaux de toute nature, comprenant plus de 400 bornes de virage, plus de 800 feux de refuge coupé, et plus de 400 signaux de carrefours à commande manuelle. On a mis en service en 1934, et on étend depuis lors, les signaux de carrefour automatiques commandés par les voitures elles-mêmes, au moyen d'une pédale placée en travers de la chaussée et assurant un contact au passage des voitures. Ces signaux peuvent d'ailleurs, à tout moment, fonctionner avec commande manuelle.

L'emploi de ces signaux et la généralisation des passages cloutés, qui font l'objet d'études en liaison très étroite avec les Services de la Préfecture de Police, ont permis de réduire des 2/3, depuis trois ou quatre ans, le nombre d'accidents mortels dus à la circulation. Ce résultat est à signaler, car peu de Parisiens même le connaissent et il justifie les dépenses engagées pour cette réalisation.

NETTOIEMENT, COLLECTE ET TRAITEMENT DES ORDURES MÉNAGÈRES

Le nettoyage est assuré à Paris, partie par des moyens mécaniques, partie à la main, aussi bien pour les chaussées que pour les trottoirs.

Le nettoyage des chaussées comprend le lavage et le balayage, avec des variantes comme l'humectage, le « caoutchoutage ». L'arrosage, adaptées aux conditions atmosphériques et à la nature des revêtements. Les résidus de balayage (sauf quelques essais de balayage à sec) sont en général entraînés au caniveau et repoussés à l'égout par les cantonniers. Les opérations de nettoyage consomment annuellement 25 à 30 millions de m³ d'eau.

Le nettoyage des trottoirs est effectué de grand matin par de petits véhicules automobiles ou à la main, en grand ou en « recherche », lors du lavage des caniveaux.

A ces tâches quotidiennes s'ajoutent l'enlèvement des neiges et glaces après répandage de sel, le sablage des portions de chaussées connues comme glissantes, le nettoyage des édicules, le nettoyage des cuvettes d'arbre, l'entretien des bancs.

Les ordures ménagères sont enlevées actuellement au moyen de 800 tombereaux automobiles environ. La quantité d'ordures, variable avec les jours de la semaine et les saisons, nécessite parfois la mise en service simultanée de 90 % de ce matériel. Certaines bennes fermées, actuellement utilisées, sont d'un modèle déjà ancien, mais tout ce matériel va être modernisé à bref délai par la généralisation des bennes formant réservoir, dont le chargement s'effectue par un dispositif de compression mécanique des ordures, ce qui augmente d'ailleurs leur capacité, évite la production de poussières au chargement et diminue la peine des ouvriers.

La collecte est effectuée le matin en un seul tour, et, pour des points spéciaux, comme les Halles Centrales ou les marchés découverts de quartiers, à d'autres heures de la journée.

Les ordures collectées sont incinérées pour les 6/10 environ, soit 650.000 tonnes environ par an, dans les usines situées à Saint-Ouen, Romainville, Ivry et Issy-les-Moulineaux. La chaleur dégagée par la combustion des ordures, préalablement séchées, est en grande partie utilisée pour produire de l'électricité: près de 100.000.000 de Kwh par an, utilisés par les usines elles-mêmes pour leur manutention et par divers services municipaux. Le mâchefer produit par l'incinération est utilisé à des fins diverses.

Les ordures non incinérées, soit 40 % de la production totale, sont vendues comme engrais, après broyage et criblage, ou mises en décharge contrôlée. Ce procédé, utilisé accidentellement à Bradford, il y a une vingtaine d'années, peut donner d'excellents résultats. Un essai qui donne toute satisfaction a été entrepris dans l'Oise par le département de la Seine. Son extension permettrait de recourir dans une moindre mesure au procédé assez coûteux de l'incinération, malgré les suppléments de tonnage qu'apportent les communes du département de la Seine. Depuis avril 1933, une loi a en effet décidé la départementalisation du Service des Ordures ménagères, c'est-à-dire que les communes du département de la Seine peuvent faire traiter leurs ordures, collectées par leurs soins, par le régisseur du Département de la Seine, la Société de Traitement des Résidus urbains. Cette nouvelle organisation permet de supprimer les dangers pouvant résulter des conditions rudimentaires dans lesquelles se faisait l'évacuation des ordures ménagères pour certaines communes.

EAUX ET ASSAINISSEMENT

Suivant une comparaison classique, les réseaux de distribution et d'évacuation de ce service présentent une certaine analogie avec le système circulatoire d'un organisme vivant.

D'un côté, les eaux sont distribuées par un double réseau: réseau d'eau potable pour les besoins des habitations, et réseau d'eau non potable pour les usages industriels, pour le lavage de la voie publique et celui des égouts et pour l'arrosage des jardins. D'autre part, les eaux usées pluviales et ménagères, les eaux de lavage des rues et les matières en provenance des cabinets d'aisance sont évacuées par le réseau d'égouts parisien. Ce réseau, du type unitaire, comporte partout des galeries visitables. Indépendamment de leur rôle d'évacuation, les égouts, à Paris, servent de logement aux conduites de distribution d'eau, câbles télégraphiques et téléphoniques, canalisations d'air comprimé et tubes pneumatiques, ce qui évite de multiples travaux sur la voie publique pour l'entretien de ces canalisations.

Les eaux destinées à l'alimentation proviennent de captages effectués dans un rayon de 150 km. environ autour de Paris, captages dont la conception d'ensemble a été étudiée vers le milieu du 19^{me} siècle par Belgrand, mais qui ont fait l'objet de nombreux compléments. Les principaux sont ceux de l'Avre, du Loing et du Lunain, de la Vanne, de la Voulzie, du Durteint et du Dragon et de la Dhuis.

Les eaux captées sont amenées à Paris par gravité — dans certains cas après relèvement mécanique aux lieux du captage — par des aqueducs dont la longueur totale est de plus de 600 km. Le relèvement mécanique est effectué dans neuf usines d'une puissance totale effective de 10.000 Ch.

Les aqueducs amènent à Paris un volume d'eau de 440.000 m³ par jour, qu'il est nécessaire de relever jusqu'aux réservoirs de distribu-



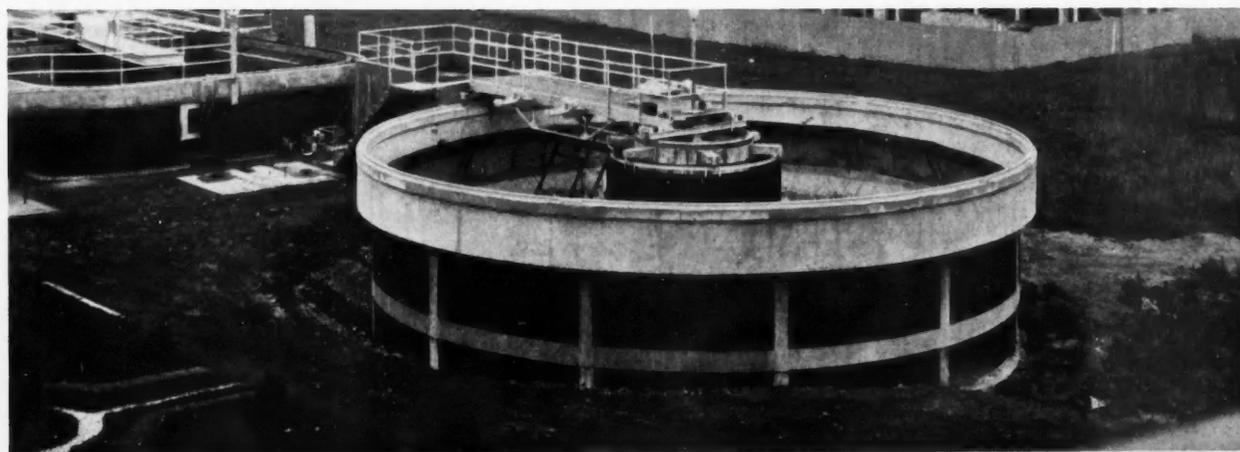
VUE INTÉRIEURE DU SYSTÈME DE RACLAGE D'UN CLARIFICATEUR A PONT TOURNANT ÉTABLI A LA STATION DE COLOMBES (Ville de Paris)

tion. Ce travail est effectué par 16 établissements élévatoires groupant 25 usines d'une puissance totale de plus de 30.000 ch.

L'insuffisance de débit des captages de source est compensée par un appoint d'eau de Seine et d'eau de Marne, soigneusement filtrées et stérilisées et tout à fait équivalentes aux eaux de source, quant à la limpidité et à la salubrité. Le filtrage est effectué dans les deux établissements d'Ivry et de Saint-Maur; il est complété par une stérilisation au chlore, à l'hypochlorite ou à l'ozone. La consommation journalière moyenne d'eau potable (eau de source et eau filtrée et stérilisée) est, pour Paris, de près de 690.000 m³.

Les eaux du service industriel et du service public sont puisées en Seine, en Marne ou dans le canal de l'Ouercq et « verdunisées » avant distribution. La consommation journalière moyenne d'eau industrielle est de 667.000 m³ pour Paris.

L'activité des Services de distribution d'eau ne se limite pas à Paris. Dès 1931, il a été reconnu que la capitale et la banlieue, qui, ni l'une ni l'autre ne disposent d'une quantité d'eau suffisante pour répondre aux besoins à prévoir, avaient intérêt à s'entendre pour



CLARIFICATEUR POUR EAU D'ÉGOUT, SYSTÈME LUCHAIRE A RACLEUR ET ALIMENTATION CENTRALE ÉTABLI A LA STATION DE COLOMBES (Ville de Paris)

Photos L. Blaise

étudier un programme en commun et réaliser une solution d'ensemble plus économique.

Des intercommunications avaient d'ailleurs été réalisées, dès 1929, aux frais du département de la Seine, entre les réseaux de la Ville de Paris et de la banlieue, pour leur permettre de se porter secours en cas de besoin. Les exploitations qui alimentent Paris et le département de la Seine s'étendent en effet bien au-delà des limites de ce département, et il est impossible de traiter différemment les problèmes techniques posés par l'alimentation, en-deçà ou au-delà d'une limite administrative arbitraire.

Le résultat des études de 1931 fut la création d'un syndicat général réunissant la Ville de Paris et le Syndicat des communes qui desservait la banlieue, pour résoudre les problèmes posés par l'alimentation de la Région, et en particulier pour la réalisation du projet de dérivation des eaux des Vals de Loire.

Rappelons que ce magnifique projet, étudié dans tous ses détails depuis plus de 20 ans, consiste, profitant de la différence de niveau de plus de 100 mètres existant entre la Loire vers Cosne et la Seine à Paris, à amener par gravité, sans aucun pompage, jusque dans nos réservoirs, l'eau puisée dans les vastes plaines d'alluvions qui bordent la Loire sur la rive gauche.

On se procurerait ainsi une eau d'une qualité excellente, encore supérieure à celle actuellement consommée, n'ayant pas besoin de stérilisation chimique, qui ne coûterait pas davantage que l'eau de Seine filtrée, et qui, après amortissement des ouvrages construits pour durer des siècles, arriverait à Paris sans presque rien coûter.

Les eaux distribuées doivent, après usage, être évacuées vers des installations d'épuration, de manière à les rendre inoffensives, avant de les ramener dans le cycle naturel de l'hydrologie de la région.

Cette évacuation est assurée par un réseau de près de 1.400 km. d'égouts ovoïdes, tous visitables, régulièrement lavés par des chasses d'eau. Ces égouts se déversent dans des collecteurs dont la pente générale est Sud-Est-Nord-Ouest et qui sont curés à bras et avec des appareils à retenue d'eau permettant d'attaquer et d'évacuer les dépôts de vases et de sables. Sauf pour quelques zones basses, où il est nécessaire de procéder à un relèvement mécanique, les eaux d'égout s'écoulent par gravité vers l'aval. Après dégrossissage, elles franchissent la Seine par sept siphons pour rejoindre les champs d'épandage de Gennevilliers, d'Achères, de Pierrelaye et de Carrières-Triel, fertilisant ainsi des plaines sablonneuses très peu productives autrement. Bien entendu, les réseaux d'évacuation des communes de banlieue dominant Paris sont techniquement inséparables du réseau d'égouts parisien.

Là aussi, et encore plus que pour l'alimentation en eau potable, une entente avec la Banlieue était indispensable; car la géographie commande et les eaux s'écoulent toujours vers l'aval sans se soucier des limites administratives factices créées par les hommes.

Après des hésitations qui ont duré plusieurs dizaines d'années et ont coûté très cher aux collectivités intéressées, on est arrivé, vers 1930, également, à une solution logique, consistant à créer un vaste plan d'assainissement général de toute la région, comprenant le département de la Seine et toutes les parties des départements voisins dont les eaux doivent nécessairement se confondre avec celles du département de la Seine.

Ce plan est déjà entré dans la voie de réalisation par la construction d'émissaires passant en certains points à 60 et même 100 mètres de profondeur et amenant par gravité les eaux à Achères où elles seront épurées.

La première tranche d'une station d'épuration, pouvant traiter déjà 200.000 m³ par jour vient d'être mise en construction en ce point. Sa mise en service marquera un premier progrès très sensible dans la tenue de la Seine, qui a atteint un degré de pollution intolérable.

Ce vaste programme comportera trois milliards de dépenses, à réaliser en 20 ans. 600 millions sont déjà engagés à ce jour. Il fait honneur à la largeur de vues des deux Conseils Généraux de la Seine et de Seine-et-Oise qui l'ont adopté.

LE MÉTROPOLITAIN

Je n'entreprendrai pas de décrire les ouvrages du réseau du chemin de fer Métropolitain et renverrai les lecteurs à l'article que M. George Prade consacre dans ce numéro aux transports de Paris et de sa banlieue.

PORT DE PARIS

Le port a toujours joué un rôle important dans l'histoire de la capitale. Née dans une île de la Seine, la ville a longtemps dû son rang à l'importance des échanges que lui permettait cette situation.

Actuellement, le Service du Port de Paris assure, dans le cadre de la Direction Générale des Travaux, l'exploitation commerciale de l'ensemble du port, l'entretien et l'exploitation technique des canaux municipaux, les études et la construction des ouvrages constituent le port départemental, l'étude et l'exécution des barrages-réservoirs dans les hautes vallées du bassin de la Seine.

L'exploitation porte sur un mouvement de marchandises très important, dépassant annuellement 11 millions de tonnes pour les débarquements et 3 millions pour les embarquements, qui font du Port de Paris le plus important de France pour le tonnage.

Le port s'étend non seulement sur les berges de la Seine, mais encore le long des canaux de l'Oureq, de Saint-Denis, de Saint-Martin et du bassin de la Villette. Le canal de l'Oureq sert en même temps de rigole d'amenée pour une partie des eaux industrielles. Il est élargi depuis 1930, à 18 mètres au plafond, avec un mouillage de 3 m. 20. Un port a été aménagé à Pantin, dont la concession a été accordée à la Chambre de Commerce de Paris.

L'augmentation du trafic par eau dans la région parisienne, jointe à la prédominance de la Basse-Seine et de l'Oise, ont conduit dès 1922 à prévoir l'aménagement d'un port départemental dans la pres-

qu'île de Gennevilliers. Le premier groupe de bassins est actuellement en pleine exécution. Le port, largement raccordé aux voies d'eau et aux voies ferrées, offrira des possibilités intéressantes pour le logement des industries. En évitant leur éparpillement, il contribuera heureusement à l'aménagement rationnel de la région parisienne.

Si la Seine a toujours été un facteur de richesse pour Paris, elle a toujours présenté pour la Ville un danger redoutable bien qu'intermittent. Les crues désastreuses de 1910 ont conduit à étudier des moyens rationnels de protection de Paris et de la banlieue contre les inondations. La protection a été recherchée, en liaison avec l'amélioration du débit d'étiage de la Seine, dans l'aménagement sur les hautes vallées du fleuve et de ses affluents de vastes réservoirs obtenus par le barrage de la vallée, et destinés à emmagasiner les eaux de crues, pour les restituer en été au moment des basses eaux. Un premier programme portant sur l'emmagasinage de 128 millions de m³, prévoit la construction de quatre barrages: celui de Pannesière-Chaumaré sur l'Yonne, celui de Champaubert-aux-Bois dans la région du Der, tous deux en construction; les deux réservoirs de la Cure, dont l'un, sur le Crescent, est terminé depuis 1931, et dont l'autre, le barrage-réservoir de Chaumeçon, a été terminé en 1934. Le volume emmagasiné permettrait d'augmenter de 50 % le débit d'étiage de la Seine.

Ces travaux se complètent dans Paris par des améliorations du cours de la Seine, exécutées par le Service de la Navigation, et consistant notamment dans la suppression des obstacles que l'eau pourrait rencontrer dans son écoulement: c'est ainsi que le pont de la Tournelle a été reconstruit, qu'il a été effectué des dragages dans le bras Marie, que divers scindements de berges ont été exécutés, que l'écluse et le barrage de la Monnaie ont été démolis et qu'il a été construit un musoir à la pointe amont de la Cité. Hors Paris, de nombreuses rectifications de bras ont été effectuées entre Suresnes et Bougival, notamment à Gennevilliers et Neuilly. Les anciens barrages de Levallois, Suresnes et Bezons seront démolis et remplacés par un barrage construit à Chatou.

Les résultats de tous ces travaux ont pu être constatés dans les crues récentes au cours desquelles le régime des eaux a été bien amélioré.

CARRIÈRES

Le Service des Carrières a dans ses attributions, pour Paris et le département de la Seine, la surveillance des exploitations à ciel ouvert et des carrières souterraines abandonnées sous le domaine public; l'établissement et la mise à jour des plans souterrains et des cartes géologiques; l'examen des demandes en autorisation de bâtir; l'entretien et la surveillance des Catacombes et la communication aux architectes et au public de renseignements divers sur le sous-sol.

LABORATOIRES D'ESSAIS DES MATÉRIAUX

Pour assurer le respect des prescriptions des cahiers des charges, relativement à la qualité des matériaux utilisés dans les travaux, la Direction Générale des Travaux de Paris dispose d'un laboratoire d'essais équipé pour les essais mécaniques, les essais physiques, les essais chimiques et comportant une section de photographie. Des agents de ce laboratoire assurent également un contrôle permanent dans les usines des fabricants de chaux et ciment, en vue de l'admission des produits de ces usines aux travaux municipaux. Ne sont admis en effet que les produits estampillés par la Ville de Paris et l'estampille n'est accordée qu'après un contrôle d'un an pendant lequel des essais périodiques ont montré la bonne qualité des produits. Le nombre des usines contrôlées est voisin de 120, et le tonnage annuel des produits estampillés atteint huit cent mille tonnes.

CONCLUSION

Ce rapide aperçu ne saurait donner qu'une idée insuffisante de la complexité des Services de la Direction Générale des Travaux et des innombrables tâches qui s'imposent à eux. Nous en retiendrons toutefois les points suivants, sur lesquels il est peut-être bon d'insister: dans tous les domaines, l'expérience montre qu'il est difficile de traiter différemment, ou seulement séparément, la ville et sa banlieue. Tous les problèmes techniques ou démographiques qui, dans la région parisienne, se posent au technicien ou à l'urbaniste doivent recevoir une solution d'ensemble; la question de la circulation à Paris a des points communs avec l'aménagement des accès à Paris.

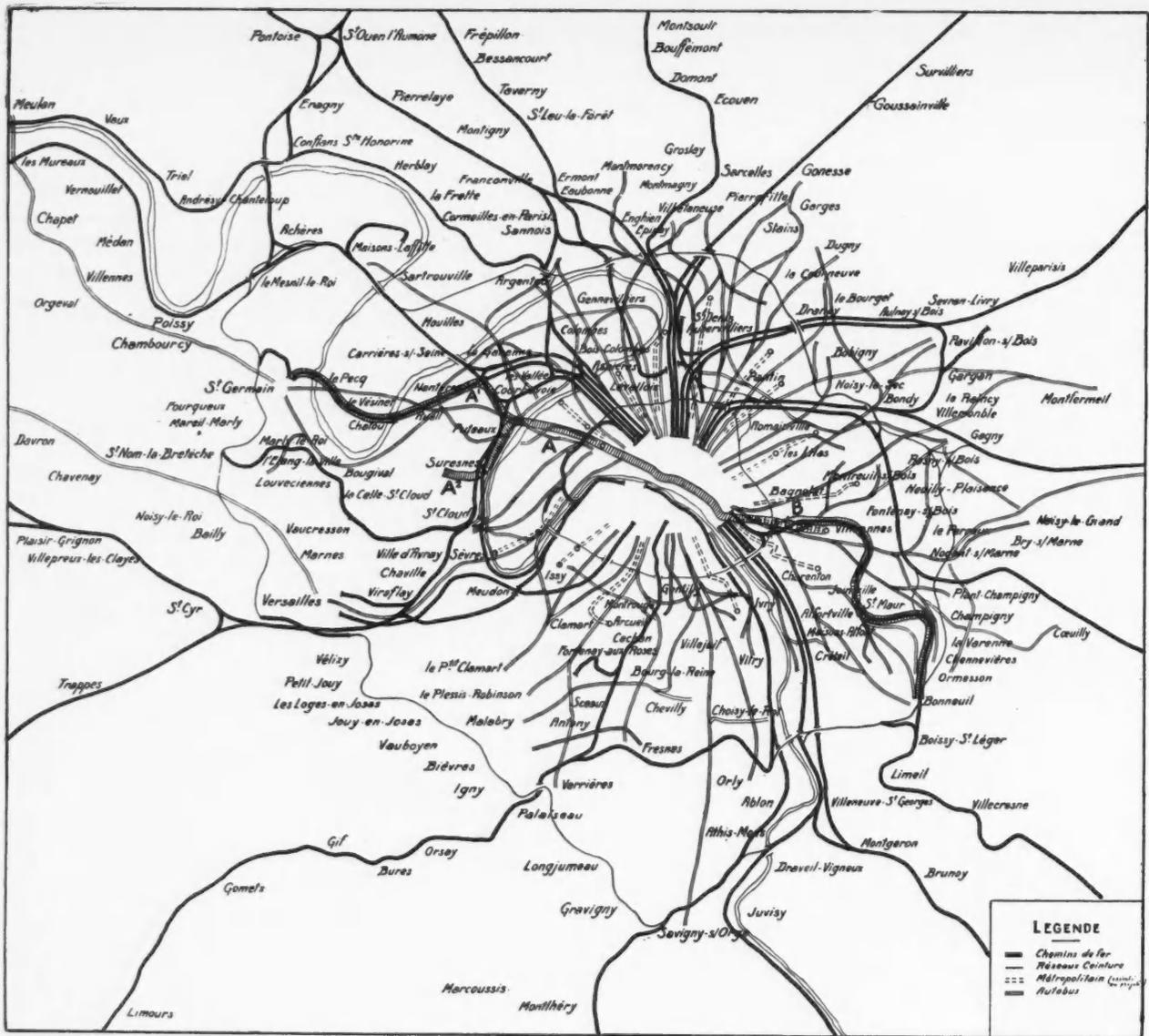
Du point de vue de la distribution des eaux, les ressources locales sont épuisées depuis longtemps, hormis celles que procureraient peut-être pendant quelque temps des puits d'une profondeur exceptionnelle. Il est donc indispensable de faire appel à des réserves de plus en plus éloignées, voire de s'adresser à des cours d'eau d'autres bassins que celui de la Seine. Il est évident que les travaux effectués dans cet ordre d'idées doivent permettre d'alimenter toutes les communes sans distinction de limites administratives.

La question de l'assainissement est commandée par le relief du sol; Paris ne saurait avoir un assainissement convenable en n'évacuant pas en même temps les eaux usées des communes dominantes. D'autres considérations, telles que le débit optimum pour l'exploitation économique d'une station d'épuration, conduisent d'ailleurs à grouper les évacuations.

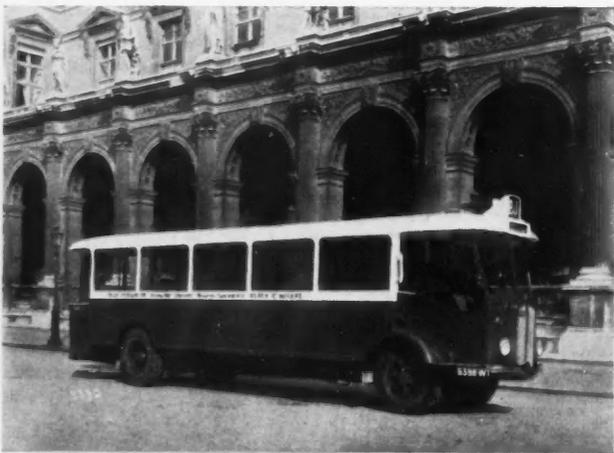
Pour la distribution d'électricité ou de gaz, la sécurité de fonctionnement exige des interconnexions multiples permettant aux différentes centrales de se porter mutuellement secours en cas d'incident, et conduit à étendre la concentration des réseaux.

Le désir d'améliorer les transports entraîne à envisager une coordination du Métropolitain et des grands réseaux.

Cette interdépendance des intérêts locaux et la nécessité de traiter l'agglomération comme une unité administrative n'ont pas échappé à l'attention des pouvoirs publics. La loi du 14 Mai 1932 a prévu en effet l'établissement d'un projet d'aménagement de la région parisienne, remis en 1934 à M. le Ministre de l'Intérieur. Etabli sous les auspices du Comité supérieur de l'Aménagement et de l'Organisation



LA DESSERTE DE LA RÉGION PARISIENNE



AUTOBUS DE 50 PLACES POUR LES LIGNES DANS PARIS



AUTOBUS DE 50 PLACES POUR LES LIGNES DE BANLIEUE



PREMIERS VEHICULES DE LA T.C.R.P.

LES TRANSPORTS DE PARIS ET DE SA BANLIEUE

par Y. George PRADE,
Vice-Président du Conseil Municipal de Paris,
Conseiller Général de la Seine,
Président de la Commission des Transports
de l'Exposition.

Répondant à l'invitation des dirigeants de l'*Architecture d'Aujourd'hui*, j'ai voulu dresser dans cette étude le tableau des transports qui assurent le déplacement des Parisiens et habitants de la banlieue.

Ce système dans notre agglomération tentaculaire est tripartite, puisque les grands réseaux de chemin de fer, le Métropolitain et la Compagnie des Transports en Commun, y collaborent. Chacun de ces trois organismes a son organisation personnelle et bénéficie d'une autonomie absolue. Sans doute serait-il souhaitable qu'une coordination interviennne, elle aurait pour résultat d'éviter sur certains parcours d'inutiles et coûteuses concurrences.

Les cinq grands réseaux de chemins de fer participent à la desserte parisienne; à dessein pourtant pour ne pas étendre exagérément le sujet, je m'en suis tenu au seul réseau de l'État.

Celui-ci peut, dans notre région être donné en exemple type, le prodigieux animateur qu'est son directeur général, M. Dautry dont la décision de résigner ses fonctions est amèrement regrettée, est parvenu sur des parcours d'un enchevêtrement exceptionnel, à un degré de mise au point voisin de l'absolue perfection.

En tant que Président de la Commission des Transports de l'Exposition, j'ai souvent été appelé à déclarer que le succès de la grande manifestation était conditionné par la commodité des déplacements des visiteurs. Plus que jamais, on doit en demeurer convaincu, et le présent article a pour but de montrer l'importance de l'effort réalisé.

La capitale française, immense réservoir humain est dotée de moyens de transports d'une rapidité et d'une souplesse de maniement hors de pair. Elle ne craint la comparaison avec aucune grande ville étrangère. La simplicité prestigieuse du fonctionnement de son métropolitain; la régularité et la variété d'itinéraires de ses lignes d'autobus ont été suffisamment consacrés par les techniciens de tous les pays, pour qu'il soit inutile d'y revenir.

Que l'on sache pourtant que quelle que soit l'affluence des voyageurs à l'Exposition, aucune éventualité n'est à redouter. M. André Mariage et M. Paul Martin, qui dirigent le premier les transports en surface, le second ceux en souterrain ont prévu toutes les intensifications de trafic désirables.

Tout hôte qui respecte les usages, reconduit à domicile sans encombre ses invités, Paris qui a le culte des traditions, saura y pourvoir.

I — LE CHEMIN DE FER METROPOLITAIN DE PARIS CONTEXTURE DU RÉSEAU

Le réseau du Chemin de Fer Métropolitain de Paris comprend actuellement 14 lignes.

Le nombre des stations est de 247, dont 198 simples, 37 doubles, 9 triples, 2 quadruples (*Nation* et *Chatelet*) et une commune à 5 lignes (*République*).

Dans le courant de l'année 1937, le Réseau s'accroîtra des lignes suivantes:

Ligne N° 1 de *Pte Maillot* à *Pont de Neuilly*.

Ligne N° 3 de *Pte Champerret* à *Pont de Levallois*.

Ligne N° 9 de *Pte de Montreuil* à *Mairie de Montreuil*.

Il bénéficiera en outre du remaniement des lignes N° 8, 10, 14 avec ouverture des sections « *Place Balard - La Motte-Picquet* », « *La Motte-Picquet - Grenelle - Duroc* » et « *Duroc-Bienvenue* ».

Enfin, la ligne de Sceaux, d'une longueur de 19 km. 500, actuellement exploitée par le réseau « *P.-O.-Midi* », sera rattachée au Métropolitain dès l'été prochain.

A ce moment la longueur des lignes exploitées atteindra près de 180 kilomètres.

Dans les années qui suivront, le programme de développement du réseau se poursuivra; les lignes suivantes sont déjà en construction:

N° 10 de la *Place Jussieu* à la *Gare d'Orléans-Austerlitz*.

N° 5 bis de *Gare du Nord* à *Porte de Pantin*;

Porte de Pantin à *Pantin* (Eglise).

N° 8 de *Pte de Charenton* à *Charenton*.

N° 7 de *Pte d'Ivry* à *Mairie d'Ivry*.

Restent encore en chantier dans un proche avenir:

N° 13 bis de *Pte de Clichy* à *Pont de Clichy*.

N° 13 de *Pte de St-Ouen* à *St-Ouen* (rue du Landy).

N° 4 de *Pte d'Orléans* à la *Vache Noire*.

N° 12 de *Pte de la Chapelle* à *St-Denis* (Caserne).

N° 7 bis de *Pte de la Villette* à *Pantin* (Cimetière).

N° 11 de *Marie des Lilas* au *Fort de Noisy-le-Sec*.

N° 1 du *Pont de Neuilly* au *Rond-Point de la Défense*.

N° 1 du *Château de Vincennes* au *Carrefour des Rigollets*.

Lorsque ce programme sera achevé, la longueur du Réseau dépassera 200 kilomètres.

En même temps qu'il s'est développé, le Réseau a atteint des points de plus en plus éloignés du centre de Paris:

Le Château de Vincennes est à 7 km. 500 du Palais Royal, le Pont de Sèvres en est à 8 km. 500 à vol d'oiseau, alors que *Porte de la Villette*, terminus le plus excentrique du réseau de 1913, n'en est éloigné que de 5 km. 200.

TRAFIC

Le développement et la physionomie du trafic du Métropolitain sont étroitement liés à l'évolution démographique de Paris et de sa banlieue.

Depuis 1901 la population parisienne est restée sensiblement stationnaire mais sa répartition a considérablement changé.

Il en résulte une spécialisation de plus en plus marquée des quartiers d'affaires et des zones d'habitation entre lesquels se produisent journellement des mouvements de population massifs, centripètes le matin et au début de l'après-midi, centrifuges vers midi et le soir.



A FONTENAY-SOUS-BOIS: ATELIERS D'ENTRETIEN DU MÉTRO-
POLITAIN

En outre, le peuplement intense de la banlieue (les communes de la Seine autres que Paris ont vu leur population passer de 955.862 à 2.133.221 habitants de 1901 à 1936) n'a pu qu'accroître ces mouvements.

Le tracé du réseau métropolitain a été établi dès l'origine pour répondre à ces besoins de la population: il comprend des lignes sensiblement diamétrales qui relient en général deux « portes » de Paris opposées en passant au voisinage du centre des affaires, et des lignes d'allure circulaire qui jouent un rôle de liaison entre les lignes diamétrales.

Depuis 1934, le réseau a poussé des antennes dans la proche banlieue, par le prolongement de 4 lignes diamétrales.

La concentration de la population parisienne dans une zone encore peu éloignée du centre procure au Métropolitain parisien une densité de trafic exceptionnelle: le nombre de voyageurs par kilomètre de ligne était, en effet, en 1935, de 5.800.000 à Paris, contre 4.960.000 à New-York, 2.740.000 à Berlin, 1.680.000 à Londres: le trafic parisien avait même atteint, en 1929, le chiffre record de 7.670.000 voyageurs par kilomètre.

Une telle densité permet de faire circuler les trains, en règle générale, de bout en bout des lignes, sans avoir recours aux solutions complexes adoptées à Londres et Berlin.

Si le nombre des voyageurs a fléchi depuis la période d'activité économique intense de 1929 et même de 1930 et 1931, le développement constant du trafic sur les nouveaux prolongements de banlieue est la preuve des services qu'ils rendent au public est fort encourageant pour l'avenir.

Dès maintenant, la recette moyenne par kilomètre atteint 3.900.000 fr. sur les lignes de banlieue alors qu'elle n'est que de 3.380.000 frs. par km. sur le réseau urbain.

La simplicité d'exploitation, qui donne aux voyageurs les plus grandes facilités pour se diriger sur le réseau parisien, se retrouve dans les tarifs appliqués.

Malgré la modification des conditions économiques, les tarifs sont fixés à des taux extrêmement modérés:

Billets simples de 1 ^{re} classe:	1 fr. 30
Billets simples de 2 ^{me} classe:	0 fr. 80
Billets 1 ^{re} cl. (vendus en carnets de 10)	1 fr. 90
Billets d'aller et retour de 2 ^{me} classe:	1 fr. 05
Billets collectifs d'écoliers:	0 fr. 10

Des carnets de 5 billets valables en 1^{re} classe sont vendus aux mutilés au prix de 3 fr. pour les billets simples, 3 fr. 50 pour les aller et retour.

Malgré l'extension du réseau — qui a doublé depuis 1910 — les tarifs sont environ 5 fois ceux d'avant-guerre, et un voyageur qui effectue quatre parcours par jour en 2^e classe, en utilisant un aller et retour le matin, ne paie en moyenne, par parcours, en francs-or de Germainal, que 0 fr. 090 contre 0 fr. 125 avant la guerre.

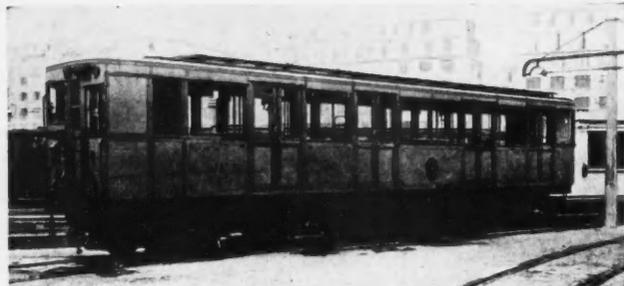
La distance moyenne parcourue par les voyageurs est d'une détermination difficile, en raison même de la tarification adoptée, indépendante de la distance. Des études qui ont été faites d'après le dépouillement des billets périmés que les voyageurs jettent à la sortie des stations, il ressort que le voyageur parisien effectuerait environ 5 kilomètres, en moyenne, sur le réseau métropolitain. Le même parcours coûterait 1 fr. 30 à 1 fr. 75 à Londres, 1 fr. 70 à Berlin et 1 fr. 05 à New-York.

LA VALEUR ET LES RÉSULTATS DU RÉSEAU

Les capitaux investis dans la construction et l'équipement du Chemin de Fer Métropolitain se montaient à la fin de 1935 à 4.467 millions de francs (sur lesquels 817 millions doivent être comptés en francs de germainal). A la même époque, sur cette somme, 434 millions avaient été amortis.

Si l'on tient compte des dépréciations de la monnaie depuis l'origine du Métropolitain, le réseau actuel vaudrait 1 milliard et demi de francs-or, ou 10 milliards et demi en prenant pour unité le franc à 46 millièmes d'or.

Une grande partie des ouvrages du Métropolitain conservera sa valeur pendant une durée bien supérieure à celle de l'amortissement des emprunts contractés pour les construire: la Ville de Paris et le Département de la Seine se trouveront, en définitive, en possession d'un actif considérable constitué par les souterrains et viaducs, la voie, l'équipement électrique et les sous-stations, le matériel roulant et ses ateliers d'entretien.



LES NOUVELLES MOTRICES DE 14 m. 20 DU MÉTRO-
POLITAIN LEUR PUISSANCE EST DE 700 CV. (Locomotives Jeumont)

L'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation assurera encore en 1935 un taux de rentabilité de 3 % aux capitaux non amortis, après avoir, pendant de nombreuses années antérieures, couvert intégralement les charges de capital, laissant même à la Ville de Paris un solde bénéficiaire appréciable.

LE MATÉRIEL ROULANT

Le matériel roulant en service sur le Chemin de Fer Métropolitain comprenait au 31 décembre 1936:

1.340 automotrices dont 773 à 4 moteurs	567 à 2 moteurs
434 remorques de 1 ^{re} classe	
781 — de 2 ^{me} classe	
175 remorques mixtes	

soit au total: 2.730 voitures offrant une capacité globale de 295.000 places.

D'autre part, le matériel destiné à la ligne de Sceaux comprend 57 automotrices à 2 moteurs et 7 locomotives pour les trains de marchandises.

Le dernier type de train créé est composé de cinq voitures dont deux motrices de 700 CV. chacune; son poids est de 140 tonnes à vide. Il offre 562 places dont 116 en 1^{re} classe. Son accélération au démarrage est de 0,70 à 0,80 m/sec/sec.; la vitesse est limitée réglementairement à 60 km/h., ce qui est d'ailleurs suffisant avec des interstations qui dépassent rarement un demi-kilomètre.

La capacité de ce matériel permet le transport de 23.000 voyageurs à l'heure sur chaque voie, à près de 25 km/h., malgré les difficultés du tracé et du profil des lignes (rampes de 40 mm. par mètre et courbes de 75 mètres de rayon); un nouvel accroissement exigerait sans doute l'allongement des stations anciennes. Dès à présent les stations nouvellement construites ont 105 mètres de longueur sur les lignes principales et pourraient recevoir des trains de 7 voitures qui donneraient une capacité de transport de 32.000 voyageurs à l'heure sur chaque voie. De tels trains ont déjà circulé pendant quelques mois, en 1931, sur la ligne N° 8 pour desservir l'Exposition Coloniale.

De nombreuses améliorations de détail ont été réalisées sur le matériel neuf et étendues au matériel en service.

La fermeture des portes des voitures, commandée à distance par le chef de train, a été perfectionnée.

D'autre part, le fonctionnement du cornet qui donne le signal de départ a été conjugué avec la fermeture des portes; il ne peut se produire que lorsqu'aucune porte ne présente une ouverture supérieure à 20 cm.

Enfin, un système de condamnation à distance des portes du côté opposé au quai a été généralisé récemment sur les voitures de certaines lignes.

En même temps que le matériel roulant se perfectionnait et que l'effectif des voitures augmentait, les ateliers destinés à l'entretenir prenaient de l'importance. Six grands ateliers situés au voisinage des terminus assurent les grandes réparations périodiques des voitures, qui sont soumises, en outre, tous les 5 ou 6 jours, à une visite et à un petit entretien.

L'amélioration de la vitesse commerciale a été également poursuivie et l'un des principaux progrès dans ce sens se trouve dans la mise en service récente de remorques allégées.

Enfin, aux heures creuses, la marche des trains a été accélérée et un gain atteignant 3 minutes sur le temps de parcours de certaines lignes a pu être obtenu.

On peut espérer aller encore plus loin dans l'amélioration de la vitesse en utilisant un matériel spécialement étudié pour des démarrages très rapides, c'est-à-dire dans lequel tous les essieux seraient moteurs.

Le matériel roulant destiné à circuler sur la ligne de Sceaux, après son rattachement prochain au Métropolitain, dont nous avons parlé plus haut, est construit dès à présent; il se différencie par de nombreux points de celui du Métropolitain et mérite une mention spéciale.

Toutes les voitures, au nombre de 57, sont motrices; elles sont mues par deux moteurs de 250 CV. fonctionnant sous 1.500 volts et elles reçoivent le courant par une ligne aérienne au moyen d'un pantographe. D'une longueur de 20 m. 700 et du gabarit normal des grands réseaux (largeur 3 m. 20) elles offrent 211 places dont 90 assises; leur poids à vide est de 45 tonnes, leur vitesse maximum est fixée à 80 km/h.

Les pointes de trafic étant très accentuées sur la ligne de Sceaux, qui a tous les caractères d'une ligne de banlieue, les trains seront à composition variable et comprendront, suivant l'heure, 2 ou 4 voitures (plus tard 6 ou 8 voitures).

Les essais effectués avec ce nouveau matériel montrent qu'il répondra au service auquel il est destiné. La vitesse commerciale des trains approchera 40 km/h. pour les omnibus et 60 km/h. pour les express qui seront intercalés entre les omnibus aux heures d'affluence.

Des locomotives présentant des caractéristiques très analogues à celles des automotrices à voyageurs, mais d'une puissance double (1.000 CV.) assureront la remorque des trains de marchandises dont le service sera maintenu sur la ligne de Sceaux.

II. — LES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA RÉGION PARISIENNE

Pour se rendre compte de l'importance de ce service public, il suffit de considérer que la région desservie par les T.C.R.P. forme sensiblement un cercle dont le diamètre moyen est approximativement de 30 kilomètres et renferme environ 7 millions d'habitants, dont le plus grand nombre se déplace journalièrement à l'intérieur du cercle.

Le réseau des T.C.R.P. est, à l'heure actuelle, entièrement exploité par omnibus automobiles. Paris est la seule capitale européenne où les tramways aient complètement disparu. 226 lignes d'autobus sillonnent la région parisienne; leur longueur varie de 2 à 30 kilomètres. La plus courte est la ligne « Bagnolet (Mairie)-Place Gambetta » qui n'a que 1 km.800. La plus longue est la ligne circulaire PC « Porte de Champerret - Gare d'Auteuil » qui a remplacé le Chemin de Fer de Ceinture; cette ligne a 30 km.600.

La longueur moyenne des lignes parisiennes est de 7 à 8 kilomètres. Toutes les lignes du réseau mises bout à bout feraient une longueur d'environ 1.900 kilomètres; soit une distance plus longue que celle de Paris à Tunis.

Pendant l'année 1936, plus de 976 millions de personnes ont été transportées dans les voitures de la T.C.R.P. Avant la crise économique, le nombre annuel de voyageurs a dépassé le milliard.

Pour faire face à cet énorme trafic, quels moyens la S.T.C.R.P. a-t-elle à sa disposition?

Ces moyens sont constitués par des immeubles, ateliers, dépôts, un important matériel fixe et roulant et un nombreux personnel.

L'ensemble des immeubles de la S.T.C.R.P. couvrent une surface de l'ordre de 100 hectares, comprenant notamment une quarantaine de dépôts; un atelier central de 7 ha 1/2, une station d'hydrocarbures de plus d'un hectare.

Dans l'atelier central, se fait la réparation périodique du matériel roulant; celui-ci est régulièrement passé en revue et remis complètement en état. La construction des carrosseries des autobus est également faite dans cet atelier, qui comporte des installations très modernes.

Dans la station d'hydrocarbures de Saint-Ouen, se trouve entreposée une importante quantité de carburant destiné à alimenter les citernes des différents dépôts d'autobus.

L'effectif des omnibus automobiles n'a cessé de s'accroître depuis le remplacement des tramways par des autobus.

Le 1^{er} Mars 1937, il y avait sur le réseau 3.751 voitures, dont 2.382 voitures de 50 places, le surplus de capacité variant de 26 à 48 places.

La S.T.C.R.P. s'est constamment efforcée d'améliorer son matériel, notamment au point de vue de la vitesse et du confort. Le dernier type de voitures mis en service présente un très grand progrès dans la suspension grâce aux ressorts à flexibilité variable.

LA DESSERTE DE L'EXPOSITION

Pour desservir l'Exposition Internationale de 1937, la S.T.C.R.P. a fait un effort très important.

En plus des services actuels, qui seront intensifiés, de nombreuses lignes seront déviées ou prolongées, d'autres seront créées. Plus de 40 lignes partant de divers points de la capitale amèneront les visiteurs aux différents ports de l'Exposition.

La porte de l'Alma sera desservie par 13 lignes, la porte du Trocadéro par 7 lignes, la porte du Grand-Palais par 16 lignes, celle du Pont de Passy, par trois lignes, celle du Champ de Mars et de l'École Militaire par 19 lignes, la porte de la Concorde, par 16 lignes, celle des Invalides par 9 lignes.

Pour faire connaître au Public ces différents services, la S.T.C.R.P. a édifié un pavillon de renseignements au cœur même de l'Exposition, à l'angle du quai d'Orsay et de l'avenue de La Bourdonnais. Une maquette de l'Exposition, œuvre des apprentis de la S. T. C. R. P. sera exposée dans ce pavillon.



LES ANCIENNES VOITURES A IMPERIALES



INDICATEUR LUMINEUX POUR FACILITER LES RECHERCHES DES VISITEURS DE L'EXPOSITION

D'autre part, elle réalise, de concert avec la Compagnie du Métropolitain, avec l'Association pour le Développement de l'Activité économique de Paris et de sa Banlieue (D. A. P.) et le Syndicat d'Initiative de Paris, l'installation de bureaux de renseignements à proximité des portes principales de l'Exposition. Dans ces bureaux, les visiteurs pourront consulter des plans lumineux qui indiqueront les itinéraires des lignes aboutissant à la porte près de laquelle le bureau sera situé. Ils pourront également obtenir tous les renseignements concernant les lignes du réseau.

En outre, des plans seront répartis dans l'enceinte de l'Exposition. Des flèches directrices et des indicateurs lumineux guideront les voyageurs sur les terminus de leur choix.

III. — LE SERVICE DES GRANDS RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER DANS LA BANLIEUE PARISIENNE

La première partie de cette étude a pour but de donner une idée de l'importance et de la croissance des services assurés par les grands réseaux ferrés dans la banlieue parisienne. La seconde partie, par contre, traitera de la coordination possible entre ces transports ferroviaires et les autres transports de voyageurs dans notre banlieue.

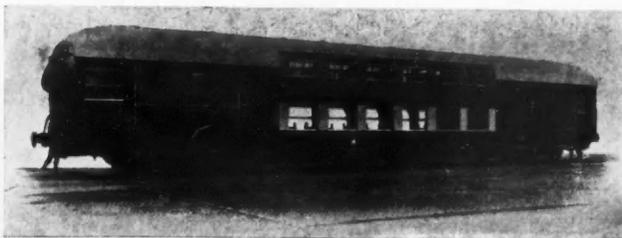
Le volume et les caractéristiques du trafic ferroviaire de banlieue. La carte (fig. 1) représente, en même temps que certains des autres moyens de transport de voyageurs, les lignes de chemin de fer au départ de Paris.

On voit ainsi l'importance des services assurés et la grande part qui en revient à la banlieue Ouest que dessert le Réseau de l'Etat; si on retient de ces indications que cette part est de moitié environ, les quelques données suivantes fourniront quelques vues d'ensemble bien qu'elles ne touchent que ce seul réseau.

En 1935, ce réseau a reçu ou expédié dans ses trois gares parisiennes (St-Lazare, Invalides, Montparnasse) 129.555.000 voyageurs de banlieue; le nombre moyen, pour une journée de semaine, est de 361.000 voyageurs.

Ce très gros trafic de banlieue est dû à la densité exceptionnelle de la population dans la banlieue Ouest: c'est ainsi que de 1901 à 1926, 15 des communes de cette région ont vu leur population presque doubler. Nous citerons par exemple:

Houilles-Carrières-sur-Seine, passant de 3.800 à 15.200 habitants; Sartrouville, passant de 2.200 à 10.700; Nanterre, passant de 14.000 à 35.800; Malakoff et Clamart, dont la population s'est accrue en cinq ans (de 1921 à 1926), de 58 % pour la première et de 49 % pour la seconde.



LES NOUVELLES VOITURES DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT QUI ASSUMENT LA DESSERTE DE LA BANLIEUE

Un développement extrêmement rapide du trafic ferroviaire en est résulté. Ainsi, le nombre de voyageurs de petite banlieue Etat était de 58 millions en 1914, de 104 millions en 1925, de 127 millions en 1936; il est même passé par la pointe de 139 millions en 1930. Le développement du trafic a été moins rapide, mais cependant assez important sur la grande banlieue; le nombre des voyageurs a augmenté: de 50 % entre Argenteuil et Mantes; de 24 % entre Achères et Mantes; de 60 % entre Saint-Cyr et Dreux (82 km.).

Il faut cependant noter la nécessité de concilier ce trafic de banlieue avec celui de grandes lignes, et, à cet égard, il faut tenir compte des pointes considérables de ce dernier. C'est ainsi, qu'un jour de Pentecôte, la gare Saint-Lazare a expédié 38.000 voyageurs de grandes lignes contre 10 à 15.000 en service ordinaire, et le nombre des trains, qui est habituellement de 73, était passé à 112. Le trafic transatlantique des ports de Cherbourg et du Havre vient encore accroître cette irrégularité: si plusieurs grands navires font escale le même jour au Havre et à Cherbourg, ce sont 20 trains supplémentaires que la gare St-Lazare doit expédier ou recevoir.

Cette superposition de deux trafics très intenses et très irréguliers est une des préoccupations du Réseau de l'Etat qui a à résoudre des problèmes d'écoulement de trafic très ardu.

La difficulté vient surtout de ce que certaines sections sont communes aux trains de banlieue et aux trains de grandes lignes (comme, par exemple, de Montparnasse à Versailles, et de St-Lazare dans la direction de Mantes). C'est d'ailleurs pour résoudre cette grave question que ce réseau vient de quadrupler les voies entre Montparnasse et Versailles.

QUELQUES ASPECTS D'UNE COORDINATION POSSIBLE. —

Les concurrences des divers moyens de transport entrent pour une part importante dans les déficits des différentes entreprises de transport.

Chemin de fer métropolitain, autobus des transports en commun, et chemins de fer de banlieue sont appelés, à l'heure présente à recruter leur clientèle d'usagers, sur des parcours communs où existe une dualité de services.

« Le taxi collectif », dernier venu, prélève également des recettes non négligeables.

Les concurrences sont une excellente chose quand elles réduisent le coût des services par la victoire du plus parfait et la disparition de l'autre; elles sont néfastes dans la mesure où elles rendent, au contraire, la dépense totale plus lourde.

Aussi peut-on se demander si les facilités supplémentaires qu'ont données, chacun de leur côté, au public les trois modes de transport sont, pour la collectivité entière, acquises au meilleur prix et si, en évitant des double emplois, on ne pourrait pas obtenir, pour moins cher, aussi bien et même peut-être mieux.

Nos voisins anglais qui se sont trouvés, pour les transports londoniens, devant un problème analogue, ont reconnu qu'une coordination était nécessaire et ont créé, il y a deux ans, l'unité de vues dans la direction et la gestion financière du plus grand ensemble de transports urbains qui existe au monde. Le London Passenger Transport Board assure tous les transports des voyageurs dans une zone de plus de 30 kilomètres autour du centre de Londres, groupe les services qui étaient assurés par plus de 160 entrepreneurs de transports, et comprend même, du point de vue financier, avec étroite liaison technique, les énormes services de banlieue des 4 grands Réseaux de Chemins de fer anglais.

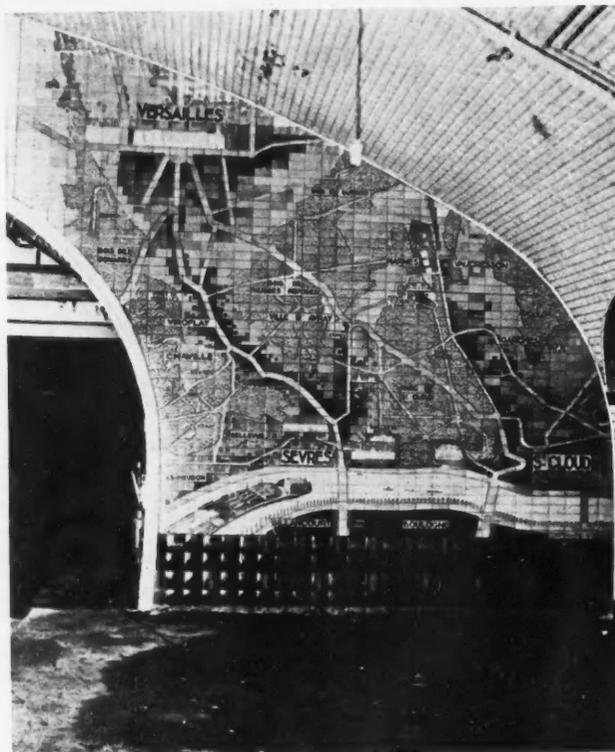
Le sens de la coopération, l'encouragement des pouvoirs publics et la bonne volonté mutuelle ont permis, en peu d'années, de réaliser



LE MÉTROPOLITAIN - PORTE DE CHARENTON

Garage avec trottoir et voies

(1) Voir l'étude sur les transports autour de Londres et en général sur les Public Trusts anglais, publiée par M. Dautry, Directeur Général des Chemins de fer de l'Etat, dans les numéros d'Août, Septembre, Octobre et Novembre 1936 de la Revue Générale des Chemins de fer.



LE MÉTROPOLITAIN - Station « Pont de Sèvres » - Panneau décoratif

toutes les ententes nécessaires. Combien l'esprit de coordination ne se justifierait-il pas dans une région comme celle qui comprend et entoure Paris, où la situation financière de tous les moyens de transport appelle si sérieusement l'attention (1).

Les travaux produits par la Commission des Transports du Comité d'Aménagement ne sont mis en relief que pour donner leur pleine efficacité à ces solutions, il était nécessaire de créer de bonnes intercommunications — matérielles et tarifaires — entre les gares de Paris et les transports dans la ville elle-même.

Cette liaison entre Chemin de fer et Métropolitain peut se concevoir de deux façons: ou bien aux terminus ferroviaires mêmes de Paris, ou bien — et c'est alors une idée assez nouvelle en France — en d'autres points de la voie ferrée. On a vu cette seconde idée appliquée dans la banlieue de Londres, où des trains de Métro s'engagent sur la voie ferrée des grands Réseaux, en s'intercalant entre leurs trains de banlieue ou de grandes lignes.

On pourrait appliquer ce principe dans la région parisienne si par exemple (comme il est indiqué sur le plan de sa desserte figure 1 en A et A1), on prolongeait le Métro qui se termine, à l'heure actuelle, à la Porte Maillot, un peu plus loin qu'il n'est prévu jusqu'à présent, en le raccordant, dans la région de Nanterre, avec la ligne de chemin de fer de Paris à St-Germain. Ainsi les habitants de St-Germain auraient le moyen de se rendre à leur gré soit dans la région de St-Lazare, soit dans toutes les régions de Paris que dessert l'artère centrale du Métro; il faudrait bien entendu, dans ce cas, que les différences de tarifs entre l'une ou l'autre voie ne soient pas excessives. On pourrait d'ailleurs greffer sur ce prolongement de Métro une antenne (A2 de la figure 1) qui desservirait la très belle cité que M. Henri Sellier, maire de Suresnes, a fait édifier sur le territoire de sa commune. Une idée analogue consisterait à raccorder avec le Métro, dans la région de Vincennes (B de la fig. 1), la ligne de chemin de fer qui se dirige vers Verneuil et dessert d'abord la boucle de la Marne où est situé Saint-Maur.

**

L'Exposition de 1937 a pour mission de révéler au monde entier les merveilles du goût, de l'art et de la technique française. Dans ce dernier domaine le fonctionnement des transports urbains et suburbains occupe, à juste titre une place essentielle.

Les ingénieurs des services administratifs, les dirigeants des grandes exploitations qui en assurent la responsabilité ont droit à la gratitude de la population et de sa Municipalité.

Nos visiteurs provinciaux et étrangers, par l'usage, se convaincront de la légitimité de ce sentiment.

Y. Georges PRADE.

TRANSPORTS EN COMMUN

par Emile JAYOT

Directeur général honoraire des Transports et de l'extension de Paris.

A la fin du siècle dernier on comptait à peine 200 millions de voyageurs usant chaque année des Transports en commun dans la région parisienne. La contenance du réseau se résumait à des lignes d'omnibus et de tramways, hippomobiles en grande partie.

Mais l'évolution qui s'est manifestée dans la vie active de la population par la diminution de l'artisanat, le développement des grands magasins et de la grande industrie ainsi que celui des établissements de crédit, ne devait plus permettre au travailleur d'habiter à proximité de son lieu de travail.

Aussi, trente ans plus tard, et avec le concours du Chemin de fer métropolitain, atteignait-on un trafic annuel égal à 1.800.000.000 voyageurs. Ainsi, chaque jour, dans le département de la Seine, était transportée une masse d'usagers dont le nombre approchait celui de la population de l'Algérie.

En ces dernières années, la crise économique a réduit le trafic dans une proportion inférieure à 10 %. Il n'en demeure pas moins que l'activité des réseaux ferroviaire et routier exploités, d'une part, par la Cie Métropolitain et d'autre part, par la Sté des Transports en commun de la Région Parisienne, ont une importance capitale pour la population.

Celle-ci se montre de plus en plus exigeante. Où est-il le temps où tous les matins, descendait pédestrement des hauteurs de Belleville une foule de plusieurs milliers d'ouvriers se rendant dans les ateliers du centre de Paris ? Où est encore le temps où, pour se rendre à la Porte Maillot, on attendait régulièrement de 30 à 40 minutes à l'Hôtel de Ville que des places puissent être enfin offertes dans les grands omnibus à 3 chevaux ?

Aujourd'hui non seulement la vitesse et le confort ne suffisent plus, mais on ne veut plus attendre et l'on désire avoir un arrêt à proximité du lieu où l'on se trouve. Pour quelques hectomètres, l'habitant répugnant à marcher, entend utiliser les transports en commun.

Pourquoi ? Principalement parce que la matière transport est vendue à un prix manifestement inférieur à son prix de revient réel, à la valeur du service rendu.

Quelques comparaisons illustreront cette affirmation: si l'on rapproche les prix payés avant-guerre avec ceux qui sont actuellement pratiqués on relève un coefficient égal à 4 1/2 pour le métropolitain et un peu plus de 5 pour les transports à la surface. On peut mettre en regard l'élévation du salaire horaire de travail effectif du personnel qui est de 12 avant que ne soit appliquée la semaine de 40 heures. Or, la main-d'œuvre représente à elle seule 75 % des dépenses d'exploitation à la S. T. C. R. P. Certes des compressions d'effectifs, consécutives à la mise en service de véhicules plus rapides, ont pu être réalisées, mais l'écart ne demeure pas moins considérable.

Il en est de même pour le métropolitain avec cette aggravation que l'élévation du prix de la construction et celle du loyer de l'argent emprunté aboutissent à des charges de capital écrasantes.

Si les compagnies exploitantes étaient demeurées concessionnaires comme elles l'étaient avant-guerre, il est hors de conteste que, faute de tarifs suffisants, elles auraient depuis longtemps disparu.

Mais, en raison de son rôle social, une entreprise de transport ne peut disparaître. Et c'est pourquoi les collectivités intéressées, ville de Paris et département de la Seine, n'ayant pas voulu ou pas pu relever suffisamment les tarifs, doivent chaque année inscrire à leur budget le montant des déficits. Les services de transport ne sont plus exploités aux risques et périls des compagnies, mais à ceux des collectivités.

Et, puisqu'il s'agit d'entreprises industrielles, on aboutit à un véritable paradoxe.

L'usager ne paye pas le prix de revient, mais il paye, comme contribuable, les impôts qui couvrent l'insuffisance des tarifs. Et si certains usagers ne sont pas soumis à l'impôt du moins en supportent-ils encore la charge par voie d'incidence puisque l'impôt est un élément du prix de revient des producteurs qui récupèrent leurs charges sur le consommateur.

Or, on peut estimer, sans exagération, qu'en ajoutant aux déficits actuels, déjà fort élevés, les charges qu'entraînera la semaine de 40 heures, le déficit pour le métropolitain et la T. C. R. P. atteindra un demi milliard par année.

Le population du département de la Seine étant de 5 millions en nombre rond, on peut en conclure que chaque habitant doit supporter une charge de 100 fr. par an.

S'il s'agit par exemple d'une famille ouvrière de 4 personnes, le budget familial sera annuellement grevé de façon directe ou indirecte, d'une somme de 400 fr. tandis que les visiteurs provinciaux ou étrangers bénéficieront de tarifs inférieurs de plus de 30 % à ceux qui devraient équilibrer le prix de revient.

D'ailleurs, et en sus de ces charges, l'habitant du département, comme citoyen français doit supporter les frais du déficit des compagnies de chemin de fer.

Et ceci nous conduit à considérer un autre paradoxe. la concurrence que se font entre eux les différents moyens de transport.

D'une étude que j'ai faite il y a quelques années, il résulte que sur leurs lignes de banlieue, les compagnies de chemin de fer voient leurs trains occupés par les porteurs de carte à la semaine, dont les prix sont également très bas, dans la proportion de 50 %.

Et les compagnies n'ont pas le moyen de trouver aux heures dites creuses, alors que les tarifs ordinaires sont appliqués, une certaine compensation aux sacrifices que comportent les cartes hebdomadaires. A ce moment, en effet, elles ne peuvent lutter avec les tarifs des omnibus combinés souvent avec les prolongements du métropolitain en banlieue.

Aussi les lignes de banlieue des compagnies de chemin de fer accusent-elles un déficit de 300 millions environ.

Dans Paris même, Métropolitain et Omnibus se font une concurrence acharnée. Si, d'une manière générale, la concurrence est génératrice de progrès et de diminution des prix, il est permis de dire que ce principe, qui vaut pour toute entreprise industrielle libre, a des effets diamétralement opposés quand il y a déficit payé par les contribuables.

Voici, par exemple, un tronçon du métropolitain qui vient d'être mis récemment en service entre la porte de Plaisance et la gare Montparnasse, alors qu'une ligne d'omnibus accomplit le même trajet.

Il suffit d'utiliser l'un et l'autre des deux moyens de transport pour constater le grand nombre de places vacantes et juger de la perte énorme qui en résulte.

Si l'on ne peut obtenir des tarifs équilibrant les frais de l'exploitation, du moins doit-on rechercher le moyen de réduire ces frais en supprimant les concurrences coûteuses.

Malheureusement les efforts faits dans ce sens se heurtent trop souvent aux exigences de la population que je veux croire mal ou plutôt insuffisamment renseignée.

D'ailleurs à mon sens tout est à refaire pour l'aménagement des transports. S'il ne peut être question de modifier la contenance du réseau souterrain, du moins en est-il différemment pour celui de la surface. Ce dernier réseau est formé en réalité de la superposition des 7 compagnies de tramways et d'omnibus rachetés en 1921. Or, ces compagnies s'étaient développées sans plan d'ensemble et sans direction. Aujourd'hui, l'ensemble des lignes donne plus l'impression d'un écheveau embrouillé que d'un système circulaire rationnel.

Il faudrait, comme cela se passe à Londres, observer le principe des grands courants de circulation permettant un passage fréquent des voitures. L'usager devra peut-être faire à pied trois ou quatre minutes de trajet, mais ce temps serait sûrement inférieur à l'attente qu'il doit observer actuellement. Tout doit donc à mon avis être remis en chantier. Et c'est pourquoi je n'ai pas cru devoir m'étendre autrement sur l'organisation actuelle de ces transports tout en reconnaissant qu'ils peuvent, abstraction faite des conséquences financières, assurer les services même quand il s'agit de circonstance qui, comme l'exposition de 1937, nécessitera de ce chef un grand effort.



L'ÉCLAIRAGE PUBLIC DE PARIS

PAR ROB MALLET-STEVENS

Avant de faire l'historique de l'éclairage public de Paris et d'indiquer ses caractéristiques; je tiens à remercier M. Janet, Ingénieur en Chef de l'Éclairage de Paris qui a bien voulu donner pour les lecteurs de l'Architecture d'Aujourd'hui de si précieux renseignements. On sait le très gros effort réalisé ces temps derniers pour donner à Paris un éclairage utilisant toutes les ressources de la technique moderne. Faute de crédits suffisants, celui-ci n'est peut-être pas généralisé comme on le souhaiterait, mais les résultats obtenus grâce à M. Janet mettent Paris au premier rang des villes « bien éclairées ».

Le Service de l'Éclairage public ne s'est constitué à Paris qu'à une époque relativement récente. Pendant longtemps les Parisiens s'accommodèrent, au détriment de leur sécurité, d'une absence complète d'éclairage. Si l'on néglige quelques tentatives isolées, telles que les installations de la chandelle allumée au Châtelet en 1318 sur l'ordre de Philippe V le Long, et du fanal de la Tour de Nesles (fin du XIV^e siècle), l'apparition d'un service régulier n'a lieu qu'à la suite de l'ordonnance de Louis XIV en 1667; ce service organisé aux frais des riverains, comprenait 2736 lanternes à chandelles, éclairant 912 rues de Paris, qui provoquèrent la plus vive admiration. A partir de cette époque, les perfectionnements successifs apportés aux sources lumineuses marquèrent les différents progrès de l'éclairage public: la lanterne à huile en 1744, le bec papillon au gaz en 1829, les becs intensifs au gaz (1878); la première application de l'électricité à l'éclairage public apparut en 1878 avec les bougies Jablochhoff, suivies par les arcs à régulateurs en 1881; enfin la période moderne est marquée successivement par l'apparition pour l'éclairage au gaz, des manchons à incandescence par le gaz à la pression ordinaire (1894) et par le gaz surpressé (1910) et pour l'éclairage électrique par l'apparition des lampes à incandescence à atmosphère gazeuse (1920). Ces trois derniers perfectionnements constituent encore à l'heure actuelle les éléments de l'éclairage public à Paris. Signalons en outre l'utilisation récente des tubes luminescents et notamment des lampes à vapeur de mercure et sodium. Enfin, l'éclairage électrique par projecteurs a permis une heureuse mise en valeur d'un grand nombre de monuments publics.

ECLAIRAGE AU GAZ

Eclairage au gaz basse pression

Cet éclairage héritage du passé est encore très développé (19.400 foyers). Il ne subsiste toutefois que dans les voies de moyenne ou de faible importance et tend progressivement à être remplacé par l'éclairage électrique. D'abord réalisé avec des becs droits d'un débit horaire de 80 l./h. il

comporte à peu près exclusivement, à l'heure actuelle, des multibeecs renversés d'un rendement très supérieur, grâce à la possibilité de réchauffer le mélange d'air et de gaz par récupération. Ces becs associés par 3, 5 ou 7, ont un débit individuel de 50 l.-heure. L'ensemble est le plus souvent équipé à 2 extinctions, ce qui permet de réaliser une réduction de l'éclairage en fin de soirée. Ces foyers à gaz sont placés dans des lanternes généralement rondes portées par des candélabres en fonte. Les candélabres sont placés en quinconce le long des bordures de trottoir dans les voies larges, et le long des façades dans les voies étroites. Leur interdistance varie de 25 à 35 m. La hauteur du foyer est de 3 m. 10 ou 3 m. 45 suivant le modèle du candélabre. Tous les appareils sont branchés directement sur le réseau de distribution. L'allumage et l'extinction totale ou partielle s'effectue automatiquement à l'aide d'appareils à mouvement d'horlogerie qui agissent sur le robinet d'admission du gaz.

Eclairage au gaz comprimé

Cet éclairage constitue la première forme d'éclairage intensif. Il a été appliqué à Paris pour la première fois Boulevard Raspail en 1910. Il a reçu ensuite de nombreuses applications dans des voies magistrales de Paris (Champs-Élysées, Concorde, Rue de Rivoli, etc...).

A l'heure actuelle il comporte 6.413 foyers supportés par des candélabres de hauteur moyenne (4 m. 70 à 6 m. 20). Dans les voies non plantées les foyers sont montés dans des lyres. Dans les voies plantées, les candélabres comportent une crosse permettant de dégager les foyers de la ligne d'arbres.

Le gaz d'alimentation est comprimé à une pression de 1.500 mm. d'eau (au lieu de 50 mm. pour la basse pression) par 3 stations de surpression réparties dans Paris. Il est distribué dans un réseau spécial comportant 200 km. de conduites. Les brûleurs sont à fort débit, en raison de la pression: 175, 350, 400 et 730 l.-heure. Ils sont généralement groupés par deux ou trois de manière à réaliser une extinction partielle en fin de soirée. Le foyer comporte une chambre de récupération de telle sorte que le mélange arrive à la tête du brûleur à une température voisine de 450°. Aussi le rendement de ces brûleurs est-il très élevé.

C'est la mise en pression du gaz dans le réseau qui provoque l'allumage grâce à une petite veilleuse qui est tout le jour en communication avec le gaz basse pression. Ce dispositif a l'avantage de permettre l'allumage presque instantanément, en cas de temps très couvert. Le retour à la pression ordinaire produit l'extinction en fin de nuit. L'extinction partielle en fin de soirée est effectuée à la main. La lumière obtenue est très stable et agréable à l'œil. Par contre, la nécessité d'installer des conduites spéciales d'une

part, et les dépenses d'exploitation supérieures à celles de l'éclairage électrique, d'autre part, ont arrêté le développement de l'éclairage au gaz comprimé qui ne peut plus lutter avec les prix de revient de l'éclairage électrique.

En 1935, la consommation de gaz pour l'éclairage public au gaz basse pression et au gaz comprimé s'est élevée à 22.604.500 m³.

ECLAIRAGE A L'ELECTRICITÉ

Eclairage électrique par arcs

L'éclairage électrique par arcs, encore en faveur à l'étranger, notamment aux Etats-Unis et en Allemagne, à cause de son rendement élevé, est à peu près complètement abandonné à Paris, en raison des difficultés d'exploitation, et de l'instabilité relative de la lumière obtenue. A l'heure actuelle, il ne reste que 136 arcs (utilisés dans certains jardins publics) contre 2.500 au 1^{er} Janvier 1921. Ces appareils sont conservés comme champ d'expérience pour permettre de suivre les progrès réalisés par ce mode d'éclairage.

Eclairage par lampes à incandescence

L'apparition des lampes à atmosphère gazeuse a marqué le début d'une ère nouvelle en matière d'éclairage public. Employées à Paris pour la première fois en 1920, elles n'ont cessé de se généraliser depuis. La gamme des puissances utilisées en éclairage public s'étend de 100 w. à 1.500 w., mais les puissances les plus couramment utilisées sont de 300 w. ou 500 w. en voie courante, les foyers de 1.000 w. étant utilisés sur candélabres de grande hauteur pour l'éclairage des carrefours et des grands espaces.

Les lampes à atmosphère gazeuse présentent de grands avantages: rendement lumineux élevé, tonalité agréable, pas d'émission de gaz chauds et de fumée; en outre leur prix n'est pas prohibitif eu égard à leur durée et elles n'exigent qu'un minimum d'entretien. Ces lampes ont d'abord été utilisées avec des réflecteurs en métal poli et globe opalin. Un perfectionnement a été ensuite apporté par l'emploi des appareils réfracteurs comportant un double système de prismes ayant pour but, d'une part d'étaler le flux lumineux, et d'autre part, de diffuser la lumière pour éviter les effets d'éblouissement. Ces appareils, scientifiquement établis, ont donné d'excellents résultats, et sont très employés. Depuis quelques années sont apparus en outre des réflecteurs en verre argenté dont l'argenterie se maintient en parfait état grâce à de récents perfectionnements de fabrication. Ces appareils sont d'un très bon rendement surtout lorsqu'ils sont placés sur des candélabres de grande hauteur (7 m. 50 et plus).

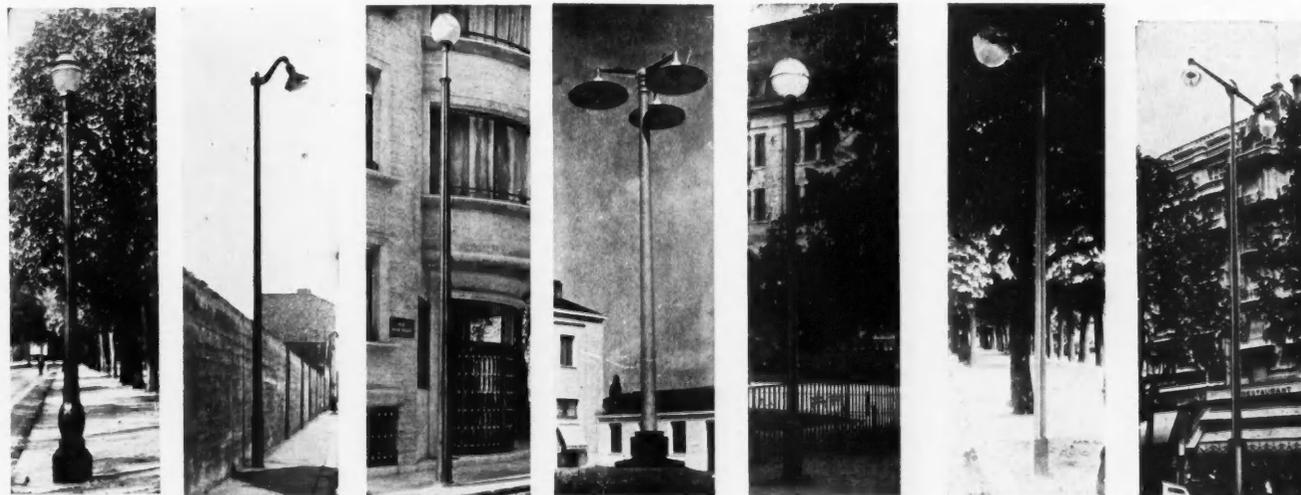
Suppression de la réduction d'éclairage en fin de soirée. Jusqu'en 1934 on s'est efforcé de réaliser une extinction

partielle en fin de soirée pour modeler l'éclairage électrique sur l'éclairage au gaz encore prédominant. Ce problème était résolu par l'emploi de lampes à deux filaments. Ainsi avec une lampe 500 w. - 200 w., le filament 500 w. était mis en service jusqu'à l'heure de la variation; le filament 200 w. se substituait ensuite au premier. Avec le développement de l'éclairage électrique, il a paru nécessaire d'adopter pour cet éclairage la meilleure solution, sans se préoccuper plus longtemps du gaz. Or, le meilleur régime est incontestablement le régime permanent. Il évite la complication des lampes à deux filaments, n'est guère plus coûteux que le régime variable, en raison du bas prix du courant de nuit et est très supérieur au point de vue de la sécurité dans une ville comme Paris où la circulation nocturne des véhicules est assez importante et très rapide. Dans les voies de moyenne importance, on utilise donc aujourd'hui couramment des lampes à 1 filament de 300 watts au régime permanent, qui remplacent avantageusement les anciennes lampes 500-200 watts.

Nouveaux supports des appareils d'éclairage public. — L'emploi des sources lumineuses puissantes que constituent les lampes à atmosphère gazeuse a conduit à surélever de plus en plus les foyers: on obtient ainsi une meilleure répartition des éclairages au sol, et une diminution des effets d'éblouissement pour les conducteurs de véhicules.

Les foyers électriques sont portés par des candélabres de divers modèles. Les anciens modèles, en fonte, sont analogues à ceux qui sont utilisés pour le gaz comprimé. Ils comportent souvent une armature intérieure en acier leur permettant de résister aux heurts accidentels des véhicules. Les candélabres modernes sont en tôle d'acier et ont généralement une hauteur supérieure aux anciens modèles: elle varie de 7 m. 50 pour les rues ordinaires à 15 m. pour les vastes avenues et larges places. Toutefois, dans les voies plantées, on est cependant obligé de limiter la hauteur des appareils à 4 m. 50 ou 5 m. et d'employer des crosses. Signalons enfin que l'éclairage électrique s'étend à présent dans les voies de faible largeur et que l'on a été conduit pour dégager les trottoirs à sceller sur les immeubles, des crosses murales supportant les foyers. Un récent décret-loi a dispensé la Ville de Paris de l'accord des propriétaires sur ce point.

Alimentation et commande des appareils. — L'alimentation des appareils électriques se fait différemment, suivant qu'ils sont installés dans la zone de distribution Haute Tension à 3.000 volts (rive gauche 16^{me} arrondissement et partie des 8^{me} et 17^{me} arrondissements) ou dans la zone Basse Tension qui comprend le reste de Paris. Dans la zone Haute Tension, il existe un réseau spécial d'éclairage public à basse tension alimenté par des postes de transformation



QUELQUES EXEMPLES DE LAMPADAIRES UTILISÉS POUR L'ECLAIRAGE URBAIN

1. Candélabre type Arts décoratifs 1925. Dumaine, sculpteur. — 2. Lampadaire de 12 m. adopté par la Ville de Paris. — 3. Candélabre en acier des architectes Azéma et Leconte. — 4. Lampadaire de l'architecte Paçon. — 5. Candélabre type 37, architect Rob. Mallet-Stevens. — 7. Lampadaire destiné aux Champs-Élysées.



LE PASSAGE SOUTERRAIN DE LA PORTE CHAMPERRET. *Eclairage par Clémanson.*

placés sous chaussée ou dans certains immeubles. Dans la zone Basse Tension les appareils sont branchés directement sur le réseau de distribution générale et il n'existe pas de circuit spécial d'éclairage public, ce qui est beaucoup plus économique.

L'allumage et l'extinction étaient jusqu'à ces dernières années commandés par des horloges. Aujourd'hui la commande des appareils d'éclairage public est centralisée en une vingtaine de postes répartis dans Paris. Les interrupteurs sont à partir de chacun de ces postes manœuvrés par un courant spécial à fréquence élevée (420 à 1000 périodes-seconde) ou à très basse fréquence (1 période seconde) transporté par le réseau de distribution lui-même. Ce courant spécial se superpose au courant ordinaire sans occasionner le moindre trouble de fonctionnement et actionne des relais accordés sur la fréquence d'émission.

L'allumage et l'extinction sont effectués d'après l'état de la luminosité naturelle, suivant les indications d'une cellule photo-électrique placée sur le toit du poste de commande. Il est ainsi possible d'allumer l'éclairage public par zones en cas d'obscurité inopinée locale ou générale, ce qui était irréalisable avec les anciennes horloges assujetties à un horaire fixé une fois pour toutes d'après l'heure du lever et du coucher du soleil.

Les passages souterrains. — La construction récente d'un certain nombre de passages souterrains a posé un problème nouveau en matière d'éclairage public. L'éclairage de ces passages doit varier dans le même sens que la lumière naturelle pour éviter aux conducteurs de véhicules les in-

convénients de trop grands contrastes à l'entrée et à la sortie des souterrains. Très intense par temps de soleil il peut être fortement réduit pendant la nuit. Il existe donc dans chaque souterrain plusieurs circuits commandés automatiquement par une cellule photo-électrique suivant l'état de l'atmosphère.

Conclusion. — On peut se rendre compte par ce qui précède des progrès considérables réalisés en quelques années en matière d'éclairage public. Des recherches de laboratoire ainsi que des essais systématiques dans une voie expérimentale créée par la Ville, Boulevard Sérurier, se poursuivent journellement et de nouveaux progrès se réalisent chaque jour grâce à l'effort continu des Ingénieurs et des techniciens.

L'idéal, en ce qui concerne l'éclairage public, serait que la ville fût éclairée comme en plein jour... sans sources lumineuses ! Le problème à résoudre est donc : maximum d'éclaircement, points lumineux les moins visibles possibles. Pendant la période du « gaz » on s'est attaché non seulement à « décorer » les candélabres, les supports de sources lumineuses, mais à en faire des motifs décoratifs (Autour de l'Opéra par exemple. Plus on ira, plus le support sera mince (l'acier remplaçant la fonte), la technique l'autorisant.

Un jour viendra peut-être où des sources d'une extrême puissance seront placées à des centaines de mètres de hauteur, donnant ainsi l'illusion de soleils artificiels !

Rob MALLET-STEVENS.



LE PARIS DE DEMAIN

par GEORGES SÉBILLE

Architecte honoraire de la Ville de Paris

QU'A-T-ON FAIT POUR LE PLAN DE PARIS ?

Parlons un peu de Paris intra muros puisqu'aussi bien on a beaucoup parlé de la région parisienne en négligeant Paris.

Chacun sait aujourd'hui que pour la région parisienne un travail d'ensemble a été fait. Pour Paris, nous ne dirons pas que rien n'est fait, mais rien de semblable à ce travail de coordination qui est l'application des enseignements de l'urbanisme. Entendons-nous bien. Urbanisme ne signifie pas travaux. Car Paris fait des travaux et des travaux admirablement exécutés. Et admirables chacun dans leur domaine propre. Mais l'Urbanisme est l'art de faire les travaux à la meilleure place, et plus encore de prévoir la place des travaux à venir, même la place des travaux que l'opinion publique et les corps élus trouvent aujourd'hui inutiles, saugrenus ou utopiques.

Et c'est aussi l'art de songer en même temps à l'hygiène, à l'éducation, à l'économie sociale et l'économie politique, à l'alimentation, aux transports, à bien d'autres choses encore et à l'esthétique toujours.

Il faut ajouter à cela une vue essentielle. C'est que la réalisation de toute œuvre d'urbanisme sera échelonnée sur un grand nombre d'années. Elle ne doit donc pas être pensée en tenant compte uniquement de nos techniques et de nos mœurs, encore moins de notre législation: il faut bâtir sur des hypothèses aussi bien étayées que possible, concernant l'évolution de ces éléments. Cela exige de la hardiesse et de la sagesse. Cela se peut. On doit le faire.

Et, condition primordiale, l'organe pensant qui prépare ainsi l'évolution d'une ville doit être dégagé du souci et même du désir orgueilleux des réalisations immédiates.

La loi fondamentale du 14 mars 1919, juillet 24, était inspirée par des gens désintéressés de la question des travaux qui avaient bien accusé cet esprit en demandant aux municipalités de désigner un homme de l'Art pour établir leurs plans et programmes.

En fait, certaines municipalités ont cru trouver dans le sein de leurs administrations les éléments aptes à remplacer cet homme de l'Art. Mais outre que ces éléments manquaient en général de la haute éducation artistique nécessaire, on a commis l'erreur de ne pas les dégager de tout rapport avec les affaires courantes. Et tous les principes de l'Urbanisme ont été abandonnés, trahis même, faut-il dire, pour permettre la solution aisée des problèmes journaliers.

Les vues de coordination entre les différents services et l'étude des incidences réciproques des multiples activités des villes n'ont pu être poursuivies dans ces conditions.

Quelques commissions auraient-elles pu réaliser cette fusion. Jamais. Les spécialistes sont paralysés dans ces commissions par la majorité qui appartient aux représentants des corps élus. Ces derniers, de bonne foi sont persuadés que le principal de l'Urbanisme, c'est de faire tout de suite quelque chose. Et on écarte — comme rêveries inutiles — ce qui en fait est essentiel.

MÉCONNAISSANCE DE LA VALEUR TECHNIQUE DE L'ART

Une autre erreur fondamentale règne dans les administrations — facilement écoutées sur ce point par les élus — et limite tout progrès. L'art est considéré comme un vêtement, qui rendra agréables au moment de l'exécution, les travaux décidés. Les artistes seraient de dangereux rêveurs, auxquels il ne faut s'adresser qu'au dernier moment « pour décorer ».

Cette erreur est en contradiction absolue avec le fait que

l'Urbanisme est un art de prévision et de composition, de coordination entre la matière et la vie: nuls mieux que les artistes cultivés ne sont en état de l'exercer.

Cette conception écarte d'emblée, dans la plupart des cas, les Architectes urbanistes, qui, à peu près seuls, en France, ont depuis quarante ans, étudié et fait progresser l'urbanisme.

Voilà donc les difficultés qu'en général l'Urbaniste rencontre dans les villes françaises. A Paris, c'est encore plus curieux. Nulle ville n'est mieux pourvue en fonctionnaires, ingénieurs, économistes et artistes de haute valeur. Un petit groupe de techniciens pourrait faire merveille si on le constituait pour les besoins de l'étude de l'aménagement futur de la ville.

L'essai avait été tenté pour les communes du Département de la Seine, mais n'a été continué après quelques mois qu'en dehors de la direction et même de la collaboration des architectes. L'impulsion donnée à ce moment a permis toutefois à l'administration de préparer la plupart de ces dossiers. Il en est résulté des plans sages, beaucoup trop sages, mais au moins chaque commune a ce plan, et avec ce plan un programme, un tracé de zones, et des règlements de construction, qui sont à signaler comme un très substantiel progrès.

Mais à Paris ? Rien, sauf des plans d'alignements, et étudiés sans qu'un plan d'ensemble ait été soumis au Conseil Municipal ni au public, alors que ce sont les données générales de l'aménagement (zones, densité de population, etc.) qui conditionnent la circulation.

On semble parti de cette idée, que ce sont les voies et la circulation qui conditionnent un plan. C'est comme si l'on voulait composer un monument en étudiant d'abord les couloirs et galeries sans s'inquiéter de l'affectation et de l'emplacement des salles principales, sans songer à la nature des matériaux à employer.

LE PLAN DOIT ÊTRE PRÉPARÉ POUR LA TECHNIQUE, LA LÉGISLATION ET LA SOCIOLOGIE DE 1987

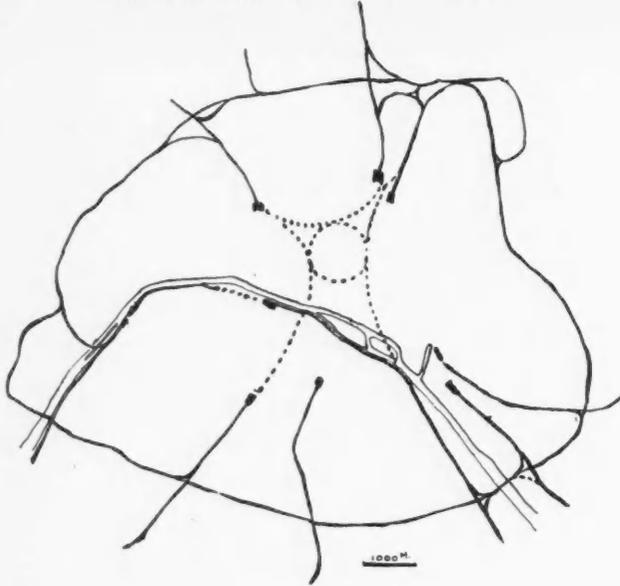
Si nous voulons nous faire une idée raisonnable de ce que devra être Paris intra muros dans quarante ou cinquante ans, nous devons donc nous demander comment penseront et vivront les hommes de ce temps; comment auront évolué les possibilités techniques; comment aura évolué la législation.

Cela paraît hasardeux. Mais cela est plus sage que de raisonner sur les mœurs, les techniques et les lois d'aujourd'hui. Les tendances des générations jeunes sont le guide le plus facile à consulter et jointes à l'examen et l'évolution des autres peuples, on peut ne pas s'aventurer dans des hypothèses sans fondement.

Déjà les jeunes ménages ne veulent plus de logements qui ne soient largement ensoleillés. Ils fuient les étages bas. Le personnel domestique devient rare. Les jeunes intellectuelles, même aisées, sont en même temps des ménagères. L'alimentation végétarienne exige des quantités croissantes en volume de légumes et de fruits. Croyez-vous que les moyens actuels de distribution des denrées pourront répondre à cette situation ?

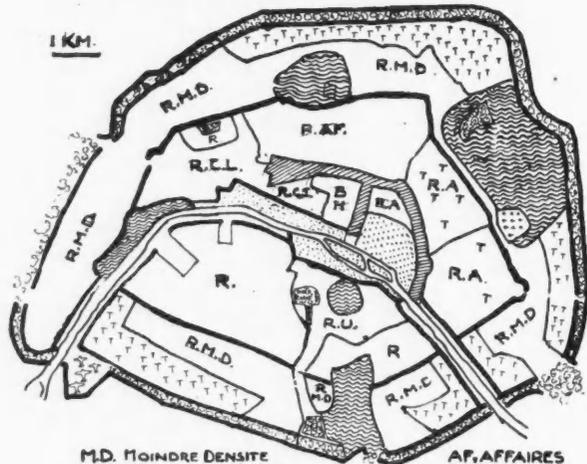
Les terrains de jeux et les jardins sont disputés par les petits aux vieillards, qui tiennent toute la place dans nos squares trop exigus. La voiture automobile demande à se parquer, puis à sortir et rentrer sans encombre à Paris. Le Lycée pour tous pose d'autres problèmes. Et où sont les bibliothèques ? Les jeunes doutent-ils que des avions atterriront en plein centre de la ville ?

QUESTION POSÉE AUX INGÉNIEURS



CROQUIS POUR L'ETUDE DES ZONES CARACTERISTIQUES
CHAQUE ZONE DEVAIT OBEIR A DES REGLES DIFFERENTES
ET A UNE ESTHETIQUE APPROPRIEE.

ZONES ACCIDENTÉES
 ZONES USINES DOMINANTES
 ZONES HISTORIQUES
 ZONE DES BOULEVARDS
 R = RÉSIDENCE U = UNIVERSITAIRE A = ARTISANAT



M.D. MOINDRE DENSITÉ A.F. AFFAIRES
 B.H. BOURSE ET HALLES C.L. COMMERCE LUXE
 CHACUNE DE CES ZONES DOIT ÊTRE ENSUITE AMÉNAGÉE
 EN ZONES PARTICULIÈRES.

Et toutes les commodités qu'on pourra trouver dans une utilisation raisonnée du sous-sol? Voyez l'enthousiasme avec lequel un groupe de jeunes fouille - c'est le cas de le dire - la question. Pourquoi ne songerait-on pas par exemple à la livraison directe des colis dans tout Paris, par tubes pneumatiques à grosse section et dans tous les immeubles? Cela ne désencombrerait-il pas la ville d'un grand nombre de voitures de livraisons?

Nos arrière petits-neveux ne trouveront-ils pas ridicule que pour aller d'Orléans à Compiègne, ou de Provins à Rouen, il faille, si l'on utilise le chemin de fer, traverser Paris en voiture?

Ne croyez-vous pas que dans vingt ans, tous les îlots de Paris, à peu près sans exception, seront considérés comme insalubres, non pas à cause de l'insalubrité de chaque immeuble, mais parce qu'il y en a dix où il y a place pour deux?

Eh bien voilà le problème de l'avenir de Paris. C'est cela, c'est tout cela, et encore tout ce qu'on peut imaginer dans cet ordre d'idées. Et ce sont ces vues qui doivent rester présentes à l'esprit, lorsque nous travaillons à préparer le Paris nouveau.

L'URBANISME D'URGENCE

Il y a bien un autre urbanisme, et en réalité, c'est le seul dont les municipalités s'occupent en général: c'est ce que j'appelle l'urbanisme d'urgence. Îlots plus qu'insalubres, carrefours meurtriers, terrains de jeux réclamés vertement par de jeunes électeurs bruyants, embouteillage des grandes voies. Mais cet urbanisme ne doit pas faire oublier l'autre, le grand, qui prévoit à plus longue échéance. Nos municipalités, celle de Paris surtout, font des sacrifices substantiels pour des réalisations immédiates, aidées par une administration avertie et des services techniques hors de pair.

Mais, faute d'un organisme qui travaille au-dessus des réalisations du moment, en maintes circonstances, élus, administratifs et techniciens décident des opérations énormes sans avoir confronté leurs travaux avec le plan des réalisations plus lointaines. Ils arrivent à barrer inconsciemment la route à leurs successeurs pour l'exécution de projets qu'ils pourraient, qu'ils devraient faciliter.

Voilà bien des critiques. Mais elles ne sont faites que pour expliquer la manière dont on peut concevoir ce qui les rendait vaines.

ORDRE DE TRAVAIL

D'abord et avant tout, constitution de l'organe jeune purement technique et réduit, dégagé des fonctions d'exécution,

qui serait chargé d'étudier les données du problème, de le poser et de rechercher les solutions.

Et que fera cet organisme une fois constitué, vers quelles conceptions hardies pensez-vous qu'il va s'orienter.

Je crois que pendant une période de documentation qui durera bien une année il verra sa doctrine se former et se désagréger plusieurs fois. Mais il y a peu de doutes qu'un certain nombre de problèmes connus mais toujours évités seront abordés. S'ils n'ont pas été abordés jusqu'ici, c'est que les solutions nouvelles semblent en désaccord avec les traditions et les intérêts municipaux. Seul, un organe indépendant peut les résoudre après avoir poursuivi librement toutes les enquêtes nécessaires auprès des conseillers municipaux, représentants naturels de la population, et auprès de tous les groupements économiques et artistiques.

Une vue d'ensemble mènera d'abord à l'établissement d'un zoning de Paris, d'une distribution en districts caractéristiques. On ne peut continuer à appliquer des règles semblables au Paris des Ambassades, au Paris industriel et artisanal, aux centres historiques de la Sorbonne et du Marais; de la Cité et de l'Île St-Louis; on ne peut traiter les centres à topographie accidentée de Montmartre ou de Ménilmontant comme l'Esplanade du Champ de Mars, ni la Vallée de la Bièvre comme le canal St-Martin.

Le Paris de la Sorbonne a ses caractéristiques et ses besoins; celui de la Bourse a les siens.

On s'est trop facilement satisfait de la seule beauté des Champs-Élysées. Il y a de la beauté partout, mais il faut la vouloir, et la vouloir pour tous: il faut qu'on puisse mener un étranger en n'importe quel point de Paris sans rougir.

Parallèlement à cette vue d'ensemble on pourra faire le tour des grands problèmes dont nous parlions plus haut.

LES HALLES

C'est tout d'abord le problème des Halles, un des plus complexes qui soit parce que les Halles ne sont pas seulement un marché, mais un centre de réexpédition. Mais est-il logique qu'un chou venant de la banlieue soit amené au centre de Paris d'abord, pour être consommé près de la barrière? N'y a-t-il pas mieux à trouver. On ne supprimera pas les Halles. Elles deviendront sans doute autre chose, marché de luxe ou bourse de l'alimentation? Je ne sais. Mais cela ne peut continuer ainsi que cela est actuellement et on doit supprimer à la fois toutes ces folles manutentions de denrées, l'encombrement et l'insalubrité qui en résultent pour Paris.

JONCTION DES RÉSEAUX

Ensuite la jonction des réseaux de chemin de fer dans Paris même se présentera comme nécessaire. En tous cas, je crois qu'elle doit être étudiée et toutes les possibilités de réalisation réservées pour la génération qui la jugera indispensable.

Cette réserve des possibilités d'avenir pour un travail qu'on ne pense pas très urgent, dont même on peut contester l'utilité avec les données présentes, est un des plus grands bienfaits qu'on peut attendre de l'Urbanisme.

LA CIRCULATION

Les grandes études entreprises par le jeune groupement dont j'ai parlé, pour un réseau de voies souterraines, confrontées avec celles qui ont déjà été présentées au Conseil municipal donneront je crois des résultats qui devront être inscrits dans le plan.

Il ne faut pas croire que cela délierait la Ville de Paris du devoir de parfaire son réseau de surface. Assurer une ou plusieurs belles traversées de Paris d'Ouest en Est (voir les suggestions faites depuis Hénard jusqu'à Le Corbusier) et d'autres traversées Nord-Sud (voir encore Hénard) je crois que tout le monde pense que c'est indispensable. Mais à mon sens cela doit être vu avec une ampleur considérable. Le souci de ces traversées des voies de surface a d'ailleurs de tous temps préoccupé l'administration, mais son erreur a été constamment de chercher à résoudre les problèmes de voirie en dehors des autres grands problèmes d'Urbanisme.

L'HABITATION

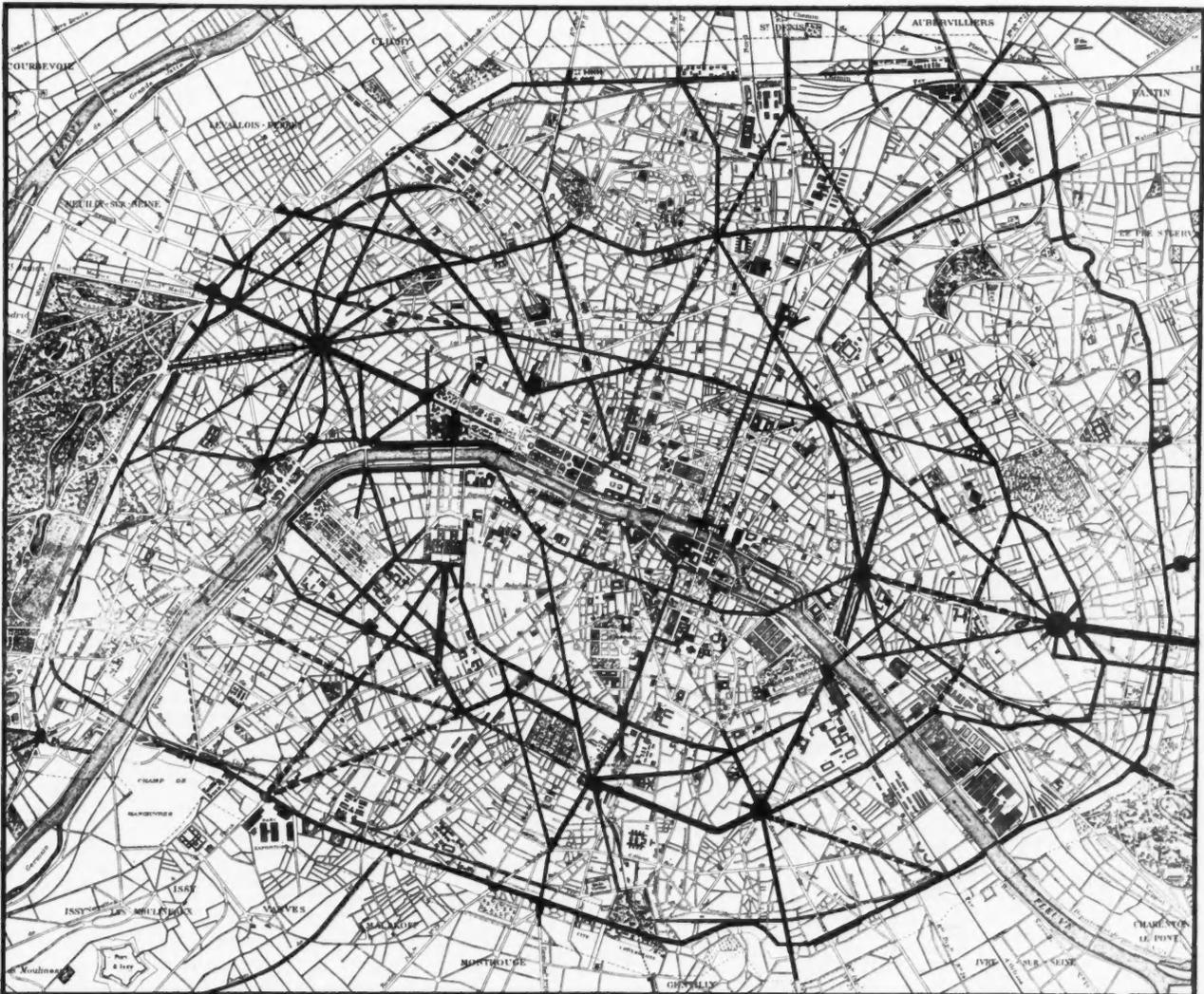
Mais si j'ai commencé par les Halles (l'alimentation est le premier et le plus immédiat des besoins) je terminerai par la question de l'Habitation. Il convient de se demander quelle pourra être son évolution. J'ai dit plus haut que dans l'avenir on considérera sans doute la plupart des îlots de Paris comme insalubres; pour moi, je le pense dès aujourd'hui. Si nous voulons que le peuple progresse physiquement et moralement, il faut attaquer cette question sans retard et partout à la fois.

Deux solutions s'opposent. D'aucuns croient à l'action indéfiniment étendue des H. B. M. et à l'intervention des pouvoirs publics — Etat, Dépt., commune — les autres ne voient de remède que dans l'action de l'initiative privée qui a donné des preuves de son activité durant tout le 19^e siècle et au début du 20^e.

Il faut remarquer d'abord la différence essentielle qui existe entre ces deux genres de réalisations.

Les offices d'H. B. M. ont une clientèle très modeste, qui ne pourrait pas payer la rente du Capital engagé. Elles ont le souci de se rapprocher autant que possible de ce que les hygiénistes considèrent comme indispensable. L'équilibre financier n'est pris en considération que lorsque les autres conditions sont remplies.

L'initiative privée a un but premier: le rapport. Elle s'adresse à la clientèle la plus capable d'accepter les conditions offertes dans un secteur donné. Elle ne s'inquiète de l'hygiène que dans la mesure où elle est imposée par des



VOIES DE 30 M. ET PLUS —
SUGGESTIONS POUR DES PERCEMENTS OU ÉLARGISSEMENTS

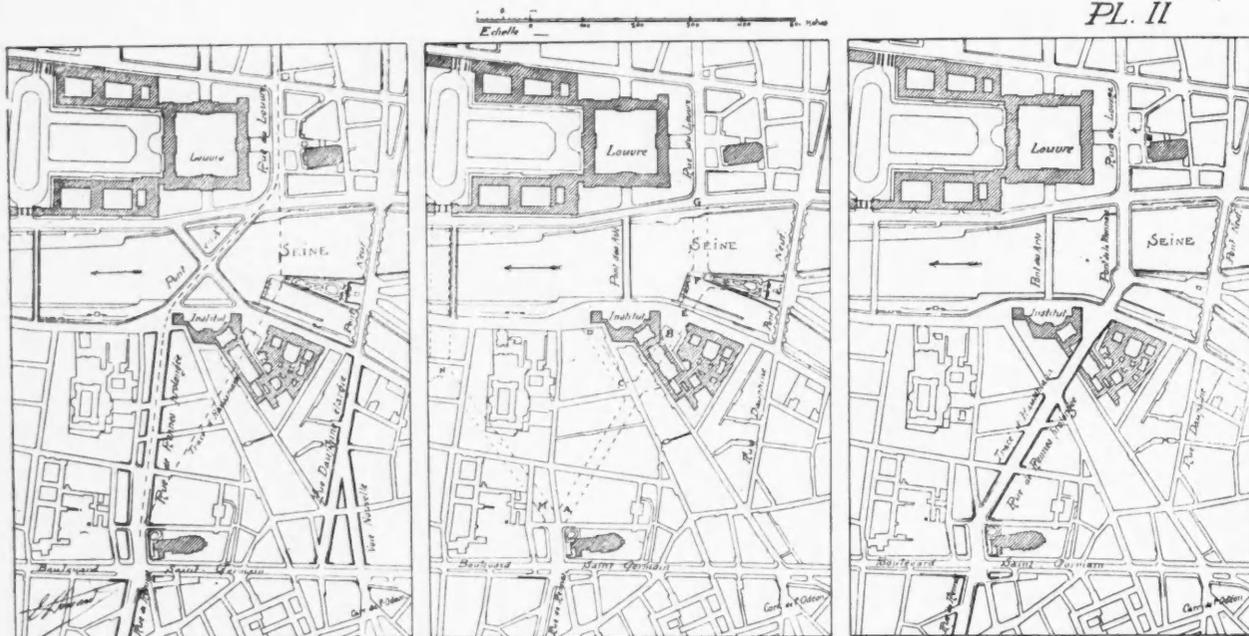
QUELQUES SUGGESTIONS

PROJETS DE TRANSFORMATIONS DE PARIS

PROJETS DE PROLONGEMENT DE LA RUE DE JENNES

Les ponts détruisaient des aspects heureux traditionnels dont la conservation est désirée; un passage sous le fleuve résoudra sans doute le problème.

PL. II



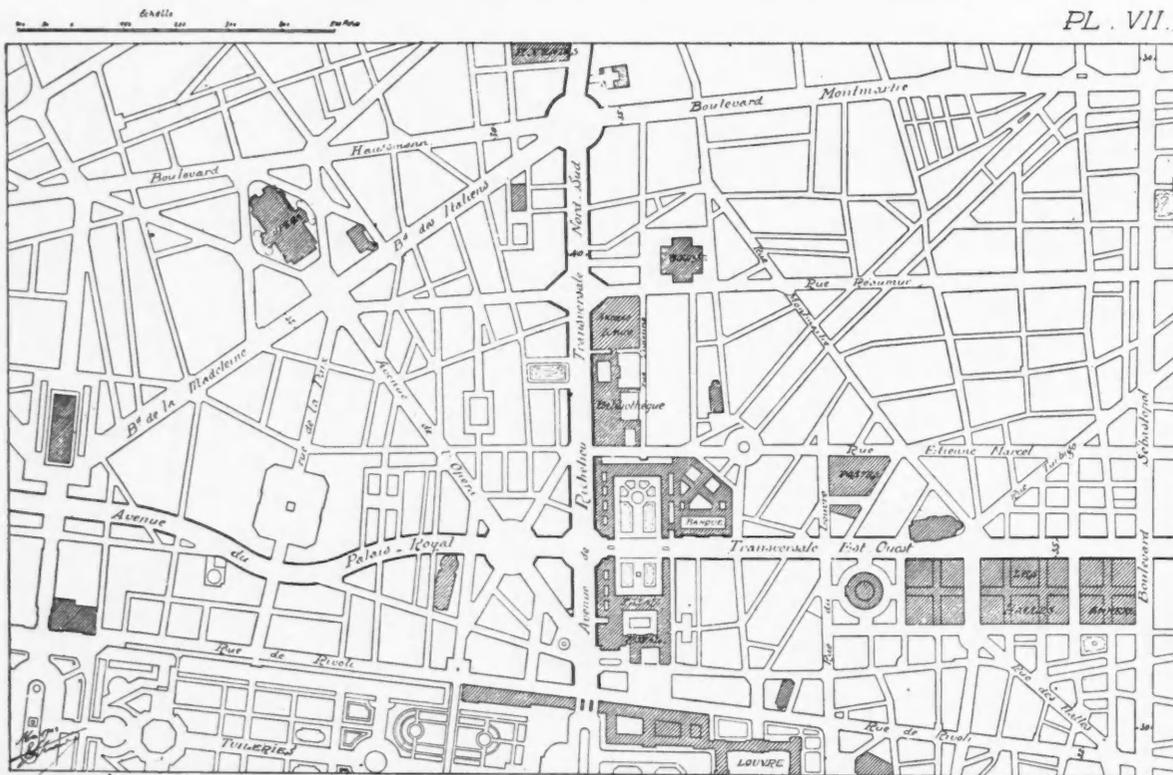
1
PERCEMENT PROPOSE

2
ETAT EN 1904

3
PERCEMENT PROJETE AVEC LE PONT DE LA MONNAIE

PROJET POUR UNE GRANDE CROISÉE A PARIS AVEC UNE AVENUE DU « PALAIS-ROYAL » ET « AVENUE DE RICHELIEU »

PL. VII.



règlements armés de sanctions. Le rôle de l'architecte est apprécié en fonction de son habileté à bourrer le terrain de constructions jusqu'à l'extrême limite autorisée par les règlements, ce qui revient à faire quelquefois des immeubles neufs insalubres, les règlements étant nettement désuets.

Mais il est très probable que c'est à la fois aux deux solutions qu'il faudra simultanément recourir, si l'on veut rénover Paris rapidement. Et cette rapidité est nécessaire aux progrès de l'hygiène.

Mais quel que soit l'exécutant, un gros danger menace les conceptions relatives à l'habitation: c'est le manque de toute règle dans notre législation pour l'organisation des îlots de maisons.

Dans les réalisations des Offices, il y a un très gros progrès à ce point de vue. En lui-même, un projet d'H. B. M. offre des garanties d'éclaircissement, d'orientation, de limitation de la surface bâtie qui sont un exemple salutaire. Mais les groupes eux-mêmes sont étudiés, sauf lorsqu'ils sont sur un terrain entouré de rues, sans s'inquiéter des maisons privées voisines. Et nous revenons à l'Urbanisme. La maison parisienne est conçue en elle-même. Rien ne la contraint à respecter l'arrivée de la lumière sur le terrain voisin. L'Urbanisme doit et veut changer cela. La conception de la propriété (qu'elle appartienne à un individu ou à un organisme) qui ne songe qu'à elle-même doit être abolie. Et là, on voit poindre une idée nouvelle. La cour a été jusqu'ici considérée comme un élément de chaque propriété. Et l'ensemble d'un îlot n'est soumis à aucun plan préalable! C'est un monde à renverser, la cour devra dans les années à venir être considérée comme un élément de l'îlot et non plus un accessoire de la maison. Il faut des cours de 1500 à 3.000 mètres carrés pour aérer des bâtiments de 7 à 8 étages au plus. Or, il n'y a presque plus de propriétés qui à elles seules peuvent les réaliser. Pour les îlots nettement insalubres, démolition complète. Intervention des pouvoirs publics soit avec la collaboration des H. B. M. qui poursuivront leurs expériences de logements collectifs, soit avec les collaborations des particuliers isolés ou groupés qui ont des capitaux à investir. Dans tous les autres îlots qu'il ne faut pas songer à remembrer car ils comportent tous une proportion de maisons saines, il faudra sans retard recourir à une réglementation de l'îlot: syndicat des propriétaires fonciers comme en matière de voies privées, plan de rénovation, par la démolition des constructions accessoires qui permettent la renaissance des immeubles sains en eux-mêmes. Et pour ceci, aide ou prêts à ces syndicats. Ceci par surcroît ranimerait singulièrement l'activité de la moyenne entreprise qui, ainsi que beaucoup d'architectes, vivait de la clientèle privée.

Leur rôle renaîtrait. Ils ont fait le Paris d'Hausmann. Avec un contrôle des pouvoirs publics mieux compris dans le sens de l'Urbanisme ils pourraient rebâtir le Paris moderne avec une variété, une souplesse d'adaptation qu'un mode purement étatiste ne pourrait atteindre. De leur côté, les Offices — dont le rôle éducateur a été énorme — continueront leurs efforts. Ils ne sont pas au bout de leur tâche.

Aussi bien la réunion de tous ces moyens d'action ne sera-t-elle pas superflue pour rendre aux habitants de Paris de l'air, de la lumière, des espaces libres, non pas dans 30 ans mais dès aujourd'hui.

APRÈS

Représentons-nous maintenant les résultats qu'on pourrait constater dans une vingtaine d'années si les vues exposées plus haut se confirmaient.

Un Paris plus propre. Les Halles devenues peut-être une Bourse de l'Alimentation. Les marchandises n'y viendraient plus qu'en partie.

De nouvelles voies. Très peu, mais très importantes, drainant une grande partie du trafic. Beaucoup de petites voies supprimées intégrées dans des îlots agrandis. Un commencement de réseau de voies souterraines: le métropolitain des automobiles. Les gares réunies entre elles? Peut-être bien, au moins quelques-unes. Je le souhaite.

Pas de ponts nouveaux peut-être, mais sans doute des passages sous la Seine.

Des maisons plus hautes dans certaines zones? Pourquoi pas? Mais avec la règle qui a manqué à l'Amérique: toute façade, même si c'est un mur aveugle doit avoir devant elle un espace égal au moins à sa hauteur, et entre ces immeubles des arbres ou des terrains organisés.

Les vieux îlots, rénovés comme nous l'avons dit, auront reconstitué quelques beaux jardins. Peut-être certains s'ouvriront-ils sur la rue. Pour ceux dont les cours-jardins seraient intérieures, ne les verrait-on pas entre les jambes — si l'on peut dire — des immeubles construits sur des piles dans la hauteur du rez-de-chaussée? Les essais faits dans ce sens sont concluants.

Et d'ici là nos idées sur les villes évolueront encore. Plus loin, dans cinquante ans, nous abandonnerons (on commence à y penser), l'idée de rue telle que nous l'avons toujours connue comme thème obligatoire. Il en restera, sans doute, de très grandes, très larges, équipées sur plusieurs étages. Et elles formeront des îlots grands comme un quart du bois de Boulogne — meublés de vastes immeubles — ou de jolies tours d'habitation — ou de tranquilles maisons, séparées par des jardins communs à tous. Le trafic de livraison se fera, dans ce temps-là par les sous-sols. Les voitures privées passeront peut-être dans ces jardins? Les piétons auront aussi leurs accès, loin des camions à travers ces jardins.

Et je crois que tout cela s'arrangera très bien, qu'on vivra mieux qu'aujourd'hui. Il y aura encore des gens pour vanter et regretter ce qu'ils auront connu dans leur jeunesse. La part de ceux-ci aura cependant été faite. De ci, de là, dans les parcs, trouvera-t-on probablement de vieux hôtels, soigneusement entretenus, des monuments vénérables conservés avec piété et bien plus respectés qu'ils ne l'ont été des époques qui se disaient conservatrices.

Georges SEBILLE.

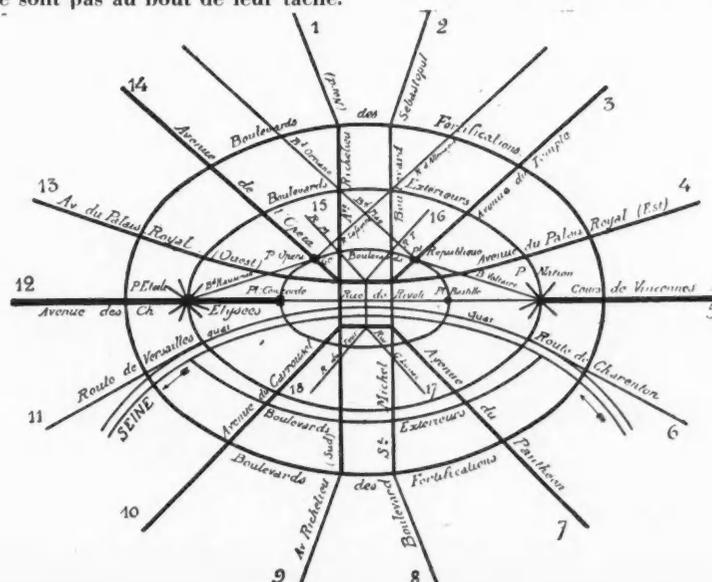
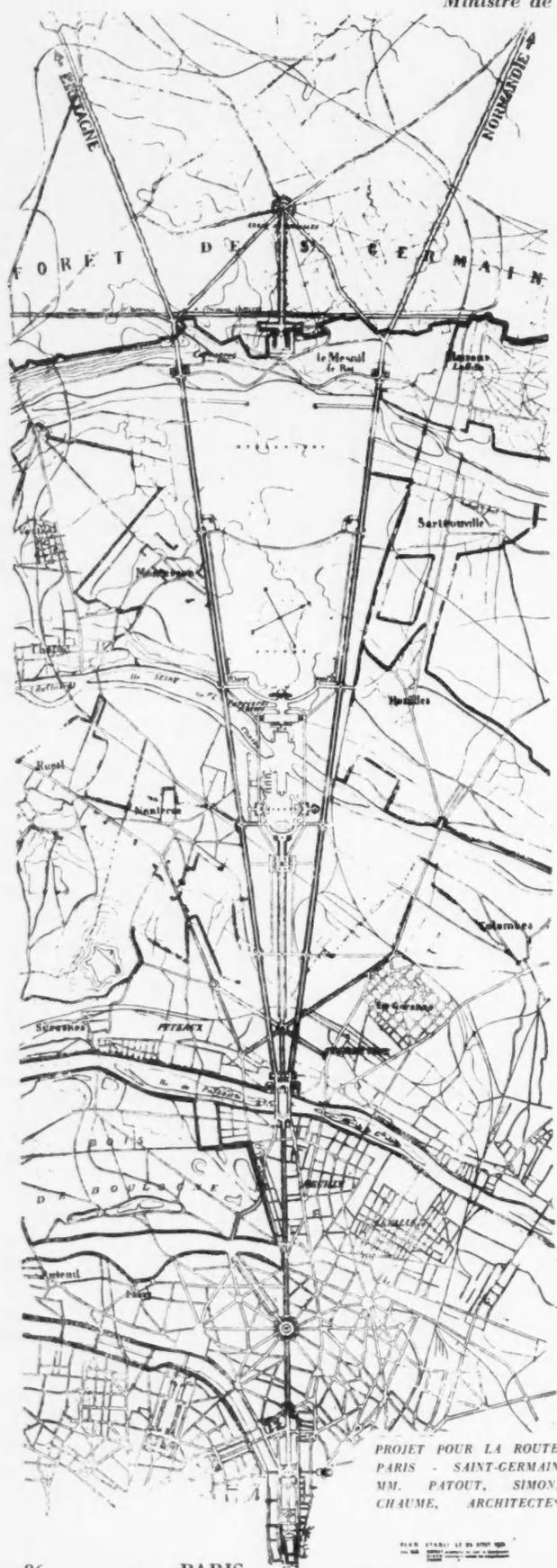


SCHÉMA THÉORIQUE DE PARIS AVEC LES NOUVELLES VOIES RAYONNANTES PROJETÉES PAR EUGÈNE HÉNARD EN 1904

LES SORTIES DE PARIS

ÉTOILE - DÉFENSE - ST-GERMAIN - LA NORMANDIE

Par Henri SELLIER
Ministre de la Santé Publique



PROJET POUR LA ROUTE
PARIS - SAINT-GERMAIN
MM. PATOUT, SIMON,
CHAUME, ARCHITECTES

Avant même que les préoccupations modernes d'urbanisme imposent, par suite du trafic intense de l'heure présente, la nécessité d'aménager, pour Paris, des sorties vastes et rapides, la construction d'une voie monumentale, continuant, dans leur axe, les avenues des Champs Elysées, de la Grande Armée, de Neuilly, de la Défense, jusqu'à la forêt St-Germain — depuis l'Arc de Triomphe du Carroussel jusqu'au château Duval — avait été, à maintes reprises, mise à l'ordre du jour des préoccupations édilitaires parisiennes.

La carte des chasses, elle-même, marque sur l'emplacement appelé, à l'heure actuelle, Rond Point de la Défense — et qui fait, en haut de la côte qui escalade sur la rive gauche, la vallée de la Seine, pendant au Rond Point de l'Etoile, placé au sommet de l'autre rive — une amorce existant d'ailleurs encore à l'heure actuelle, et qui semble indiquer, dès le XVIII^e siècle, la préoccupation d'aménager dans l'axe des Champs Elysées, une voie particulièrement importante.

Le plan d'Hausman comportait la réalisation de ce projet. Si les circonstances politiques, puis la guerre de 1871, avaient permis au Grand Préfet de donner, en banlieue, la même mesure de sa clairvoyance prestigieuse qu'il avait fournie à Paris, il est probable que la voie triomphale eut été l'un des éléments de l'exposition de 1878, qu'Hausman, à coup sûr, n'eut pas, comme ses lamentables successeurs, installée au Champ de Mars.

Au cours de la période qu'on pourrait, au point de vue parisien, comme à de multiples autres, hélas ! qualifier d'anti-urbaniste et d'anti-architecturale, qui s'est écoulée entre les deux guerres, aucune opération importante au point de vue édilitaire n'a été envisagée par une administration timorée, contrôlée par des Assemblées ayant le plus total mépris pour les préoccupations d'avenir.

S'il fut un instant question de Paris-St-Germain, c'est parce qu'un groupe de spéculateurs ayant réalisé, à propos de l'avenue de Lille, Roubaix, Tourcoing, une opération financière fructueuse, basée sur la valorisation des terrains, avait pensé la recommencer en réalisant le projet d'Hausman.

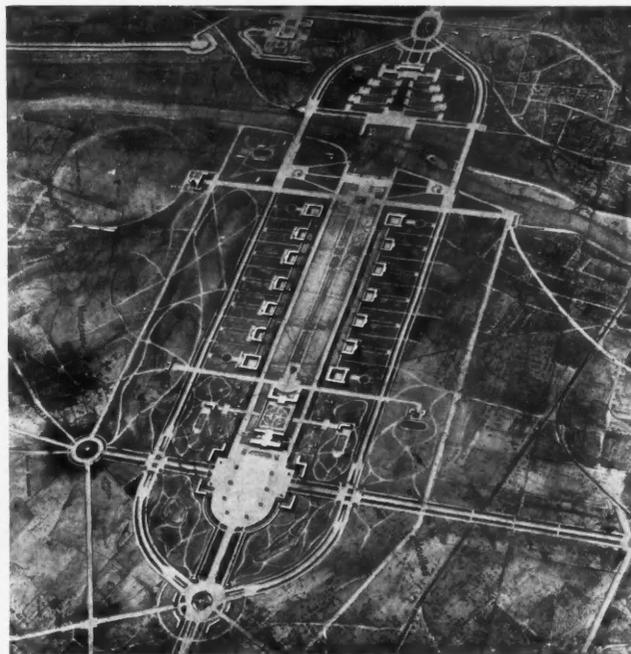
A la tête de ce groupement figurait Léon Francq, l'un des esprits les plus curieux mêlé aux spéculations qui, à la fin du siècle dernier et au début de celui-ci, ont marqué le développement des transports suburbains.

En 1912, Léon Francq avait obtenu du département de la Seine, moyennant une subvention de 450.000 frs., la concession de la route dont le prix de revient — acquisition et super-structure — devait être couvert par la valorisation des terrains riverains, sur lesquels son groupe avait obtenu des options à un prix oscillant entre 4 et 6 frs le mètre !

Le 29 Juin 1912, une loi avait approuvé la convention conclue entre Léon Francq et le Département de la Seine: la route devant comporter 40 mètres de largeur. Une servitude non ædificandi de 5 mètres frappait les propriétés riveraines.

Il s'en fallut de fort peu de chose que l'opération fut réalisée. Malheureusement Léon Francq était un esprit fort indépendant, il avait eu, dans ses affaires du Nord de la France, maille à partir avec le tout-puissant groupe Empain, qui prétendait monopoliser les transports électriques en France en général, et dans la région parisienne en particulier.

La route Francq devait comporter un tramway à circulation rapide sur plate-forme spéciale, et faire, par cela même, une concurrence meurtrière aux vieux tramways Paris-St-Germain, appartenant au groupe germano-belge que représentait le baron Empain.



Le développement des services et des administrations de l'Etat, les rapports de plus en plus fréquents entre les divers ministères, l'insuffisance des locaux actuels mal adaptés à cet usage ont conduit plusieurs architectes à envisager un regroupement des divers ministères. D'autre part, l'encombrement des artères du centre de Paris, et la rapidité des moyens de transport, le développement de la ville vers l'Ouest, les grands projets — en voie de réalisation — qui feront de la « Voie Triomphale » Etoile-St-Germain l'axe du Paris de demain, ont donné l'idée de créer, à l'entrée de la Forêt St-Germain une « Cité du Gouvernement », qui réunisse en un vaste ensemble harmonieusement composé les Palais des Chambres, de la Présidence de la République, des ministères, du Conseil d'Etat, de la Cour des Comptes, etc., etc... entourés de verdure, largement reliés entre eux, efficacement protégés contre d'éventuelles attaques aériennes, complétés par des cités d'habitation, des cercles, aéroports, terrains de jeux, etc...

A gauche, un projet de Mme P. Vago; à droite, projet de M. Persitz s'inspirant des mêmes principes.

Le boycottage financier des projets Francq fut organisé, et la guerre survint sans que la société qui devait exécuter les travaux ait pu être constituée.

En 1927, un autre groupe financier, appuyé par la Société de construction des Batignolles, sollicitait du Département de la Seine, une concession tendant à faire revivre le projet Francq.

Pris en considération par le Conseil Général, ce projet qui s'est révélé rapidement ne pas comporter de bases financières sérieuses, n'eut aucune suite. L'année suivante, l'Assemblée départementale était appelée à délibérer sur une formule qui, pour la première fois, était placée sur un plan public.

Une Société traitait avec le Département de la Seine, pour procéder en régie « intéressée », à l'exécution des travaux, et aux acquisitions éventuelles de terrains tendant à urbaniser une zone allant parfois jusqu'à 2 km. de la partie de la banlieue ouest située dans le voisinage de l'axe Paris-St-Germain. Mais pour réaliser cette opération, il était nécessaire que l'autorité publique soit pourvue, en matière d'aménagement, des attributions que seuls les Décrets-loi du 16 Juillet 1935, complétant la loi de 1832 sur l'aménagement de la région parisienne, lui ont accordées ultérieurement.

Un projet de loi tendant à attribuer au syndicat interdépartemental de Seine et Seine-et-Oise qui devait exécuter l'opération des pouvoirs dont il s'agit, fut déposé, et un rapporteur désigné.

Malheureusement, une fois de plus, les oppositions considérables émanant, soit des propriétaires intéressés, soit des financiers à qui il rendait toute spéculation impossible, empêchèrent le projet de venir à l'ordre du jour du Parlement.

La question est donc, à l'heure actuelle, entière. Elle peut et doit être reprise dans le plus bref délai. Il n'est plus nécessaire qu'elle ait l'envergure prévue au projet de 1928.

Les nouveaux règlements sur l'aménagement et l'extension permettent de créer et maintenir les servitudes indispensables à l'aménagement de la région, sans que les terrains soient préalablement acquis.

Dans le plan des travaux à exécuter en vue de poursuivre l'aménagement du grand Paris, la sortie: Paris-St-Germain doit être inscrite au premier rang. Elle résoudra le problème posé par l'augmentation inouïe de la circulation automobile vers la forêt de St-Germain, les sites admirables de la Basse-Seine, les plages de Normandie et de Bretagne.

Elle permettra au trop-plein de population des faubourgs et du centre parisien, de refluer vers les plaines de Nanterre et de Montesson, à l'opposé desquelles les vents dominants chassent les fumées et vapeurs de la zone industrielle constituée aux abords de la capitale !

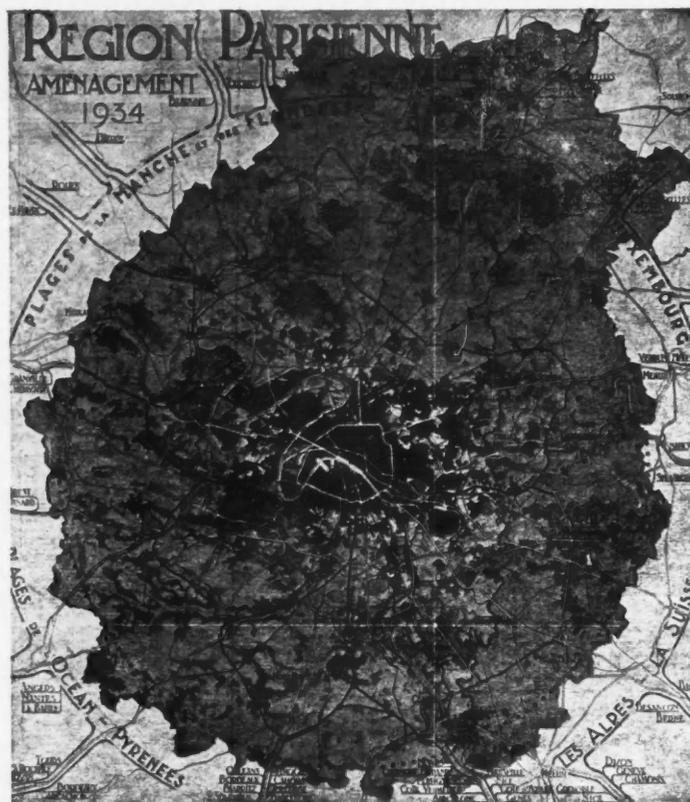
Elle mettra l'immense espace libre de 3.700 hectares que constitue la forêt de St-Germain plus près de l'Hôtel de Ville que ne l'était le Bois de Boulogne en 1900, avant la construction du métropolitain !

Elle sera le point final à l'ensemble architectural unique au monde, que les grands urbanistes français de Gabriel à Haussman, ont constitué de l'Etoile à la cour du Carroussel.

Des taillis qui avoisinent l'Etoile-du-Buisson-Richard dans la forêt de St-Germain, on aperçoit, dans le lointain, en partie masqué par les quelques lotissements innombrables et les cheminées d'usine qui gagnent de plus en plus, le sommet de l'Arc de Triomphe.

Le jour où le projet sera réalisé, la place de la Défense constituera le point culminant d'une perspective de 13 km. telle que dans l'espace et au cours des temps, aucun génie humain n'a pu en réaliser une semblable.

Henri SELLIER,



CE QUE CONTIENT LE PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION PARISIENNE

Par Jean ROYER

*Urbaniste-adjoint du Comité Supérieur
d'aménagement de la Région Parisienne.*

Maintes fois évoqué dans la presse quotidienne, le plan d'aménagement de la Région Parisienne a pris surtout figure d'un plan d'opérations routières, d'un plan de grande circulation.

Certes, le problème de la circulation fut l'un des plus graves à étudier et à résoudre; mais on est dans l'erreur lorsque l'on suppose que le plan régional a abordé ce seul problème.

A la suite de la poussée intense de population qui s'est produite autour de Paris pendant les années d'après guerre des agglomérations énormes ont surgi en quelques mois sur des terrains alors exploités par la culture maraîchère ou même la grande culture, parfois aussi — et cette destruction restera une de nos plus lourdes fautes — à l'emplacement de vastes forêts.

Cette population nouvelle, qui grossissait, pendant certaines périodes, à la cadence de 2.000 habitants par semaine, vint se fixer au hasard des limites administratives communales, souvent sans liaison avec les centres urbains déjà occupés, avec des aménagements rudimentaires, une voirie incomplète, sans services publics, au gré des propriétés à vendre et des spéculations déchainées.

Un plan directeur eût dû intervenir dès le début de cette poussée. On y songea pour le département de la Seine, en 1919, lorsque fut constitué le « bureau d'études de l'Extension » qui s'efforça de la discipliner en mettant à l'étude un plan général intéressant les 80 communes du département. Mais rien ne fut entrepris pour la Seine-et-Oise qui constituait pourtant la véritable zone d'expansion de la Capitale.

Il faudra attendre la constitution du Comité Supérieur de l'Aménagement et de l'Organisation générale de la Région Parisienne, en 1928, pour que soient entrepris, sur l'initiative des techniciens du Comité, un recensement général des territoires formant le « Grand Paris », et attendre enfin le vote de la loi du 14 Mai 1932 pour donner un statut au plan régional. La région, telle qu'elle était définie, intéressait 656 communes, réparties sur 4 départements (Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Oise) et groupant environ 6.500.000 habitants.

La crise — à quelque chose malheur est bon — avait arrêté brutalement l'extension pléthorique de Paris. On se trouvait devant un territoire très vaste occupé dans maintes parties, mais laissant entre ses agglomérations des espaces encore agricoles, des jardins, des forêts.

Le premier objectif du plan régional fut de préserver ce qui pouvait encore être préservé, avant de songer à réaménager ce qui était incohérent.

On a reproché au plan régional de n'avoir point encore indiqué une répartition de territoires destinés aux quartiers de peuplement futur: cités nouvelles, soit satellites, soit linéaires. Le plan est, dans sa forme actuelle, on peut le dire, beaucoup plus un plan de *non extension* qu'un plan d'extension, limitant à un territoire assez restreint, sur chaque commune, les possibilités de construction. Ces limites qui ont pris le nom de « périmètres d'agglomération » ont été fixées en accord avec chaque municipalité, en tenant compte de l'importance de la commune, de sa liaison avec Paris, de ses voies d'accès, du caractère de ses terrains.

Il était nécessaire de ne plus mettre une administration municipale en face de demandes de constructions pouvant intéresser n'importe quel point de son territoire. La commune devant assurer à tous ses habitants un minimum de services publics — viabilité, eau, gaz, électricité, enlèvement des ordures, police, écoles, œuvres sociales, etc... — aucun budget municipal ne résiste devant un éparpillement de la population sur tout le territoire communal si l'on doit assurer à tout ce minimum de services publics. C'est donc à la fois dans le but de regrouper les agglomérations urbaines et de protéger l'équilibre des budgets communaux que cette limitation du périmètre d'agglomération a été conseillée, puis fixée.

Au-delà de ce périmètre, c'est, en principe, la « campagne ». C'est la culture, ce sont les jardins, les espaces libres, c'est ce que l'on a appelé la « zone non affectée ». Toutefois, y sont autorisées, en plus des bâtiments nécessaires à l'exploitation agricole, les constructions de caractère résidentiel n'entraînant pas pour la commune de charge pour son budget, c'est-à-dire, de constructions se suffisant à elles-mêmes en matière d'eau potable ou d'évacuation d'eaux usées. Un minimum de terrain est donc nécessaire, pour permettre sans risque de contamination de la propriété voisine, l'établissement d'un puits et d'une fosse.

Y sont autorisées, sous réserve d'approbation par l'autorité supérieure, les cités nouvelles assurant par leurs propres moyens tous leurs services publics, et à la condition que leur établissement soit reconnu nécessaire. Egalement certains établissements industriels pourront y prendre place. Mais ces autorisations auront un caractère tout à fait exceptionnel.

Ainsi seront sauvegardés, dans toute la mesure du possible, les aspects si typiques de l'Île de France, ses vallées frangées de bois, ses grandes plaines seulement coupées par le rythme des meules, ses fraîches prairies s'étalant au pied d'un village aux maisons blanches recouvertes de tuile plate.

Et dans les parties les plus proches des agglomérations, aux abords des lotissements incohérents qui surprennent péniblement l'étranger et que l'on nous reproche si justement, des plantations nouvelles, variables d'épaisseur, masqueront pour le promeneur, le touriste, les points trop compromis, ménageant quelques trouées, quelques vues sur les rares monuments méritant le regard ou sur les coeteux lointains qui ferment l'horizon.

La part du feu, dira-t-on. Mais une étape devra suivre, aussi importante que celle qui limite désormais les erreurs et dissimule celles trop criardes : ce sera l'étape du réaménagement de ces régions par trop déshéritées. Certaines démolitions, des percements de voies nouvelles, des plantations, autant de points de départ d'un réaménagement intérieur. De grosses dépenses seront alors à engager, dépenses que la commune ou même le département seront dans l'impossibilité de supporter. Aspect des plus graves du problème de l'aménagement régional.

Ces mêmes difficultés d'ordre pécuniaire se présentent pour la protection des espaces libres. Certaines forêts domaniales à l'Ouest et au Nord de Paris constituent des réserves d'air inappréciables pour les Parisiens ; certains massifs forestiers n'ont-ils pas été désignés sous le vocable évocateur de « Bois de Boulogne du Grand Paris » ? D'autres forêts, propriétés particulières, des parcs, des grands domaines, jouent un rôle tout aussi salutaire. Leur conservation s'impose, au même titre que les bois domaniaux ; mais leur entretien suppose une aide importante dont le mécanisme est loin d'être résolu. D'autre part, dans les régions actuellement désavantagées, des emplacements importants ont été réservés dans le plan régional et destinés à l'aménagement de parcs publics ou d'espaces plantés.

La protection des sites principaux de la Région parisienne a été également l'un des points étudiés par le plan régional. Sceaux et son canal, Meudon et son point de vue, Marly et les vestiges du domaine de Louis XIV, enfin les

deux sites universellement connus : Versailles avec son parc et sa perspective infinie, Saint-Germain et le panorama qui se découvre de sa célèbre terrasse, font l'objet de tout un ensemble de servitudes et de mesures de protection. Ces mesures s'étendront ensuite, par l'intermédiaire des plans communaux, aux témoins nombreux : châteaux, églises, monuments, parcs privés et résidences, etc... que les générations passées se sont pluées à rassembler autour de Paris et que notre génération a le devoir de conserver et de mettre en valeur.

Est-il utile, enfin, de parler ici du problème de la circulation générale ? Les détails en sont connus. Le XVII^e et le XVIII^e siècles nous ont laissé, autour de la capitale, l'amorce d'un splendide faisceau de routes rayonnantes, mais les tracés de ces voies se sont heurtés, dès la sortie de Paris, aux anciens villages construits le long du grand chemin de passage, créant ainsi des étranglements qui s'avèrent aujourd'hui incompatibles avec la circulation automobile.

Il a donc été prévu des voies nouvelles, rejetant la circulation de grand trafic hors de ces agglomérations, tout en maintenant pour leur vie locale, l'ancienne route qui les traversait.

Entre ces voies rayonnantes et certaines voies les reliant transversalement entre elles un excellent réseau routier dessert les agglomérations des 656 communes de la région, dont les voies essentielles ont été aménagées ou élargies, et qui comporte, comme le réseau des grandes rayonnantes, un certain nombre de voies nouvelles contournant les villages trop denses.

Mais pour assurer le libre accès et les sorties de Paris, il était nécessaire de superposer à ce réseau intercommunal de larges voies, à caractère spécial, qui seront réservées uniquement à la circulation de grand trafic, véritables autoroutes reliant sans obstacles, sans croisements à niveau, Paris à la grande banlieue et au pays tout entier. Le plan directeur en prévoit cinq.

C'est la Voie Triomphale, prolongeant l'avenue des Champs-Élysées jusqu'au cœur de la forêt de Saint-Germain, tracé déjà envisagé par Colbert. C'est l'autoroute de l'Ouest, dont la construction est déjà entreprise et qui, partant de Saint-Cloud, conduit à travers les forêts de l'Ouest de Paris, vers Mantes et la Vallée de la Seine, vers Trappes, Chartres et la Normandie. C'est l'autoroute de l'Est qui relie, par le Bois de Vincennes, Paris aux grandes voies se dirigeant vers l'Europe Centrale. C'est enfin l'autoroute du Bourget, desservant spécialement le grand aéroport commercial de Paris. Ces cinq rayonnantes seront à leur extrémité, reliées entre elles par une circulation en rocade, de même caractère.

Pour le tourisme et la promenade, d'autres voies nouvelles ont été également prévues : traversant de belles forêts comme celles de Sénart ou d'Armainvilliers, longeant les vallées pittoresques, ou reliant entre eux, comme le fait la route dite « Route des Parcs » les sites magnifiques de l'Ouest de Paris.

Si l'on ajoute encore à ce rapide exposé les mesures indiquées en matière d'utilisation du sol : proportion des parties construites sur les terrains à bâtir, répartition des agglomérations en « zones » avec hauteur de construction et densité pour chacune des zones envisagées ; les mesures s'appliquant aux zones industrielles ; enfin la réorganisation et l'extension des services publics : égouts et assainissement, alimentation en eau potable, transports en commun et métropolitain, etc..., on aura résumé l'essentiel de ce que comporte le plan d'aménagement de la Région Parisienne.

Issu de la loi du 14 Mai 1932 qui, la première en France, appliqua les principes d'urbanisme régional, il s'est borné jusqu'alors à fixer les grands principes que doit comporter tout plan directeur d'aménagement. Sa mise au point dans les détails, par l'intermédiaire des plans communaux devra suivre sans délai sa déclaration d'utilité publique par le Conseil d'Etat.

Jean ROYER.



Photo Cie aérienne française

La place de la Concorde, la Seine, les Tuileries, les Champs-Élysées. Une composition de quatre espaces libres — ce qu'il y a de plus beau à Paris — et l'un des grands chefs-d'œuvre d'urbanisme de notre civilisation.

Mais c'est du passé.



Cliché Cie aérienne française

Dans la partie haute de la photographie, les mêmes quartiers que sur la photographie vis-à-vis. Mais aux premiers plans, la Seine, les Tuileries, la Concorde, les Champs-Élysées, les Invalides, le Champ-de-Mars et l'École Militaire. Tout ce qui fait la célébrité de Paris.

Ce sont les espaces libres: rivières, jardins, esplanades, parcs, qui font la beauté d'une ville, avec quelques monuments principaux, beaucoup plus que la grisaille, le jeu de fond des constructions courantes.



Cliché Cie aérienne française

Ce qui marque une ville et lui donne son caractère, c'est un espace libre.

- Place Bellecour à Lyon;
- Les Quinconces à Bordeaux (à gauche);
- Le Forum à Pompéi;
- Central Park à New-York;
- Hippodrome à Constantinople;
- La place impériale à Ispahan;
- Les places de Nancy, etc., etc...



VUE D'UNE PARTIE DE PARIS ET DE SA BANLIEUE NORD

Cliché Cto aérienne française

Répartition uniforme du système d'habitat. Seuls accidents: St-Lazare, le Cimetière Montmartre, le Gaumont et le Sacré-Cœur. Mais pas un seul espace vraiment libre.

MYSTIQUES ET ESPACES

Par Eugène BEAUDOUIN

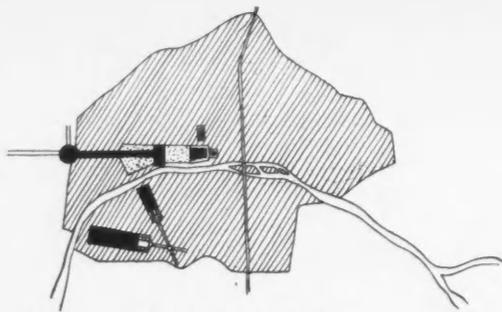
Depuis un demi-siècle, toutes les questions d'urbanisme sont dominées par l'accroissement extraordinaire des agglomérations. Cette extension s'est manifestée avec une telle rapidité et les questions vitales qu'elle pose sont d'une telle urgence, que l'on essaie péniblement de faire face aux exigences les plus immédiatement utilitaires, sans y parvenir d'ailleurs, puisque nos villes sont tellement encombrées que la circulation y devient très difficile et que la vie y est complètement faussée dans presque toutes ses formes.

Il est donc naturel que la circulation, question de vie ou de mort pour nos agglomérations urbaines, soit toujours traitée en première urgence. C'est en fait ce qui s'est produit. Au village, où la vie de demain est souvent commandée par un simple tracé d'évitement. Dans les plus grandes métropoles. A New-York par exemple, la pièce maîtresse du dossier d'aménagement régional est le plan du réseau d'Highways (dont plusieurs sont déjà en fonctionnement) qui distribue Manhattan par cet autostrade de cein-

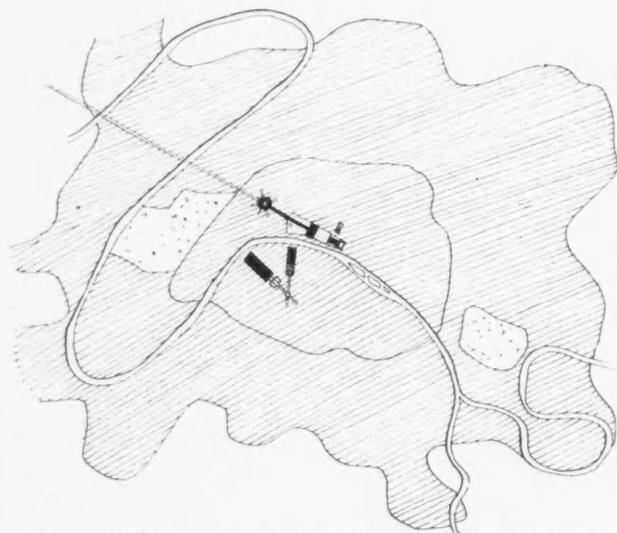
ture surélevé dont une grande partie est en service depuis plusieurs années sur la rive gauche de l'Hudson.

A Rome où la circulation était relativement moins intense, cette résille d'autostrades a été projetée et exécutée avec une grande rapidité, ce travail étant facilité par la survivance des voies de la Rome antique et la faible densité des faubourgs; aussi le problème des dégagements centraux a-t-il été attaqué par ce même plan d'aménagement, et à l'heure actuelle, les deux opérations sont réalisées.

A Paris, le plan d'aménagement de la région parisienne, plan Prost de 1934, est presque uniquement un projet de création de 5 voies nouvelles, traversant cette région et desservant Paris. Une faible partie est lentement en cours d'exécution, et même si ce travail considérable était terminé, il viendrait se heurter au problème de la pénétration dans la Cité, qui restera posé tant qu'une courageuse intervention chirurgicale n'aura pas porté son action au cœur même de la Ville.



PARIS A LA FIN DU XVIII^e SIÈCLE



LES VIDES CORRESPONDENT A UN VOLUME D'AGGLOMERATION QUI A AUGMENTÉ DEPUIS (AU CENTRE) SANS CRÉER LES NOUVEAUX ESPACES LIBRES EN PROPORTION DES BESOINS ACTUELS.



L'ETAPE URGENTE, LE PLAN PROST, LES VOIES DE DEGAGEMENT

Un admirable parti de dégagement circulaire avait été proposé dès l'après-guerre par Prost, conseillant d'aménager une autoroute (sans croisements) au fond du fossé « existant » des fortifications, passant ainsi, (avec ses rampes d'accès sur les glacis) « en dessous » de chaque porte, solution remarquablement élégante et économique, que l'on ne peut plus envisager aujourd'hui après un coûteux nivellement. Les tunnels actuels sont la preuve même de l'intérêt de cette proposition.

Mais « circulation » et « dégagements centraux » sont deux chapitres d'un même problème et cela nous coûte chaque jour des fortunes en temps, en santé et en puissance laborieuse, gaspillées bêtement aux barrages des carrefours. On s'est efforcé de débrouiller le problème extra-muros, mais rien n'a été fait intra-muros.

Cet état de choses est probablement une des raisons principales du déclin actuel de Paris, qui s'étirole, s'asphyxie et descend lentement au palmarès des capitales de l'activité mondiale.

Résoudre cette question est œuvre de salut public, elle nécessite une grande hauteur de conception et une grande puissance de négociation; c'est un travail de longues années, c'est là, programme de gouvernement.

Il y a dans l'espoir que chacun place en l'Exposition un peu de ce sentiment et la volonté de secouer cette torpeur; mais, quel que soit son succès, il ne saurait en résulter qu'un coup de fouet, dont l'action ne sera durable que si on l'étaye par une courageuse remise en état du centre de la ville.

C'est pourquoi le choix de l'emplacement de l'Exposition était d'une telle importance.

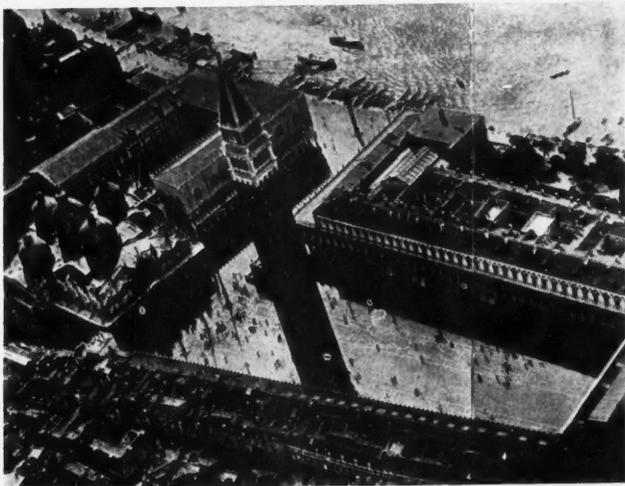
La congestion circulaire est à craindre. Il eût été préférable de choisir l'abcès de fixation plus loin du centre. Dès aujourd'hui, la ville est gênée, avant même l'ouverture; et l'Exposition elle-même ne peut en aucun point se développer à l'aise. Nombre de manifestations sont impossibles, faute de place pour le public; des fêtes nombreuses sont interdites pour des raisons de sécurité ou de service d'ordre irréalisable.

Les espaces libres des grandes compositions, les vides indispensables à leur mise en valeur, les repos qui inspirent le respect des plus nobles monuments, sont encombrés, défigurés; et malgré cela, il n'y a pas un seul emplacement libre, capable de recevoir, de développer, de composer et ordonner un programme destiné à de grandes masses de spectateurs.

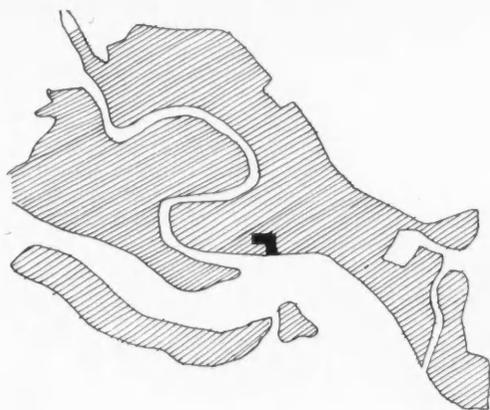
Cependant, il y a quatre ans, dans un concours public, le choix de cet emplacement avait été l'objet même de la consultation, 76 concurrents sur 78 avaient fait de cette recherche la base même de leurs études et s'étaient efforcés de trouver extra-muros le quartier à aménager définitivement à cette occasion, pour y organiser des circulations et des espaces libres, et non pas augmenter encore la densité des quartiers encombrés.

L'afflux extraordinaire des hommes vers les agglomérations a déterminé la spéculation. L'attention s'est portée vers une augmentation constante de la densité, dans le cadre d'une réglementation de voirie, toujours commandée par les événements. La superposition des logements d'abord, puis la suppression des jardins et des parcs a caractérisé pendant le siècle dernier les transformations des centres de villes, puis on s'est attaqué enfin aux grands espaces libres, prévus et aménagés pour rester vides.

Dans la fièvre de bâtir pour loger les nouveaux arrivants, on a oublié, pendant plus d'un siècle que dans une composition, quelle qu'elle soit, il faut des pleins et des vides et le Champ de Mars a disparu. Pourtant il est facile de se rendre compte quelle importance extraordinaire prend un volume vide et « nu » dans la physionomie d'une ville (la place Bellecour à Lyon, la place St-Marc à Venise, l'Esplanade des Invalides à Paris, la place Impériale à Ispahan) quand il s'agit d'une volonté ordonnée et policée. Mais

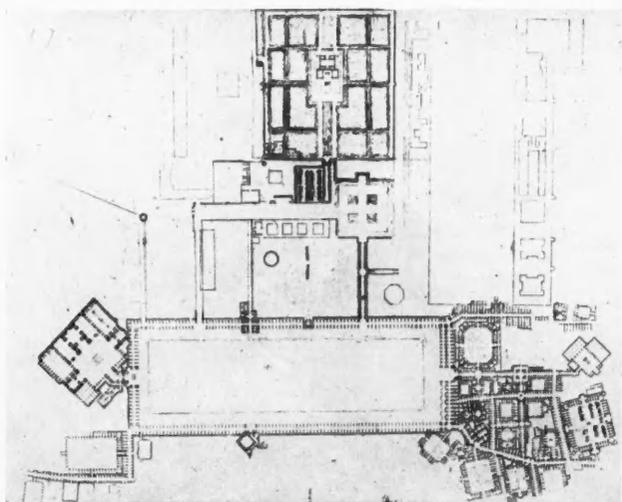


VENISE, LE CŒUR DE LA VILLE. Un grand espace libre, nu.



VENISE

Là aussi, toute la vie de la cité, ses beautés les plus célèbres, ses points de vue illustres sont: Place St-Marc, la Piazzetta et sur le quai avec la Salute et le Rédempteur.



ISPAHAN. La place impériale.

encore cette vertu résiste au désordre du cadre (à Tempelhof, de Berlin), et aux nouveaux terrains de la Bourse à Marseille, où l'on sent si nettement qu'un « ordre » ceinturant une place vide, percée sur le vieux-port et la Canebière marquerait toute la physionomie de la ville d'un cachet indélébile de clarté et de grandeur.

A Paris, le cas du Champ de Mars est typique; qu'il soit le fruit d'une politique insouciance ou, au contraire, longue-

ment méditée et discrètement conduite, c'est là un point de vue que nous n'avons pas à examiner. Pour nous, le résultat est là.

Nous n'avons plus de Champ de Mars, et c'est un élément qui nous manque dans l'équipement de l'agglomération.

Depuis deux ans, il ne s'est pas passé de semaine sans qu'un vœu du Gouvernement, un programme de grande collectivité, le désir d'un organisme important, soit abandonné, faute de pouvoir être développé dans un cadre conçu et réalisé à l'échelle des besoins modernes d'une grande capitale.

Qu'il s'agisse de fêtes de toutes sortes depuis les glorifications abstraites les plus élevées jusqu'aux cortèges ou défilés, commémorations, célébrations ou simples réjouissances populaires, meetings, démonstrations sportives ou militaires, exhibitions, congrès ou spectacle des masses de toutes sortes; nombreux sont les programmes qui ne peuvent être réalisés intégralement dans les cadres actuels, sans subir une telle empreinte qu'ils en sont défigurés et plus nombreux sont ceux qui sont abandonnés, faute de pouvoir être étudiés.

Dans l'ordonnance des grandes manifestations populaires, comme dans toute œuvre de composition, il s'agit d'expri-

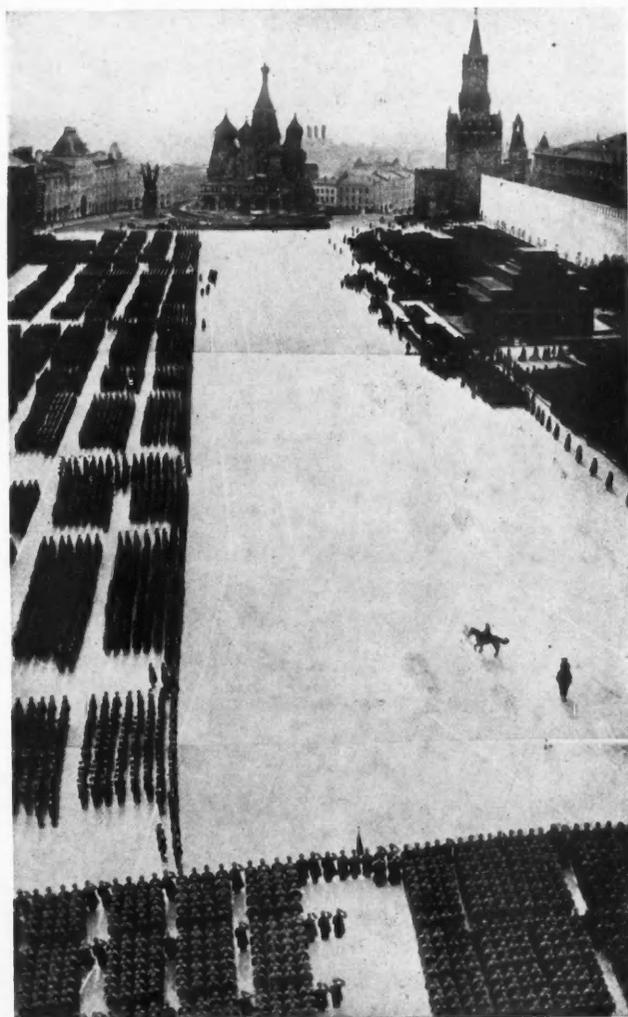


Photo France Presse

MOSCOU. La place Rouge pendant une cérémonie.

mer une volonté, symbole d'une idée à l'aide de moyens matériels. Ceux-ci comportent pour le maître d'œuvre le cadre avec ses installations fixes, avec ou sans équipement provisoire et les éléments humains, spectateurs, acteurs (ou en même temps spectateurs et acteurs) l'un et l'autre étant en rapport de volume naturellement.

Les obligations à observer, les conditions de tous ordres à remplir, esthétique, moral, possibilité matérielle, sécurité, durée, saisons, date et heure, facilité de service d'ordre,



NEW-YORK

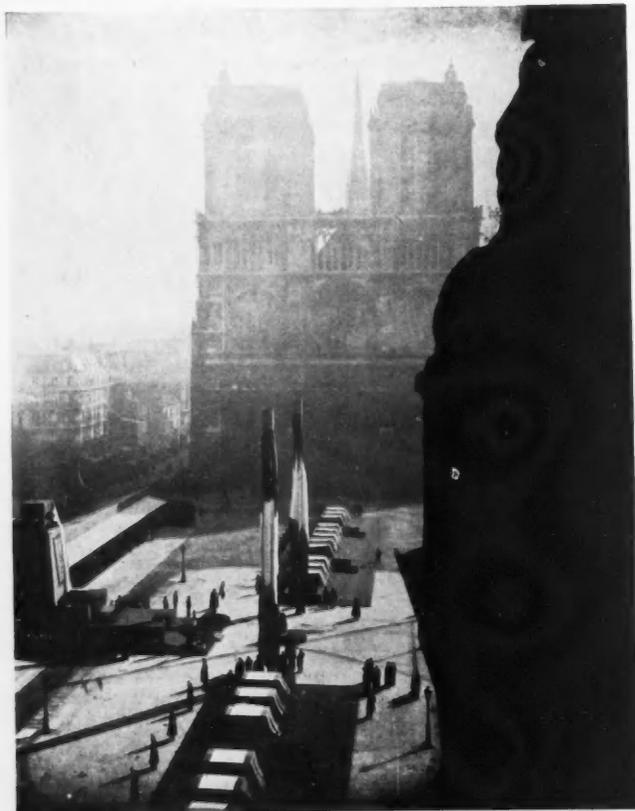
Passage d'un cortège de parade dans Broadway.

Photo Keystone



NEW-YORK

Dans l'agglomération gigantesque, le contraste de Central Park est un effet de composition saisissant.



PARIS

Obsèques nationales des membres de l'expédition Charcot sur le parvis de Notre-Dame. Spectacle émouvant par sa dignité, sa mesure et sa conception harmonieuse (Ventre, architecte).

circulation, accès et dégagements, secours, etc... sont telles qu'on ne peut utilement organiser quoi que ce soit dans cet ordre d'idées sans disposer d'un cadre conçu à cet effet.

Il faut créer pour le Paris de demain les espaces libres et les vides qui lui sont nécessaires.

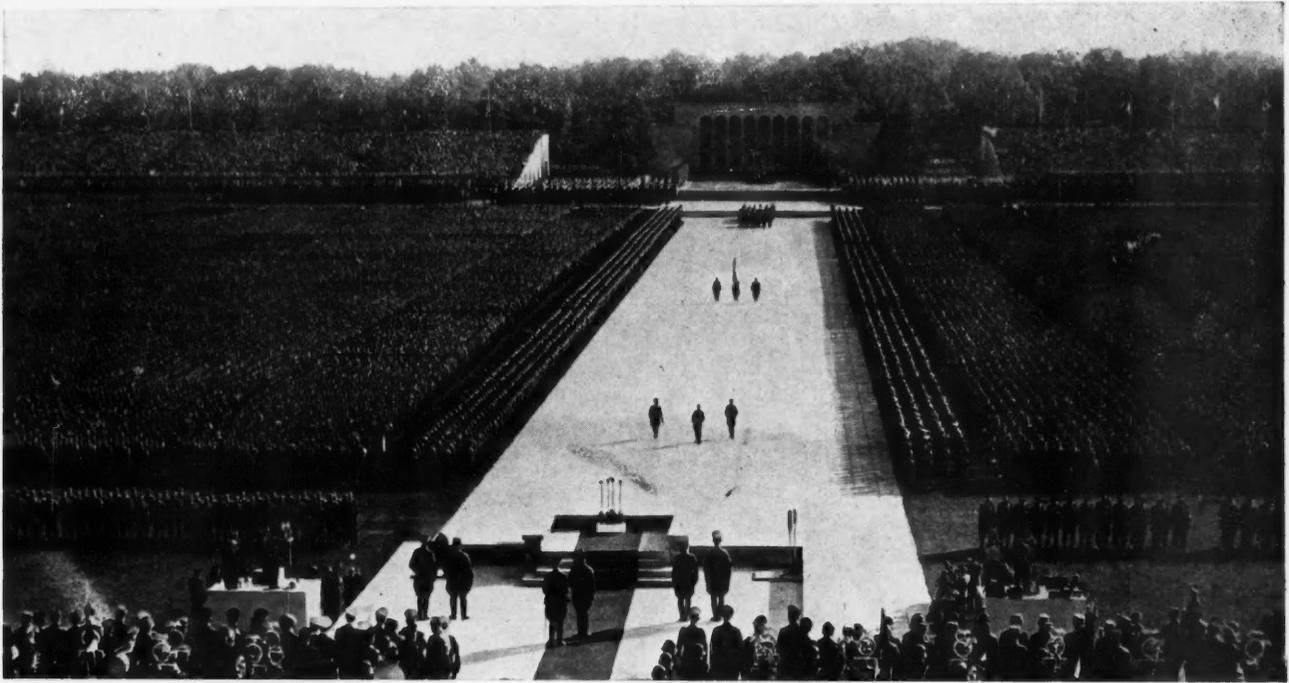
Dans une agglomération, il faut des espaces libres pour circuler, des rues, avenues, boulevards, quais, gares, aéroports, fleuves et canaux, et, pour dégager la circulation, des places, des carrefours, des garages, etc...; d'autres espaces libres encore, pour respirer et se promener: squares, jardins et parcs; enfin, pour se réunir à différentes occasions, il faut des champs de course, des stades, terrains de meetings, Champ de Mars, Expositions, foires, etc...

Les années qui viennent semblent s'annoncer favorablement pour réaliser ces programmes. La diminution très nette, depuis plusieurs recensements, de la population des quartiers centraux et le besoin absolu pour des raisons d'hygiène de supprimer certains lots, sont les deux facteurs principaux, qui, avec la dévaluation des terrains, permettront d'attaquer le problème sur le plan très large qui lui convient.



CHICAGO

Composition des espaces libres de toutes sortes sur le front du lac Michigan



NUREMBERG. Cérémonie nazie.

Photo Keystone

Par des mesures appropriées, on pourrait accentuer ce fléchissement de la densité d'habitations dans le centre et étendre la politique des îlots insalubres (ces deux faces de la même question voient leurs effets se multiplier réciproquement), à condition, bien entendu, qu'on rase les îlots insalubres sans reconstruire sur le même emplacement, ayant grand soin de laisser dégagées les places si chèrement

libérées. Des quartiers entiers sont à considérer insalubres.

Démolir dans le centre, des quartiers insalubres, pour les aménager en jardins et réserver dans la périphérie de très grands volumes, pour les organiser en espaces nus. Ce ne sont là que deux simples remarques, dictées par les besoins d'aujourd'hui et les possibilités de demain.

Eugène BEAUDOUIN.



FETE DE LA FÉDÉRATION, 14 JUILLET 1792 SUR LE CHAMP DE MARS A PARIS



COMMENT AMÉNAGER UNE VILLE ?

par André MORIZET

Sénateur-maire de Boulogne-Billancourt

Président du Comité supérieur d'Aménagement de la Région Parisienne

Une incohérente fantaisie a présidé à la construction de nos villes. Heureusement pour le pittoresque. Malheureusement pour l'hygiène et les nécessités de la circulation.

Pour satisfaire aux besoins de la vie moderne sans gêner ce que le passé nous a légué d'aimable, l'urbanisme a formulé ses règles et imposé ses prescriptions. La loi de 1919-24 oblige à dresser des plans d'aménagements municipaux, le décret-loi de 1935 autorise la création de plans régionaux. Je n'ai pas à analyser ni à apprécier ici ces textes, dont l'un — le second — est en grande partie mon enfant. Ce que me demande *l'Architecture d'aujourd'hui*, c'est de montrer, en praticien, comment on les applique, comment, dans un cas précis, on passe de la théorie à la pratique, de la science à l'art si ces mots ne paraissent pas trop ambitieux.

On excusera le caractère trop didactique de cet exposé; il est inévitable. On m'excusera également de nous mettre en scène, mon Conseil Municipal et moi-même.

Je prends, naturellement, l'exemple que je connais le mieux: celui de la ville que, depuis dix-huit ans bientôt, j'administre. C'est un bon exemple au reste, car c'est un exemple moyen. Boulogne-Billancourt cumule les caractères de cité de résidence et de cité industrielle. Son plan particulier s'intègre dans un plan régional. L'aménagement communal y pose la plupart des questions usuelles contenues au bréviaire de l'urbaniste.

Quelles sont, en ce qui la touche, les données du problème ?

Dans la plaine que circonscrivent un cours d'eau, une forêt et l'agglomération capitale, un village de bûcherons et de vigneron a vécu depuis le moyen-âge autour d'une église bâtie par des pèlerins. Le dessin des petites rues enchevêtrées du noyau primitif se retrouve nettement aujourd'hui encore sur la carte. Au cours du XIX^e siècle, le village de 1.500 habitants est devenu une ville de 50.000 âmes et s'est étalé progressivement vers le sud dans la plaine. Depuis la

guerre, la ville a doublé, passant suivant un rythme régulier à 97.500 ressortissants. Toutes choses restant égales, si l'on estime, comme il est normal de le faire, que tous ceux qui travaillent dans les usines locales désirent habiter la ville, on doit croire qu'elle comptera 150.000 habitants dans vingt ans.

Ceci étant connu, quelles préoccupations doivent guider les administrateurs municipaux dans les moindres de leurs décisions ?

Evidemment, dans une commune qui croît à cette allure, tout est continuellement insuffisant: artères circulatoires et moyens de transport, bâtiments publics ou privés, etc... Et sous le coup des nécessités quotidiennes, ce qui se crée s'installe au hasard: les immeubles au milieu des usines, les usines au milieu des immeubles, les services nouveaux où il se trouve un coin pour les abriter.

Pour mettre de l'ordre dans cette anarchie, pour régler le développement urbain sans l'entraver, il convient d'instaurer une méthode, de faire admettre une discipline. Un plan d'aménagement doit être dressé. Et comme la ville n'est qu'un quartier de l'agglomération parisienne, ce plan doit s'inspirer, non seulement des besoins locaux, mais des besoins généraux de l'agglomération tout entière. Boulogne est la sortie de Paris vers l'ouest. Considération supérieure qui doit dominer toutes les autres.

Afin qu'elle soit mise à son rang, le Conseil Municipal, usant d'une faculté que le Conseil Général a laissée, sur la demande d'Henri Sellier, aux communes du département, a confié à la Direction de l'Extension de la Préfecture le soin de préparer l'avant-projet de son plan. Seul moyen de faire prévaloir les vues d'ensemble. Procédé qui rendra presque inutile dans la Seine la mise en concordance des plans locaux et régional prévue dans la loi de 1932 sur le plan d'aménagement de la région parisienne.

La Direction de l'Extension diagnostique: les voies d'accès à Paris sont presque suffisantes. Par bonheur, en effet, des routes très larges, anciennement ouvertes, menaient aux châteaux royaux de Versailles et de Saint-Cloud. Débarassées de leurs voies de tramways sur accotements, pourvues de l'éclairage électrique, elles sont dès maintenant en état.

Mais elle ajoute: il manque deux diagonales, l'une allant directement d'Auteuil au pont de Sèvres, l'autre de la banlieue sud au pont de Saint-Cloud. Et elle conseille: percez ces deux grandes voies nécessaires; créez à leur point de rencontre un carrefour qui deviendra le centre de la cité.

Nous creusons l'idée, nous la trouvons excellente, nous l'adoptons et, après avoir ajouté à l'avant-projet toutes les opérations localement indispensables, nous envoyons à l'approbation notre plan.

Désormais nous poursuivrons un but et nous travaillerons logiquement. Toutes les créations projetées par la Municipalité vont se faire à leur place, à l'endroit où l'on sentait qu'elles devaient se faire sans pouvoir jusque-là le préciser.

Boulogne a besoin d'un Hôtel de Ville à sa dimension. Elle a possédé successivement quatre mairies modestes, placées dans ou au voisinage du noyau urbain primitif. Le vaste édifice pourvu de tous les agencements techniques modernes, que le grand architecte Tony Garnier étudie pour nous depuis six ans, n'était pas encore exactement situé. Une carrière de sable se trouve sur le tracé d'une des diagonales futures, près de la future place centrale. Nous l'achetons et construisons.

L'État possède chez nous trois bureaux de poste, tous trois insuffisants. L'un vient d'être transféré dans un local convenable à l'une des extrémités de l'artère principale de la ville; un autre devra l'être à l'autre extrémité. Le bureau central, qui n'est rien moins que central, doit être rebâti. Nous donnons à l'État un terrain situé devant l'Hôtel de Ville. Et voici un second service implanté où il convient.

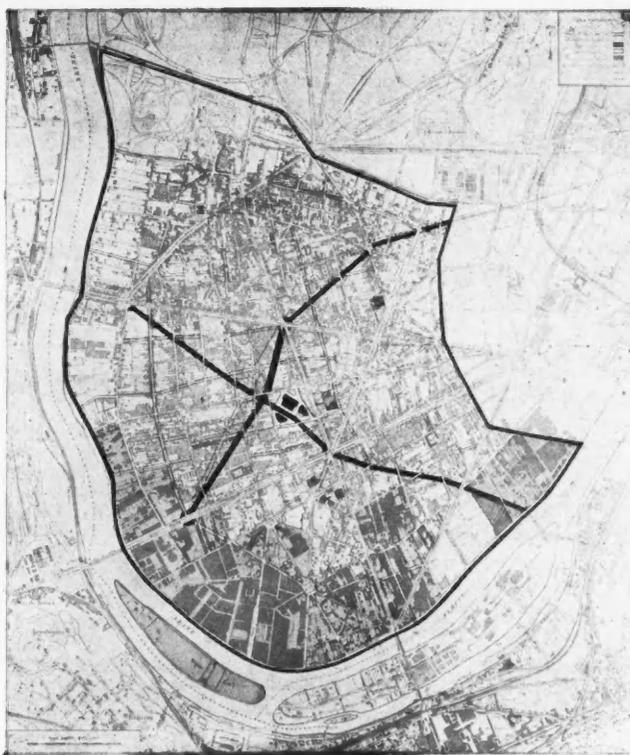
Le Conseil municipal a créé peu à peu toutes les institutions d'hygiène dont une grande ville ne peut se passer: consultations prénatale, infantile, goutte de lait, polyclinique scolaire, dispensaire, consultations anti-tuberculeuse, antivénérienne, anticancéreuse, etc... Toutes sont dispersées, mal installées, au hasard des locaux disponibles. Depuis longtemps il veut les regrouper comme il a regroupé dans l'Hôtel de Ville les services administratifs communaux, départementaux, nationaux autrefois séparés. Un beau projet de « Centre d'hygiène » présenté par M. Hummel, Grand Prix de Rome, a été adopté au concours. Il sera réalisé sur un terrain voisin de l'Hôtel de Ville.

Avec ces trois bâtiments, qu'entoureront des jardins, notre place centrale prendra forme. Leurs maquettes respectives, exposées à la section d'urbanisme de l'Exposition internationale de 1937, permettront au public de se rendre compte de la façon dont on peut donner à une ville l'« âme » dont elle était dépourvue.

Celle des deux diagonales qui longe la place nouvelle s'ouvrira de bout en bout d'ici deux ou trois ans, reliant aux divers quartiers cette cité administrative. Et l'on comprendra mieux alors les bases logiques de sa fondation.

A ce moment, l'autoroute de l'Ouest sera terminée et le vieux pont de St-Cloud, où elle aboutit, aura été remplacé par un pont large et beau. La circulation entre Paris et quinze départements, entre Paris et toutes nos plages de Normandie et de Bretagne, empruntera la « Route océane ». Tous les véhicules à destination ou en provenance du sud de l'agglomération parisienne passeront par le boulevard nouveau, dégagant d'autant les rues de la capitale. Et ce boulevard apparaîtra comme ce qu'il était dans la pensée de ceux qui l'imaginèrent: une des voies essentielles du plan d'aménagement de la région.

Le tracé de la seconde diagonale prévue au plan municipal a été modifié dans un « rectificatif » qui sera prochainement promulgué. La seconde diagonale coupait la première, d'après les prévisions des géomètres, en un point où il n'y a plus lieu de créer une place depuis la formation de la Place de l'Hôtel de Ville à quelque cent mètres plus loin. Elle la coupera, au prix d'un léger fléchissement, au voisi-



LES GRANDES VOIES DE BOULOGNE-BILLANCOURT

nage de l'Hôtel de Ville qui se trouvera ainsi bordé par les deux futures avenues. L'exécution amène souvent à améliorer de cette façon, en cours de route, pour les adapter aux nécessités, les projets d'abord schématiquement conçus.

Telles sont les solutions que nous avons trouvées aux questions essentielles que posait l'aménagement de notre cité. Je dis: aux questions essentielles, car je n'envisage ici que les points principaux. Il y en aurait bien d'autres à examiner.

La fondation d'un Hôpital, d'une maison des Vieillards, d'une maison des Syndicats, ne pose pas de problème d'aménagement particulier.

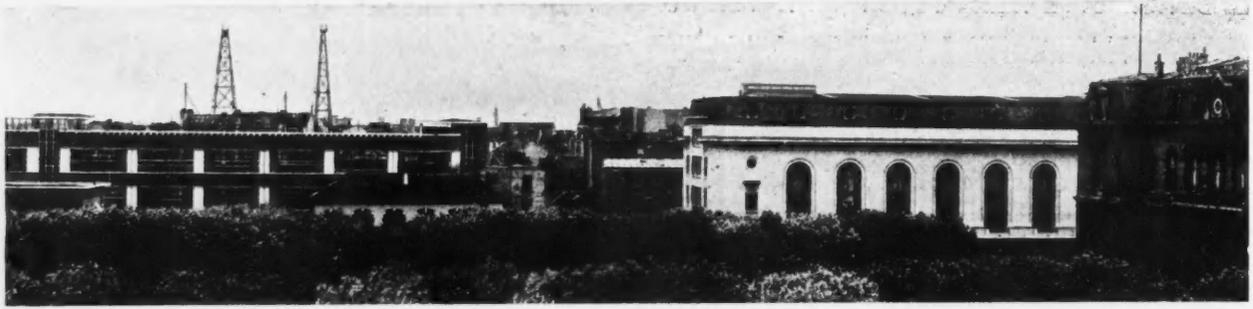
La création d'un parc des sports peut se faire en tout endroit aisément accessible.

Mais l'implantation des groupes scolaires, par exemple, est pour une grande ville une question délicate que les disponibilités de terrain ne permettent pas toujours de résoudre comme la statistique scolaire l'exigerait. Nous nous sommes efforcés de la régler par l'édification d'un groupe central qui a été confiée à l'élegant architecte Mallet-Stevens; groupe qui servira de régulateur et, si je puis dire, de « trop-plein » à ceux que nous avons bâtis dans les divers quartiers et qui, dans une ville en développement rapide, se trouvent à tour de rôle périodiquement surpeuplés.

Le « zoning » ou, pour parler français, la spécialisation des quartiers, est une autre source de difficultés graves. Le Conseil d'Etat a longtemps refusé d'en admettre la légalité et il a fallu, pour qu'il s'y résigne, le vote d'un article que j'ai fait introduire en 1932 par le Sénat dans la loi qui a réformé le régime des établissements classés. Peut-on cependant admettre indéfiniment ce mélange des cités-jardins que nous nous devons de multiplier, et des cheminées d'usines? Et ne faut-il pas tendre à cantonner les unes et les autres — dans un avenir lointain sans doute! — en des quartiers différents?

Qu'est-ce que l'urbanisme, sinon le souci d'introduire dans nos villes, avec la propreté et des moyens de circulation plus pratiques, le plus possible d'harmonie et de beauté, le plus possible de méthode et de raison?

On n'a plus besoin d'en faire la démonstration au pays de Ruskin. On ne devrait plus avoir besoin de la faire au pays de Descartes.



LA VILLE D'ASNIÈRES

par Ernest BILLIET
Maire d'Asnières

Il appartiendra aux urbanistes de mettre en lumière les causes, apparentes ou profondes, qui ont déterminé après la Guerre une augmentation aussi importante que rapide des villes de la banlieue immédiate. Cet état de choses, ainsi que l'accroissement brutal de la circulation routière, le développement des sports, l'accroissement du « standard de vie » et du confort dans toutes les manifestations de l'activité publique ou privée, ont surpris certaines municipalités habituées à une gestion exempte de grosses surprises, et, partant, quelque peu routinière.

La Ville d'Asnières, pour son compte, a vu sa population passer en quelques années de 52.000 à plus de 70.000 habitants. Pour répondre à une transformation aussi considérable, on imagine sans peine quels efforts ont dû être faits dans tous les domaines. Je résumerai ci-dessous ce qui a été réalisé, en particulier au point de vue voirie et architecture, principaux chapitres de l'activité municipale.

VOIRIE

1 - *Ordures ménagères.* — L'enlèvement des ordures ménagères a été réalisé par bennes électriques, système donnant en tous points satisfaction, tant au point de vue hygiène qu'aux points de vue de la rapidité, de la régularité, de l'économie; la moyenne quotidienne d'enlèvement d'ordures est passée de 135 m³ en 1931 à près de 200 m³ en 1935.

2 - *Squares publics.* — Le plan d'aménagement et d'embellissement en cours d'établissement prévoit une surface de 35 ha. de squares et de promenades. D'ores et déjà, il a été créé plusieurs nouveaux squares dont les plus importants sont la Promenade du Bord de l'eau, le square Joffre et le square Silvain. Deux autres sont en voie de création, les squares Magenta et du Jardin Modèle.

3 - *Terrains de sports.* — Deux terrains de sports ont été créés comprenant chacun terrain de foot-ball, sautoirs, pistes cendrées pour course à pied, etc... L'un d'eux avec tribunes de public, peut servir aux compétitions.

4 - *Voies publiques.* — Le réseau des canalisations-égouts a été étendu à de nombreuses voies (8.000 m. nouveaux et 850 m. d'égouts à grande section). Le revêtement des chaussées en émulsion bitumineuse a été généralisé (plus de 30.000 mètres courants de chaussée en plus). Des carrefours ont été récemment ou vont être transformés pour faciliter la circulation (Agrandissement de la Place Voltaire, élargissement de la rue St-Denis, etc...). De nombreuses voies privées ont été aménagées et assainies, et la Municipalité a complété dans une mesure importante les avantages donnés à cet égard par la loi Sarraut, aux riverains des voies privées. L'eau et le gaz existent pratiquement dans toutes les voies de la commune. L'éclairage des rues a été développé par l'électrification complète et un puissant renforcement de l'éclairage de toutes les rues.

ARCHITECTURE

1 - *Constructions scolaires.* — Ce problème domine tous les autres. L'effectif ayant passé de 4.000 enfants en 1929 à 7.500 en 1936. Des écoles neuves ont été créées: Ecoles Jules Ferry (Garçons 12 classes) Ecoles du Centre (garçons et maternelle, 24 classes) groupe des Cabœufs (garçons, filles, maternelle, 30 classes); Ecole maternelle Flachet (6 classes). Les cinq groupes existants ont été transformés et leurs services sanitaires améliorés, soit par extension, soit par surélévation. En tout, plus de 100 classes nouvelles ont été créées. A l'heure actuelle, d'autres projets sont approuvés par le Conseil pour la transformation et le regroupement complets d'un groupe scolaire existant (groupe Michelet), la reconstruction de l'Ecole des Filles du Centre, le regroupement et l'extension des écoles Flachet, filles et garçons.

D'autre part, l'enseignement secondaire et pratique sera créé à Asnières, dans deux écoles importantes actuellement à l'étude.

2 - *Assistance - Hygiène.* — Il a été aménagé un dispensaire municipal dans une grande propriété avec parc, en bordure de la Seine. Un centre de puériculture a été aménagé dans un bâtiment municipal désaffecté et un autre sera créé prochainement.

Une colonie de vacances a été aménagée dans le domaine de Citry (Seine-et-Marne) et reçoit, chaque année, un nombre d'enfants qui atteindra 1.200 l'année prochaine.

3 - *Habitations à bon marché.* — Trois groupes d'H. B. M. ont été construits comportant 200 logements, avec établissement de bains-douches et square d'enfants.

4 - *Marchés.* — Un marché couvert a été construit (marché des 4 routes) deux autres vont être complètement reconstruits et agrandis (marché National, marché Flachet).

5 - *Postes Télégraphes Téléphones.* — Un nouveau bureau a été construit, Bureau des 4 Routes. Deux autres ont été transférés et agrandis (Bureau Chanzy, bureau du Centre).

6 - *Salles de réunions et de Fêtes, Culture physique, services municipaux.* — Un vaste édifice: le Centre Administratif et social, a été construit à côté de la Mairie, comportant: grand hall de services administratifs (Enregistrement, Contributions directes et indirectes, chiffre d'affaires, perception, assurances sociales). Justice de Paix, Salle de Fêtes, Salle de Théâtre, Gymnase, Stand de Tir, Bibliothèque populaire, Salles de réunion. Cette création a permis la transformation et l'agrandissement des services municipaux de la Mairie.

J'ajouterai que le programme est loin d'être terminé, deux nouveaux groupes scolaires, un nouveau marché couvert, une piscine sont, dès maintenant envisagés et viendraient compléter l'œuvre d'urbanisme particulièrement importante, entreprise depuis sept ans par le Conseil Municipal que j'ai l'honneur de présider, œuvre qui n'a pu être menée à bien qu'avec la collaboration incessante de M. Demolliens, maire-adjoint à la voirie et aux bâtiments.

LA NOUVELLE AÉROGARE DU BOURGET

ARCHITECTE GEORGES LABRO



LES FAÇADES



Entrepreneur général : Sté Nouvelle de Constructions et de Travaux

Photos Baranger

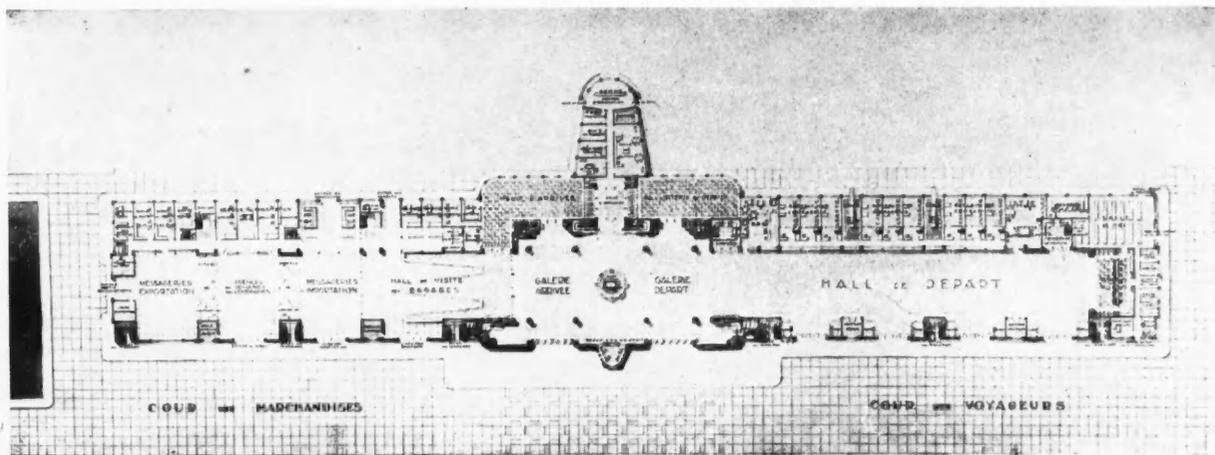
L'aérogare du Bourget a été édiée à la suite d'un concours public ouvert par le Ministère de l'Air entre tous les Architectes français.

L'architecte auquel fut confiée l'exécution, M. Georges Labro, avait un délai de 15 mois de manière à faire coïncider l'ouverture de la nouvelle aérogare avec l'inauguration de l'Exposition de 1937.

La nouvelle aérogare du Bouget représente un premier effort en vue de l'organisation du sol.

Les idées générales qui ont présidé à l'élaboration de la nouvelle aérogare sont les suivantes :

- 1° — Facilité d'extension.
- 2° — Développement maximum de l'aérogare sur le front de la piste.
- 3° — Largeur minimum du bâtiment.
- 4° — Gabarit de hauteurs minima.
- 5° — Surface maxima des différents locaux.
- 6° — Composition générale linéaire.
- 7° — Construction : ossature en béton armé et habillage des façades en pierre.
- 8° — Esthétique dérivant du système de construction.



PLAN DU REZ-DE-CHAUSSÉE

PARIS

ET L'EXPOSITION DES ARTS TECHNIQUES DANS LA VIE MODERNE

PAR EDMOND LABBÉ

Commissaire général de l'Exposition 1937.

Aucune ville au monde n'était plus désignée que Paris pour l'organisation d'une Exposition des Arts et Techniques dans la vie moderne. Cette solidarité de l'Art et de la Technique, du beau et de l'Utile, dont l'Exposition de 1937 doit être l'affirmation, ne se manifeste, en effet, nulle part aussi clairement qu'à Paris ! Paris est la Capitale de la couture, de la mode, de la parure. Paris est la Capitale des Arts appliqués et des Arts décoratifs. A Paris subsiste une élite artisanale dont le monde entier reconnaît la valeur. « Il n'est bon bec que de Paris », disait Maître François Villon. Que dit-on aujourd'hui ? « Il n'est nouveauté que de Paris » !

Au demeurant, l'Exposition de 1937 doit aider les formes spécifiques de l'industrie et du commerce parisien à triompher d'une crise qui a mis en danger leur existence même. Nous attendons de la préparation de l'Exposition et de l'Exposition elle-même des résultats économiques. Ces résultats doivent se faire sentir d'abord à Paris. Est-il utile de le démontrer ? Il suffit d'envisager l'affaire du point de vue touristique pour en être convaincus.

La Renaissance du Tourisme, si durement atteint à Paris et dans le pays tout entier, est un des buts que nous nous sommes assignés, et pour cela nous ne négligeons rien ! Le Tourisme ne doit pas d'ailleurs se borner, comme le Français moyen a tendance à le croire, à une exploration de la France par les Français, à une promenade des Français en France. L'exploration de la France par les non-Français présente elle aussi un grand intérêt, un intérêt à la fois économique et sentimental. Ce ne sont pas seulement les échanges commerciaux qui nous importent. Nous nous réjouissons d'échanger avec eux des idées, des émotions, des souvenirs, des histoires, des musiques, des doctrines et des chansons ; nous nous plaignons à leur faire admirer toutes nos richesses et nous comptons bien les initier à la religion du sol natal, de la civilisation nationale, ambitionnant par là d'en faire nos amis. L'Exposition de 1937 n'est-elle pas une admirable occasion pour prouver aux Nations étrangères que chez nous, elles sont chez elles, pour leur démontrer que nous demeurons capables de courtoisie, de politesse et que les amitiés françaises valent bien les autres en intensité, en profondeur, en solidité ?... Paris n'est-elle pas la ville idéale pour réaliser un tel programme ?

Nous offrirons à nos futurs visiteurs des avantages de toutes sortes, qu'ils empruntent les transports ferroviaires, maritimes ou aériens. Nous savons que la cause du Tourisme est liée étroitement à la cause de l'hôtellerie, à la cause de la Gastronomie et nous y veillerons !

Il ne faut pas — nous le savons aussi — que le touriste ait l'impression que la France est en train de devenir un pays triste. « Des fêtes, disait Michelet, donnez-nous donc des fêtes » ! Dans le désert des temps difficiles que nous traversons, les Expositions sont des oasis. Pénétrés de l'exemple des fêtes de l'Exposition de 1889, où un demi-million de citoyens se pressaient autour des fontaines lumineuses et des massifs de verdure, éblouis encore par le succès des fêtes de l'Exposition Coloniale de 1931, qui constituèrent d'admirables visions de notre Empire d'Outre-Mer, nous voulons que notre Exposition soit une Exposition vivante, que les choses les plus familières y aient un aspect de fête et des charmes inattendus. Nous voulons que Paris, qui a été de tout temps la ville du Plaisir, ait en 1937 ses fêtes, ses spectacles, ses illuminations, sa Fête de la Lumière !...

La Lumière, l'héroïne principale de l'*Oiseau Bleu* de Maeterlinck, va descendre parmi nous l'année prochaine. Comment ne serait-elle pas la fée ondoyante et subtile d'une Exposition qui a lieu dans la Ville-Lumière ?... Mobile comme Puck lui-même, elle se jouera sur les pierres des

palais, en les inondant de couleurs aussi variées qu'imprévues. Elle s'amusera à rendre les arbres plus verts que nature. Des fontaines du Trocadéro, elle fera jaillir des flots d'or et d'argent. Sur la Seine, voie royale de l'Exposition, saupoudrée d'une poussière métallique, elle braquera ses projecteurs et ses pièces d'artifice. Elle changera en clarté éblouissante le fer banal de la Tour Eiffel, réalisant le vieux rêve de la transmutation des métaux cher aux alchimistes du moyen âge.

La Lumière s'unira en justes noces avec le Son et elle fera de la T. S. F., un art subtil et ensorcelant, en chassant ou refrénant les hauts-parleurs nasillards ou bruyants. Appelant à l'aide l'eau, les fumées, la couleur, le feu, les sons, la Lumière donnera sur le fleuve ces « ballets célestes », dont on parlera demain, comme on parlait hier des Grandes Eaux de Versailles ou des Fontaines lumineuses de 89 !...

Au reste en 1937, nous n'entendons pas seulement montrer au monde Paris dans son habit de gala. Sans doute la Capitale revêtira une parure nouvelle, et les importants travaux d'urbanisme, dont l'Exposition sera le prétexte, contribueront à l'embellir encore... De nouveaux Musées surgiront du sol. Des jardins viendront égayer les rives de la Seine. L'antique Trocadéro, dernier vestige de l'Exposition de 1878, aura disparu, mais tel le Phœnix, il renaîtra de ses cendres pour faire place à un moderne Trocadéro, qui modifiera agréablement l'aspect de l'ancienne colline de Chaillot.

Mais c'est aussi le visage de la France entière, parée de ses charmes les plus séduisants que nous entendons montrer à nos visiteurs. La propagande touristique est, il faut bien le reconnaître, singulièrement aidée chez nous par la nature bienveillante qui plaça la France entre trois mers, sur l'isthme même de l'Europe, autour du 45° degré, la dotant des climats, des ressources, des paysages les plus variés et les plus enchanteurs qui puissent être. Il y a bien là de quoi tenter les touristes !...

Les organisateurs de l'Exposition de 1937 ont à cœur de fournir des prétextes à ce refoulement des visiteurs vers nos grandes cités régionales, et les festivités, qui y sont prévues pendant la durée de la grande manifestation parisienne, créeront sur nos routes un constant va et vient, tout en rendant à nos villes de province et à nos campagnes la vie et la gaieté qu'elles sont parfois en train de perdre !...

Il importe que les touristes sachent bien qu'en 1937, c'est la France qui expose. Elle expose à Paris, mais, comme le disait Camille Desmoulins dans son « *Discours de la Lanterne aux Parisiens* » : « Paris, ce n'est pas une ville qui appartienne en propre à ses habitants. Paris est plutôt la patrie commune, la Mère-patrie de tous les Français »...

Paris a toujours été un aimant puissant pour attirer les provinciaux et les étrangers... Les femmes ont toujours été séduites par la Capitale, qui a pour elles un irrésistible charme. Desgrieux et Manon ne voulurent-ils pas vivre à Paris leur rêve d'amoureux...

« Nous irons à Paris tous les deux », nous chantaient-ils !

Mais cette fois, Paris ne doit constituer qu'une étape, que le point de départ d'une grande excursion touristique à travers la France en fête !

L'année de 1937 sera l'année de l'Exposition. Elle sera, sans nul doute, une année Parisienne, mais le Parisien n'est pas exclusif ! Il comprendra aisément que nous voulions en faire une année française, une année nationale !

Ne sera-ce pas pour Paris une gloire suffisante d'abriter dans ses murs cette grandiose manifestation ? La *Ville-Lumière* se devait, il est vrai, dans les temps difficiles que nous traversons, d'être le théâtre d'une Exposition, qui doit être avant tout l'apothéose du Progrès dans la Paix !...

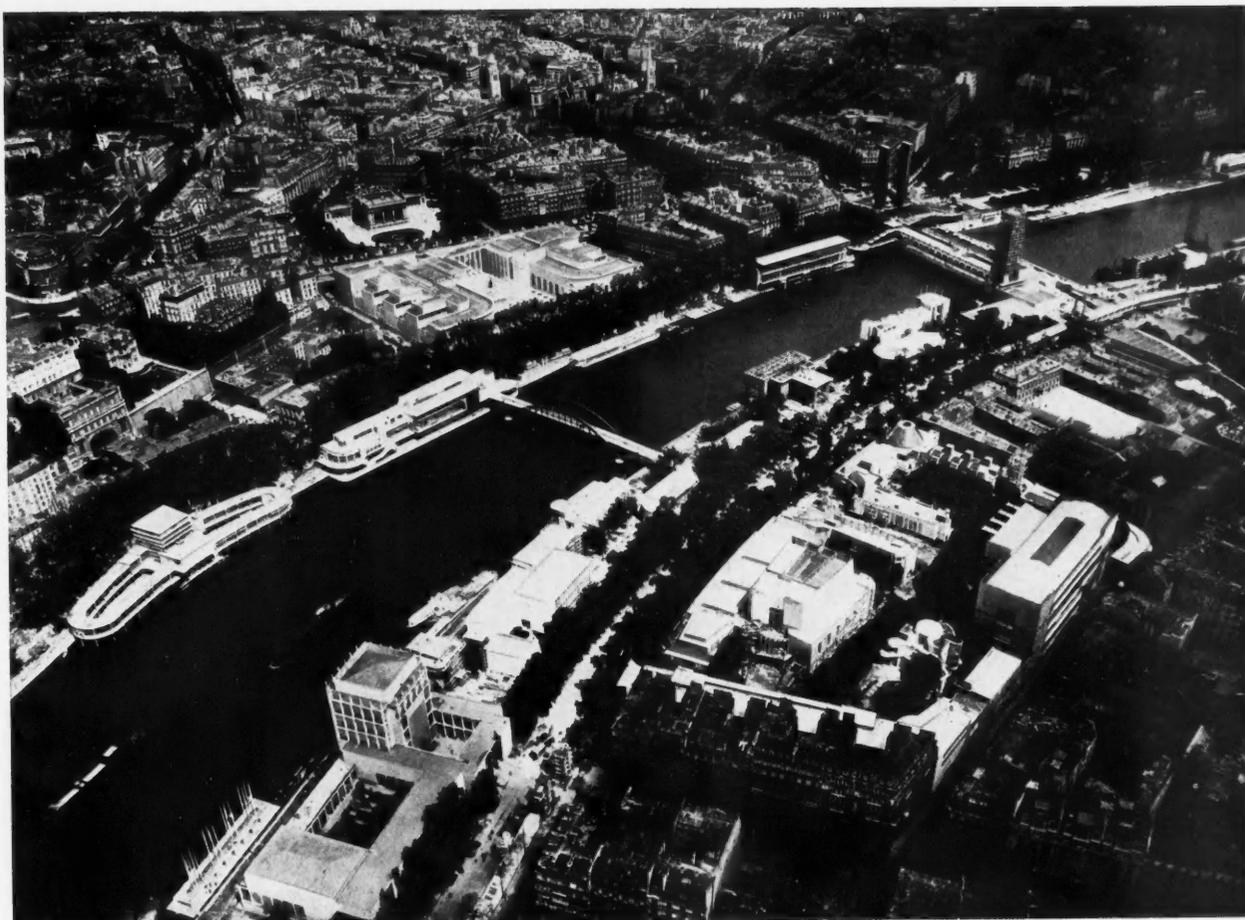


Photo Baranger

PLAN GÉNÉRAL DE L'EXPOSITION INTERNATIONALE DE PARIS 1937

par JACQUES GREBER
Architecte en chef de l'Exposition

Les grandes lignes du Plan de l'Exposition étaient imposées par le terrain. Il comportait à l'origine, 30 hectares environ, s'étendant du Pont de l'Alma au Pont de Passy, et du Trocadéro à la Tour Eiffel, avec la Seine comme axe longitudinal.

Suivant le nouveau principe établi par le Bureau International des Expositions, les Nations Étrangères, invitées, en occupaient normalement la place d'honneur au croisement des deux axes, sur les deux rives de la Seine, au Pont d'Iéna. Dix Nations étaient prévues. Les diverses Classes étaient réparties dans les jardins du Trocadéro, dans les Musées d'Art Moderne, au bord de la Seine, au Garde-Meuble et à la Gare du Champ de Mars.

Les participations étrangères n'ont pas tardé à venir en si grand nombre, les Classes ont exigé chacune de telles surfaces, que le terrain primitivement concédé ne pouvait plus suffire. Des extensions successives, au cours des années

1934 et 1935, portaient la surface de l'Exposition à 66, 80, et finalement à 100 hectares.

Ne pouvant s'étendre en surface compacte, l'Exposition prit une forme tentaculaire partout où des terrains relativement libres pouvaient être occupés. Les tronçons, d'abord trop nombreux, qu'il aurait fallu réunir par de multiples passerelles au-dessus des voies publiques conservées ont été après de longues études et de laborieuses discussions, limités en somme à deux groupes: groupe Pont d'Iéna et groupe Pont Alexandre.

Quatre passerelles les mettent en communication, tant sur la rive gauche que sur la rive droite.

Les deux passerelles établies sur la rive gauche comportent passage à piétons et passage à voitures.

La circulation en voiture, d'un bout à l'autre de l'Exposition, entre le Pont Alexandre et le Pont de Passy est donc assurée par le Quai d'Orsay.

A la Place de l'Alma, qui constitue une des entrées principales de l'Exposition, et qui ne permettait pas d'utiliser le terrain en surface, la porte et ses accès sont réalisés par un ouvrage surélevé, dont le principe pourra être retenu, pour permettre dans l'aménagement de certains carrefours urbains, la circulation des piétons au-dessus de la circulation véhiculaire.

Dans son état définitif, l'Exposition mesure sur les deux rives de la Seine, 3 kilomètres et demi de longueur, et sur son axe transversal, de la Place du Trocadéro à l'École Militaire, 1.700 mètres.

31 Portes répartissent l'afflux des visiteurs et leur départ, suivant le principe de la *dispersion* recherchée par les techniciens de la circulation.

Les moyens de communication extérieures à l'Exposition sont étudiés en fonction de ce principe. Une expérience de *garages à distance de l'Exposition* (Porte Maillot et Porte Dauphine) avec moyens de transport rapide par navettes automobiles continues, montrera les services que peuvent rendre les *garages périphériques* judicieusement disposés sur la ceinture d'une grande agglomération: principe de décongestionnement qui a fait déjà ses preuves dans les villes américaines.

Les bâtiments sont répartis dans un véritable cadre de verdure formé des portions de jardins publics concédées à l'Exposition et des plantations d'alignement situées sur les quais.

Ce cadre vert existant s'ajoute au fleuve pour constituer un site idéal. Le problème consistait à y placer les constructions, sans en détruire le charme.

La conception des bâtiments est légèrement différente de celle des expositions précédentes. Au lieu de grands halls consacrés aux Groupes, et dans lesquels la répartition des Classes se fait fatalement avec une certaine monotonie, chaque technique, chaque métier a son pavillon propre.

L'architecture des façades, ainsi que la disposition intérieure en sont donc plus appropriées à la présentation vivante et à la synthèse.

Les groupements corporatifs sont présentés de préférence aux stands industriels dans une forme éminemment plus éducative et plus attractive que celle résultant de la classification pure et simple.

Cette disposition était d'autant plus nécessaire que les terrains destinés à la construction étaient littéralement remplis d'arbres. De ce fait, si les Architectes ont dû vaincre de multiples difficultés, leurs bâtiments y ont largement gagné en pittoresque.

Le décor architectural s'affirme de deux manières, toujours en fonction du Plan Directeur.

Les grands volumes simples et classiques, revêtus de pierre dure, du Trocadéro et des Musées d'Art Moderne, dominant, grâce à une topographie favorable, les pavillons provisoires, dont la *polychromie voulue et coordonnée* contribuera à affirmer une tendance nouvelle de l'architecture. Nous semblons être débarrassés de la surcharge décorative superflue, mais, par contre, l'excès du nudisme absolu (que cette décadence avait justifié) paraît également abandonné.

Les points essentiels des façades sont marqués d'un décor sculptural ou pictural, souvent riche, mais *toujours limité à la place qui lui convient*.

Malgré le véritable tour de force qu'elle représentait, la coordination entre près de 400 œuvres d'architectes différents a été tentée et, nous l'espérons, réalisée, grâce à l'élaboration progressive d'une *maquette générale* où les volumes d'abord, et les détails ensuite, ont été représentés au fur et

à mesure de la progression des projets des divers architectes.

Le Centre Régional est une synthèse des différents types d'architecture appropriés aux climats et terroirs variés des 27 Régions qui représentent la géographie humaine de la France. Par cette manifestation, nous avons essayé de démontrer que dans le *respect des traditions, mais sans pastiche*, il était possible de dégager, au service des programmes modernes, une architecture nouvelle restant cependant en harmonie avec le cadre existant, le site et les coutumes.

Le Centre des Métiers est un autre essai d'architecture urbaine, où s'affirmerait le principe nouveau de la *circulation séparée*: un ensemble d'îlots construits, réservés au commerce et desservis à leur pourtour par des voies de circulation rapide sur lesquelles donneraient les entrées de service et les garages. Les circulations situées au centre de ce groupe seraient entièrement réservées aux piétons.

Les boutiques, magasins, ateliers d'art, etc... s'ouvriraient largement sur ces voies où les allées et venues, le shopping, et même la promenade ou le repos, pourraient s'effectuer sans gêne et sans danger. Les plantations pourraient y être multipliées et, en un mot, la vie du piéton redeviendrait possible, alors qu'il cesserait d'être lui-même une cause de retard et d'encombrement pour la circulation des voitures.

Le terrain affecté à la pittoresque présentation de la France d'Outre-Mer a été, à l'origine, fortement critiqué; n'avions-nous pas le projet téméraire de construire des plate-formes artificielles pour supporter les pavillons des diverses colonies? Une mince langue de terre devait leur servir d'accès! Il s'est trouvé au contraire, qu'à l'exécution l'ensemble apparaît dégagé, large, aéré et jalonné d'une série de motifs variés et harmonieux, qui font le plus grand honneur à l'Architecte du Commissariat de la France d'Outre-Mer qui en a conçu le groupement.

Ce que nous avons dit du *plan général de la couleur* pour les effets diurnes s'amplifiera dans les réalisations de la *lumière* pendant la nuit.

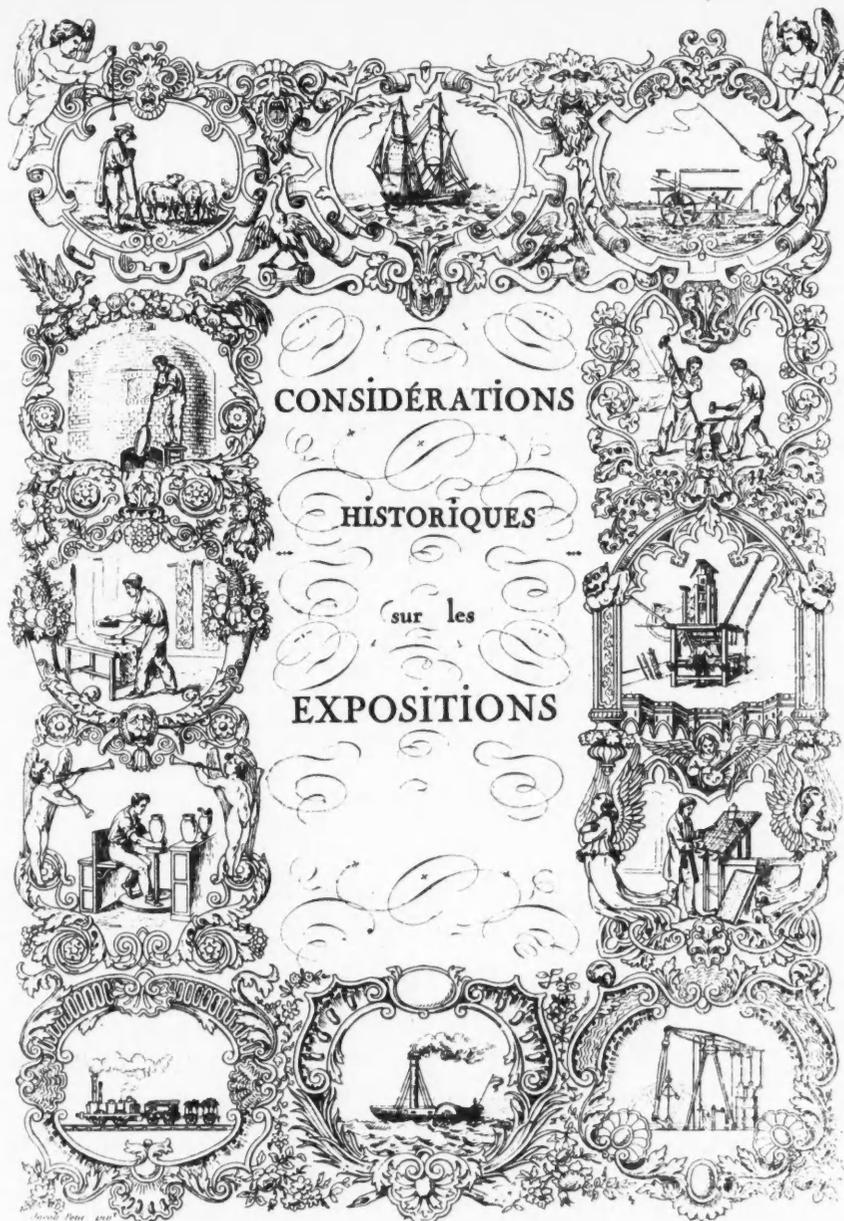
Un premier « leit motiv » de fond sera obtenu grâce aux *arbres*. L'Exposition étant noyée dans la verdure, il était nécessaire d'en tirer parti pour que, le soir, d'un bout à l'autre de son périmètre, elle semble baigner dans l'illumination des feuillages.

Sur ce fond, des accents de couleurs vives accuseront les points essentiels; les palais permanents, se détacheront dans la noblesse de leur blancheur, au-dessus d'une palette aux effets encore plus variés la nuit que ceux que donnera la lumière naturelle du soleil pendant le jour.

Les fontaines, déjà somptueuses à la lumière solaire, prendront, le soir, grâce aux rayons ultra-violet et à des mélanges chimiques, des tonalités imprévues et variées à l'infini, au gré du chef d'orchestre qui les a conçues, et la Seine, enfin, servira de reflet et de support à des féeries où l'eau, la lumière, les couleurs et la musique, joueront chacune leur partie dans une orchestration savante, à laquelle on a convié les plus grands compositeurs. Pour la première fois peut-être, l'Architecte et le Musicien auront uni leur talent dans la réalisation commune de partitions optiques et sonores.

La contemplation des grandes fêtes de nuit de l'Exposition, au même titre sans doute que la visite du Palais de la Découverte, dont le programme semble cependant si éloigné de celui des réjouissances nocturnes, justifieront amplement la thèse qu'ont voulu développer les premiers organisateurs de l'Exposition quand ils lui ont donné son titre complexe, mais éducatif « Arts et techniques appliqués à la Vie moderne ».

Jacques GREBER.



LES EXPOSITIONS DE PARIS

PAR MAURICE BARRET

I. - LES EXPOSITIONS PASSÉES

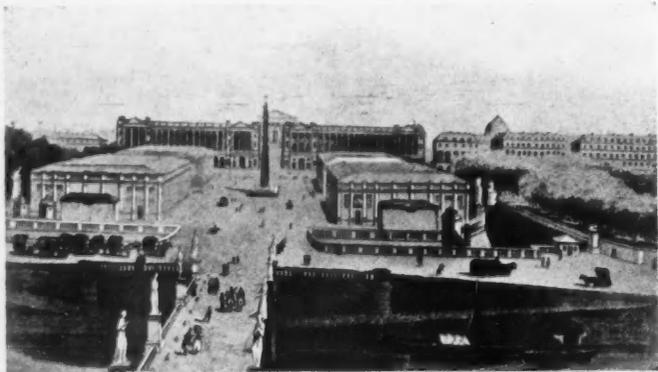
Plus que n'importe quelle autre activité collective et humaine, les Expositions dépeignent une époque. De tous temps elles ont consacré la manifestation de l'activité industrielle et commerciale des peuples. Comment vivent-ils ? A quoi s'intéressent-ils ? Quelle est leur architecture ? etc... Autant de questions dont on trouverait les réponses dans chaque grande exposition. C'est pourquoi, avant d'étudier dans son ensemble l'Exposition Internationale de 1937, il nous a semblé intéressant de connaître comment et dans quelle atmosphère se sont déroulées les expositions passées. D'ailleurs, ces considérations historiques ne sont ni superflues ni opportunes. Elles nous permettront

lors de la conclusion de notre présente étude de poser définitivement et nettement *le problème des expositions futures*.

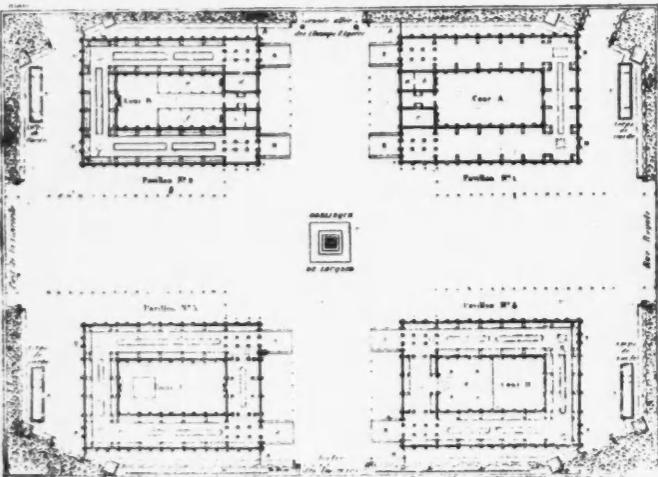
Nous voulons limiter ce coup d'œil rétrospectif. Il y aurait certainement pour le chercheur des documents intéressants à retrouver sur l'origine même des Expositions nées avec les premières civilisations : Egypte, Grèce et Rome. Notre point de départ sera moins lointain puisque la première exposition remonte chez nous à 1798. Nous sommes en l'an VI de la République, la révolution est encore fraîche et l'on va convier les artistes et les manufacturiers à « un spectacle d'un genre nouveau, une Exposition Publique des produits de l'Industrie Française ». Ces produits étaient présentés au Champ de Mars, sous 68 arcades, dessinées par David et disposées autour d'une place au centre de laquelle avait été bâti un Temple du Travail. On distribua les premières récompenses sous forme de médailles d'or.



PARIS AN IX (1801) - COUR DU LOUVRE



PARIS 1834 - PLACE DE LA CONCORDE



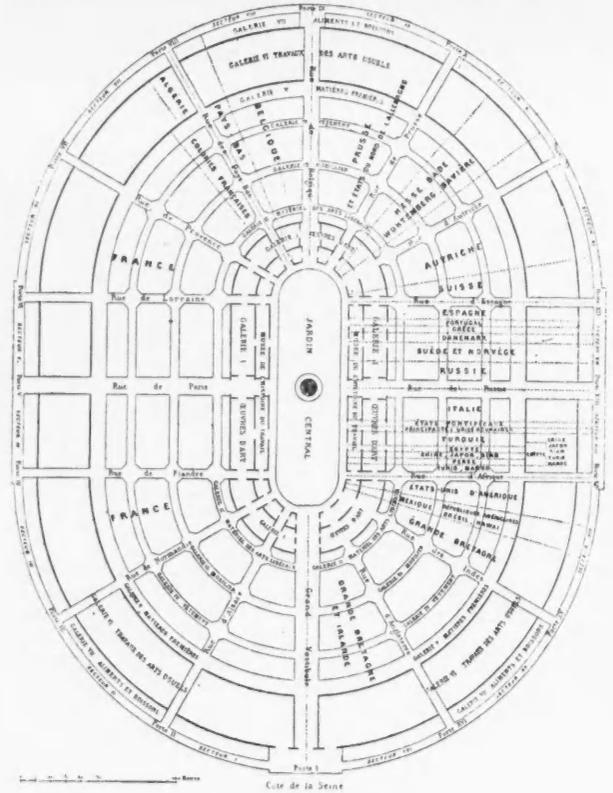
PLAN DE LA PLACE DE LA CONCORDE ET DES PAVILLONS DE L'EXPOSITION



VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1855

L'EXPOSITION DE PARIS 1867 AU CHAMP DE MARS

Côte de l'École militaire



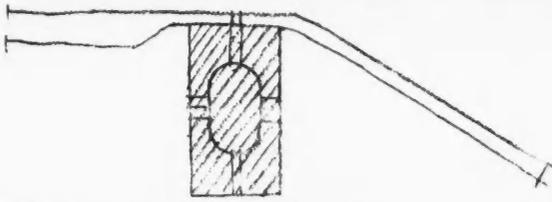
PLAN DU PALAIS



LE PAVILLON DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE



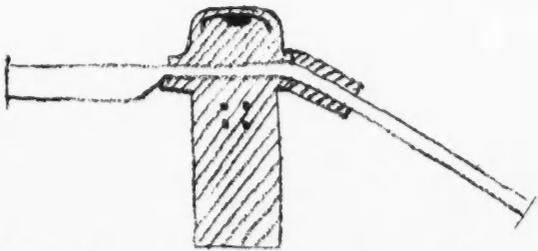
LE PALAIS DU TROCADERO EN 1878



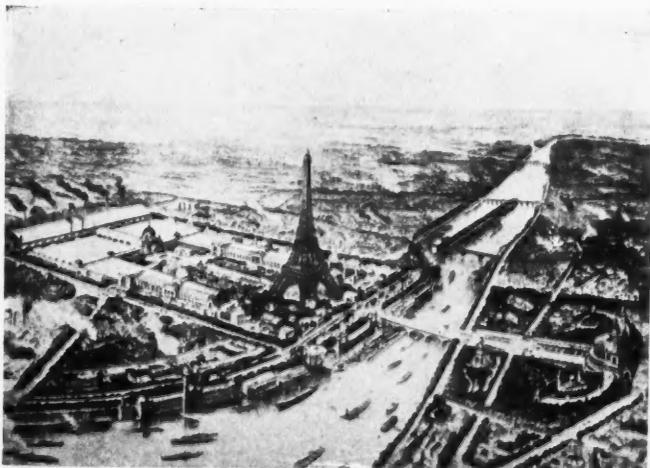
EMPLACEMENT DE L'EXPOSITION DE 1867



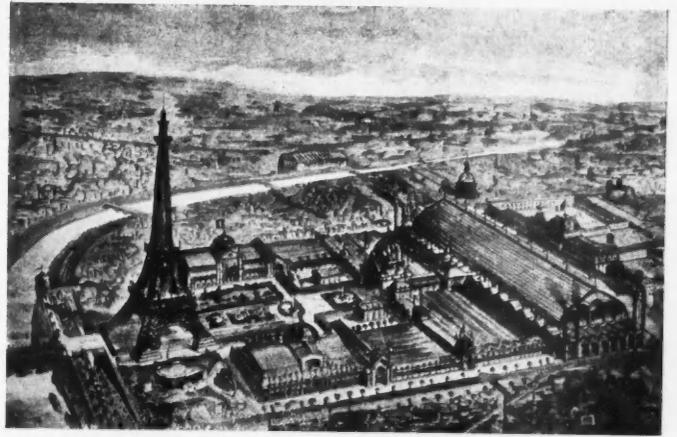
L'EXPOSITION DE PARIS 1867 AU CHAMP DE MARS



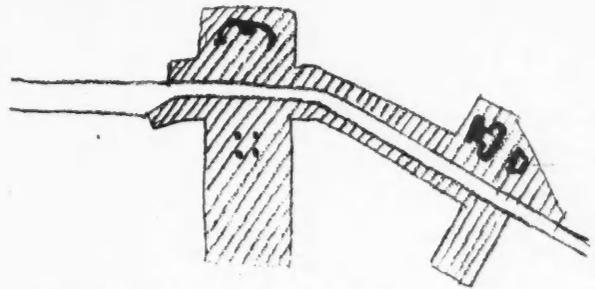
EMPLACEMENT DES EXPOSITIONS DE 1878 ET 1889



L'EXPOSITION DE 1889



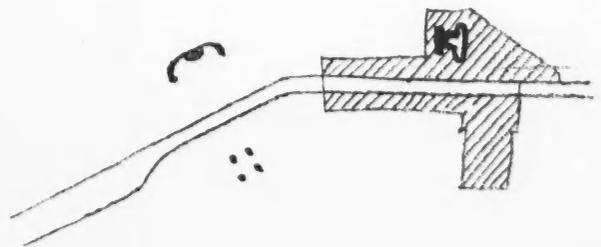
L'EXPOSITION DE 1889



EMPLACEMENT DE L'EXPOSITION DE 1900



L'EXPOSITION DE 1900



EMPLACEMENT DE L'EXPOSITION DES ARTS DÉCORATIFS DE 1925

DEUX ÉPOQUES... DEUX STYLES



1889 LA GALERIE DES MACHINES



1900 LA PORTE D'HONNEUR PLACE DE LA CONCORDE



1889 LA TOUR EIFFEL EN CONSTRUCTION



1900 LE CHATEAU D'EAU

Détachons du discours du commissaire général ces quelques phrases dont l'écho nous apporte encore aujourd'hui le son vivant et officiel: « L'industrie est fille de l'invention et sœur du génie et du goût. Si la main exécute, l'imagination invente. Rendons enfin aux artistes la justice qui leur est due. Que les Arts nommés libéraux, bien loin d'affecter sur les autres une injuste prééminence s'accordent désormais à les faire valoir ».

Cette première exposition ouvrit la série de celles qui vont se succéder 10 fois encore et à intervalles réguliers jusqu'en 1849. A l'étape n° 2, l'art se démocratise. « Nul art ne doit être excepté: des statues se dresseront à côté des socs de charrues, des tableaux seront suspendus près des étoffes ». La 3^e exposition se tient en 1802. Cour du Louvre et Napoléon empereur ouvre la 4^e. Les objets de luxe y voisinent avec les objets d'usage commun. Quatre sections sont prévues: Arts chimiques, Arts mécaniques, Beaux-Arts, Tissus. La 5^e succède en 1819 à des désastres guerriers, abdication de l'Empereur et retour des Bourbons. Mais l'impulsion est donnée; voici la 6^e (1823), la 7^e (1827), la 8^e (1834), la 9^e (1839), la 10^e (1844).

La 8^e Exposition dont nous reproduisons des documents fut installée au cœur de Paris sur la Place de la Concorde où l'on venait de dresser l'obélisque de Louxor. On s'efforçait, pour la première fois, de grouper logiquement les diverses branches de l'activité humaine. Il est prévu neuf grandes classes: 1^o Arts alimentaires (subsistance de l'homme); 2^o Arts sanitaires (santé de l'homme); 3^o Arts vestiaires (vêtements); 4^o Arts domiciliaires (maison, mobilier); 5^o Arts locomotifs (transport de l'homme et de ses fardeaux); 6^o Arts sensitifs (ayant pour objet les satisfactions à donner aux sens de l'homme); 7^o Arts intellectuels (instruction de l'homme par les sens); 8^o Arts préparatoires (préparation des moyens pour les diverses industries); 9^o Arts sociaux (travaux civils et militaires d'utilité collective).

C'est à l'étape N° 10 que la France traverse à nouveau des crises sociales et politiques (Révolution de 1848) et l'exposition s'avère comme une thérapeutique nécessaire. Citons encore ces phrases si parentes de nos modernes préoccupations: « Il fallait redonner à notre Commerce et à notre Industrie un sursaut d'enthousiasme, il fallait ranimer le travail dans les ateliers et par là-même, assurer à des milliers d'ouvriers les moyens d'existence dont ils manquaient. On estima avec raison qu'une Exposition, en même temps qu'elle encouragerait les travailleurs pouvait pacifier les esprits et surtout assurer au nouveau Gouvernement et à la France un renom et une autorité incontestables ».

Mais, parallèlement à cette série de manifestations nationales, l'étranger organise également des expositions. Il faut citer celles de Trieste, Munich, Stockholm, Madrid, New-York, Londres, etc. La notion de concurrence et de progrès se précisant, on fut amené à l'idée d'une Exposition Internationale. C'est Londres qui en 1851, du 1^{er} Mai au 1^{er} Octobre convie les peuples à ce premier rapprochement universel. Et, pour abriter les milliers d'exposants venus des quatre coins du monde, l'architecte Paxton édifie le fameux Crystal-Palace. Cette construction monumentale — faite d'acier et de verre — restera, malgré sa récente destruction un prototype de l'architecture du 19^e siècle. C'est aussi la preuve que chez certains êtres prédestinés, le mot « créer » conserve tout son dynamisme et toute son originalité. Le succès fut considérable et mérité. Une ère nouvelle est inaugurée à Londres et désormais chaque pays veut avoir son Exposition Universelle. C'est New-York en 1853, la Nouvelle-Orléans en 1854, puis Paris en 1855. Cette première exposition universelle était dispersée en plusieurs endroits. D'abord le Palais de l'Industrie établi dans le grand carré des Champs-Élysées. Ensuite une Galerie du Cours-la-Reine abritait les machines. Les Beaux-Arts étaient dans un palais au pied de la colline du Trocadéro et l'exposition horticole se tenait au carré Marigny. Signalons la classification imaginée par l'économiste Le Play et les importants rapports, témoignages de l'effort accompli. Celui du Prince Napoléon suggérait déjà, au lieu d'Expositions Universelles, des expositions plus fréquentes et spécialisées dans une branche de l'activité humaine. Il préconisait en outre des édifices provisoires où les objets rangés transversalement par nationalité et longitudinalement par nature permettraient de grouper les industries des Pays et faciliteraient les comparaisons.

Mais voici l'Exposition Universelle de 1867. Après de longues discussions, le choix de l'emplacement s'est porté sur le Champ de Mars représentant à l'époque une surface régulière de 46 hectares. On y élève un palais ingénieux dont nous reproduisons le plan. « Il est comme une nappe d'eau à ondulations concentriques avec ses sept anneaux qui forment autant de galeries tournantes ». Les deux galeries les plus rapprochées du centre sont en maçonnerie; elles sont réservées aux beaux-arts et à l'histoire du travail; les cinq autres sont construites en fer. On y trouve successivement: les mobiliers, les vêtements, les matières premières, les machines en mouvement, l'alimentation. Douze allées partant du grand axe délimitaient les secteurs des principales nations. Ainsi le visiteur pouvait à son gré, en parcourant les allées concentriques, examiner l'état d'une industrie dans les différents pays. S'il empruntait les allées transversales, il voyait pour chacun des pays l'état des différentes branches de l'industrie. Tous les produits étaient de plein pied, mais un promenoir surélevé permettait aux visiteurs d'avoir une vue d'ensemble. Cette exposition rassembla 52.000 exposants. Par son ampleur, par la nouveauté de son plan, elle fut vraiment « colossale » ainsi que l'a dit Jules Simon.

Son apogée fut la fête des récompenses « toute peuplée de souverains, de princes et de vainqueurs et dignement inaugurée par la musique incomparable du divin maître Rossini. Et ce n'était pas trop de cette avalanche d'harmonie éclatant au bruit des orgues, des cloches et du canon pour célébrer comme il convenait ce grand jubilé du siècle ». L'exposition de 1867 s'acheva dans les fêtes, mais le mot du vicomte de Vogüé resta vrai: « ce fut la veillée folle du grand deuil ». Trois ans plus tard, l'Empire s'écroulait, laissant la France, en proie à l'Année Terrible et aux ruines de 1871...

Il avait été décidé en 1867 que la France attendrait dix années avant d'organiser une nouvelle Exposition Internationale et la date avait été fixée par avance au 1^{er} Mai 1878. Malgré l'atmosphère troublée de l'après-guerre et les polémiques que son opportunité déchaîna, on voulut témoigner à l'Europe que la France était « toujours vivante, sérieuse, active, intelligente et laborieuse ». La classification fut calquée à peu près sur celle de 1867 et on construisit au Champ de Mars, perpendiculairement à la Seine, un vaste Palais de 706 mètres de long et de 350 m. de large. C'est alors qu'on décida d'établir face à ce palais, un grand édifice réservé aux réunions des Congrès, aux sections historiques de l'art ancien avec une vaste salle pour les auditions musicales. Ainsi naquit le Trocadéro dont les architectes furent Davioud et Bourdais. A l'exception de l'Allemagne, tous les grands pays du monde y étaient représentés. Malgré son évident succès cette exposition n'eut pas l'importance de celle de 1889.

En effet, 1889 fut destinée à célébrer au Champ de Mars l'anniversaire de 1789, date illustre dans la vie de la France. Date politique, 1889 marquait aussi le centenaire de l'industrie moderne. « C'est en 1789 que la science électrique se fonde avec Volta et Galvani, que Fulton applique la vapeur à la navigation, que Philippe de Girard invente la machine à filer le lin et que le ballon des frères Montgolfier s'élève dans les airs. » C'est aussi le centenaire des grandes constructions métalliques, dont la charpente en fer forgé du Théâtre Français, par l'architecte Louis, demeurait depuis 1790 le premier modèle à Paris. Placée sous d'aussi nobles auspices, l'exposition de 1889 fut un triomphe. Ce fut aussi une date pour l'architecture française. La Galerie des Machines de Dutert restera un chef-d'œuvre de l'architecture métallique. 115 mètres de largeur en fermes d'un seul jet: 80 mètres de longueur, 45 mètres de hauteur. Les dimensions inusitées de l'édifice sont pour les visiteurs un perpétuel sujet d'admiration. Avec toutes ses galeries, la surface atteint 80.400 m². Des ponts roulants — attraction sensationnelle — permettent aux visiteurs de jouir d'un coup d'œil d'ensemble sur les centaines de moteurs hydrauliques, électriques, à gaz ou à vapeur ronflant de midi à 6 heures.

...Et puis il y a la Tour Eiffel. C'est le grand événement de l'Exposition qui s'ouvre. Faut-il rappeler le tumulte qu'elle souleva? Et, notamment, cette protestation, signée par les meilleurs esprits du temps et qui nous paraît aujourd'hui un monument de ridicule... « Nous venons, écrivains, peintres, sculpteurs, architectes, amateurs passionnés de la beauté jusqu'ici intacte de Paris protester de toutes nos forces, de toute notre indignation, au nom du goût français méconnu, au nom de l'art et de l'histoire français menacés, contre l'érection en plein cœur de notre capitale, de l'inutile et monstrueuse Tour Eiffel, que la malignité publique, souvent empreinte de bon sens et d'esprit de justice a déjà baptisé du nom de « Tour de Babel »... Il suffit, d'ailleurs, pour se rendre compte de ce que nous avançons, de se figurer un instant une tour vertigineusement ridicule, dominant Paris, ainsi qu'une noire et gigantesque cheminée d'usine, écrasant de sa masse barbare Notre-Dame, la Sainte-Chapelle, la Tour Saint-Jacques, le Louvre, le dôme des Invalides, l'Arc de Triomphe, tous nos monuments humiliés, toutes nos architectures rapetissées, qui disparaîtraient dans ce rève stupéfiant. Et pendant vingt ans, nous verrons s'allonger sur la ville entière, frémissante encore du génie de tant de siècles, comme tache d'encre, l'ombre odieuse de l'odieuse colonne de tôle boulonnée. » Le temps s'est bien chargé de rectifier ce jugement. La Tour Eiffel dominait l'exposition de 1889 comme elle dominera celle de 1937, témoignage toujours vivant des possibilités de renouvellement que peut apporter l'art de l'ingénieur à une architecture languissante.

Cependant la périodicité admise depuis 1878, ramenait pour 1900 une Exposition Universelle à Paris et le décret du 13 Juillet 1892 qui en avait déjà fixé les dates, du 5 mai au 31 octobre 1900, ajoutait: « Ce sera la fin d'un siècle de prodigieux essor scientifique et économique, ce sera aussi le seuil d'une ère dont les savants et les philosophes prophétisent la grandeur et dont les réalités dépasseront sans doute les rêves de nos imaginations. L'Exposition de 1900 constituera la synthèse, déterminera la philosophie du XIX^e siècle ». L'exposition s'étendait sur les deux rives de la Seine du Palais-Bourbon et de la Place de la Concorde au Champ-de-Mars et au Trocadéro, soit 1.130.000 m², dont 570.000 étaient couverts. Une annexe dans le bois de Vincennes réunissait horticulture, agriculture, etc. Pour la première fois, quarante pays y étaient représentés officiellement. Le Palais de l'Industrie, vestige de l'Exposition de 1855 fut démolí pour faire place à deux Palais: le Grand Palais, œuvre de Deglane, Thomas et Louvet, et le Petit Palais de Girault, séparés par une vaste avenue laissant voir la Coupole des Invalides où conduisait le nouveau Pont Alexandre III... 1900 c'est l'avènement du « Modern Style » sorte de Renaissance de l'esprit « artiste », de désir d'inspirations neuves. On sait ce que représente cette explosion: rinceaux en fonte de fer, carton-pâte, ornements tumultueusement inspirés des fleurs, des arbres, des nuages et des oiseaux, gravés, tordus ou sculptés dans les matériaux les plus divers...



1889 LA TOUR EIFFEL ET LE CHAMP DE MARS

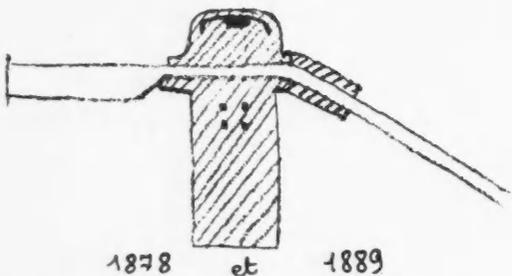
II. - EXPOSITION INTERNATIONALE DE PARIS 1937.

Voici l'Exposition Internationale « Arts et Techniques dans la Vie Moderne ». Son emplacement est identique à celui occupé par l'Exposition de 1900. Il y a cependant une variante : c'est que dans cet espace minimum, il y a cette fois le maximum de constructions. On pourrait même dire que ce maximum est dépassé tant les pavillons s'agglutinent les uns aux autres... comme champignons après l'orage. Ce besoin d'air et d'espace — indispensable à notre avis pour que chaque pavillon puisse se juger avec le recul nécessaire — est compensé par le grand axe naturel constitué par la Seine sur un parcours de

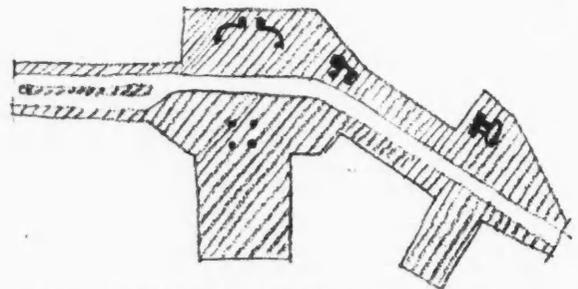
plus de 3 kilomètres. Qu'importe si le ruban de terre est bien maigre comparé au ruban d'eau: l'essentiel est de rendre « suractif » le cœur même de la Capitale. « Que l'on nous passe cette comparaison : — dit une brochure officielle — renfermée dans Paris, l'Exposition Internationale sera comme un bijou dans le plus riche écrin ».

Et puisque l'écrin est ouvert, examinons le bijou. Notre croquis en résume la forme par une circonférence où s'inscrivent proportionnellement les zones essentielles. Qu'exprime ce graphique ? Non seulement une répartition de ce qui existe, mais un résumé des idées directrices qui animent cette Exposition.

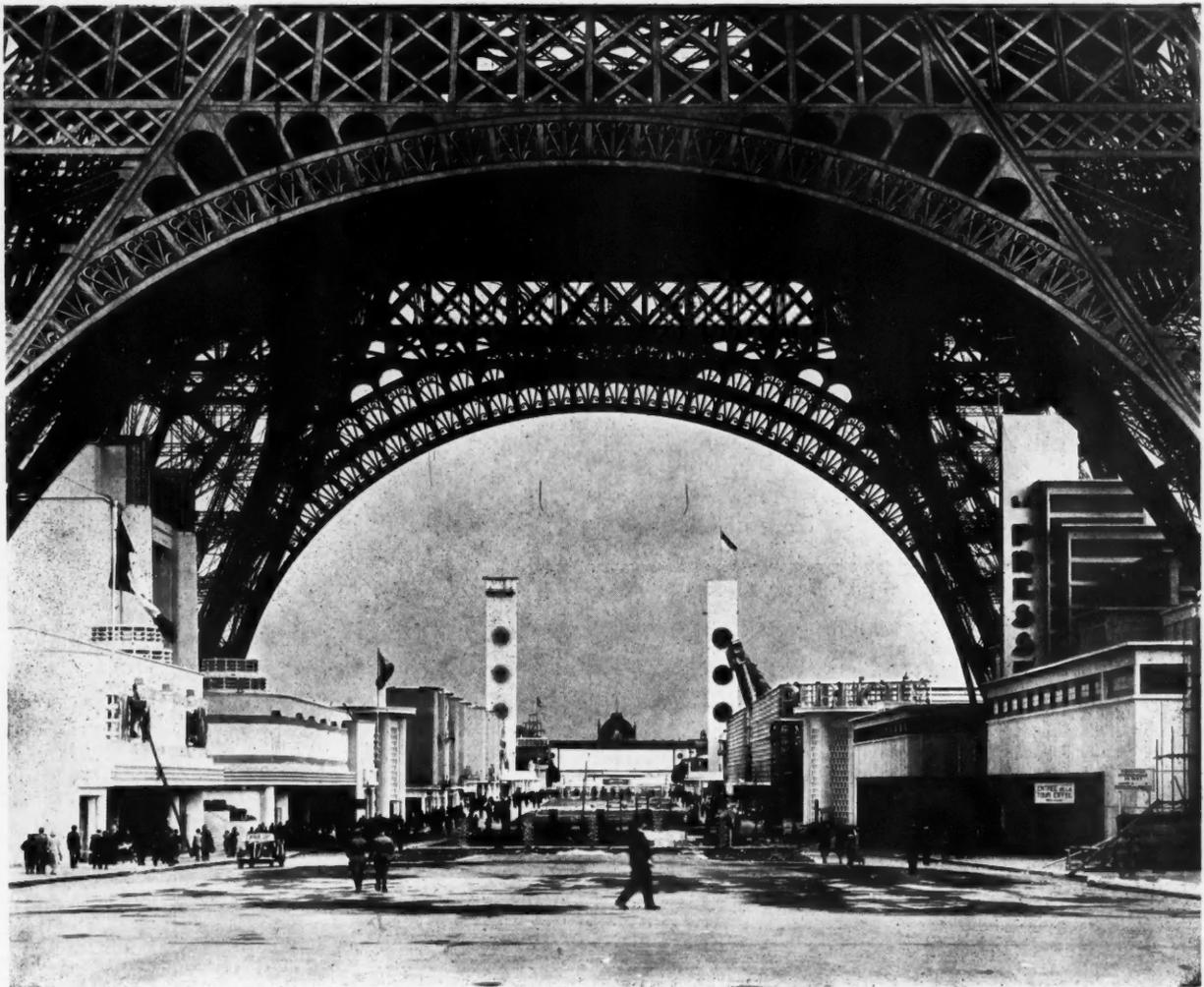
Quelles sont ces idées ? Si nous enlevons les sections étrangères — point d'attraction essentiel, valable et éternel de chaque exposition internationale — il reste la participation française. De quoi se compose-t-elle ?



1889 EMPLACEMENT DE L'EXPOSITION



1937 RIEN N'EST CHANGÉ: VOICI L'EMPLACEMENT DE L'EXPOSITION DE 1937



1937 : LA TOUR EIFFEL ET LE CHAMP DE MARS

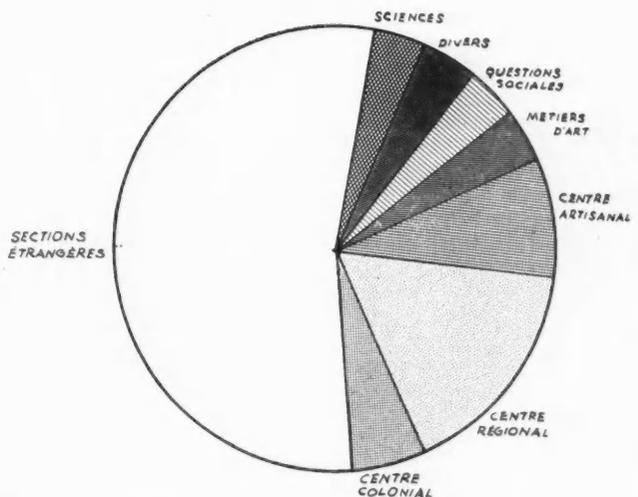
Photo Salaün

UN CENTRE REGIONAL

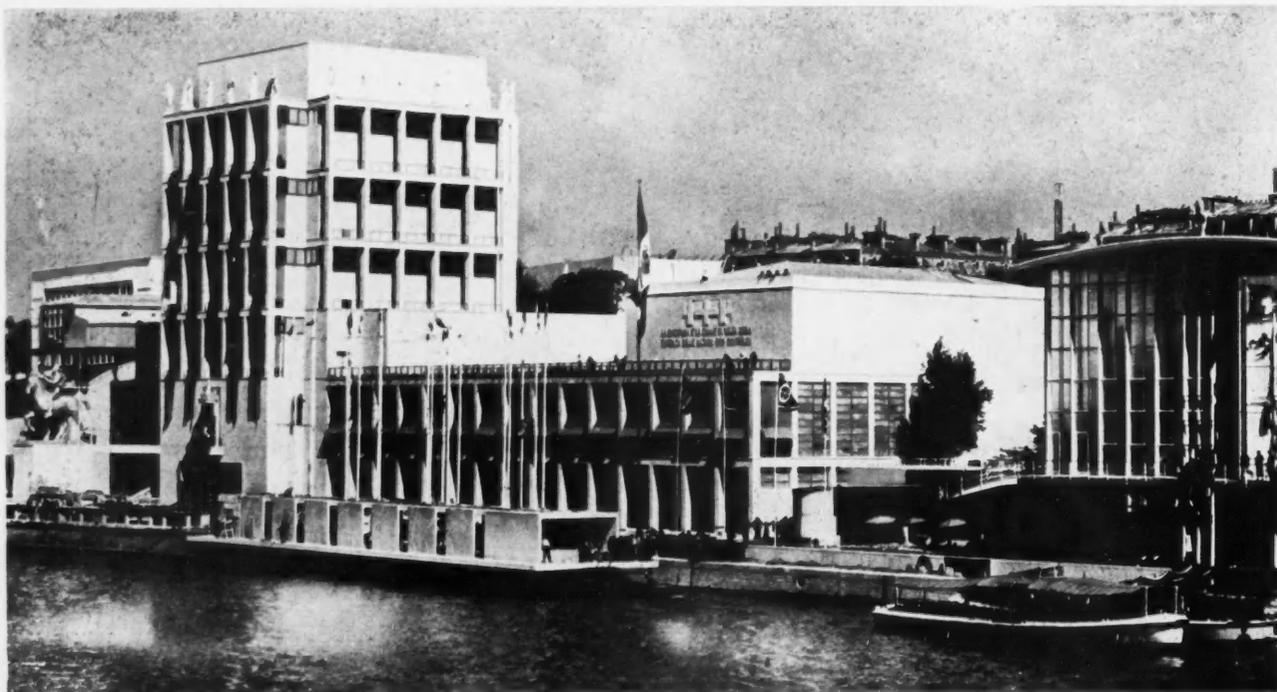
D'abord d'un « Centre Régional ». Il occupe 5 hectares dont 3 dégagés par la désaffectation de la Gare du Champ de Mars. Il est — a dit et répété M. Edmond Labbé — un des principaux attraits de l'Exposition. Son but: traduire aux visiteurs français et étrangers, la vie trop souvent ignorée ou méconnue des régions de France, régions telles que les ont faites les nouvelles conditions de la vie nationale: plaines du Nord, vallées de l'Est, Ile de France, etc. Chacune de ces régions s'exprime par un pavillon « adapté » aux divers terroirs et traditions du pays. Collés les uns aux autres, sans autre lien que la recherche facile de certains pastiches aussi élémentaires qu'inévitables: le haut beffroi des Flandres et de l'Artois, la Bretagne et ses barques de pêcheurs, etc., ces pavillons « veulent » exprimer l'inexprimable, à savoir *une géographie essentiellement humaine*, traduisant un état de culture et une parfaite adaptation de l'homme avec les choses. Pour le public, il s'agit seulement de lui reconstituer une ambiance afin que s'exprime le pittoresque: pittoresque des spectacles de plein air, des danses et des jeux, pittoresque des étalages où l'on exposera la production artisanale, pittoresque des cafés et des restaurants où s'exprimera la gastronomie régionaliste... un art attirant et qui a ses chefs réputés. Il s'établira une sorte de « ronron » du pittoresque entièrement axé sur le passé. Psychologiquement, c'est un excellent atout pour tenter la chance et le succès... Mais faut-il rappeler cette phrase de Le Corbusier, cruelle et cependant si vraie: « Le folklore est usurpé par les paresseux et les stériles, pour remplir l'air d'un bruit assourdissant de cigales, pour chanter faux avec le chant et la poésie des autres. »

UN CENTRE COLONIAL

Autre atmosphère de pittoresque, voici la France d'Outre-Mer. Son cadre est l'île des Cygnes. L'emploi de cette île, à proximité et à la suite du Centre Régional, a nécessité la construction d'un platelage sur pilotis permettant de porter sa superficie réelle de 8.000 m² à



323.000 m². C'est là que s'élève la cité artisanale de la France d'Outre-Mer. L'Exposition coloniale de 1931 n'avait pas toujours pu faire aux artisans une place prépondérante. Trop souvent ils se trouvaient dispersés et perdus, au milieu des marchands d'objets de pacotille. Ainsi, il était à peu près impossible d'apprécier à sa juste valeur la puissance et la qualité des arts et métiers indigènes, noyés dans des bazars aussi artificiels que clinquants. Cet oubli est désormais réparé. La Cité artisanale forme une seule et même agglomération. On y entre



LE PAVILLON DE L'ITALIE

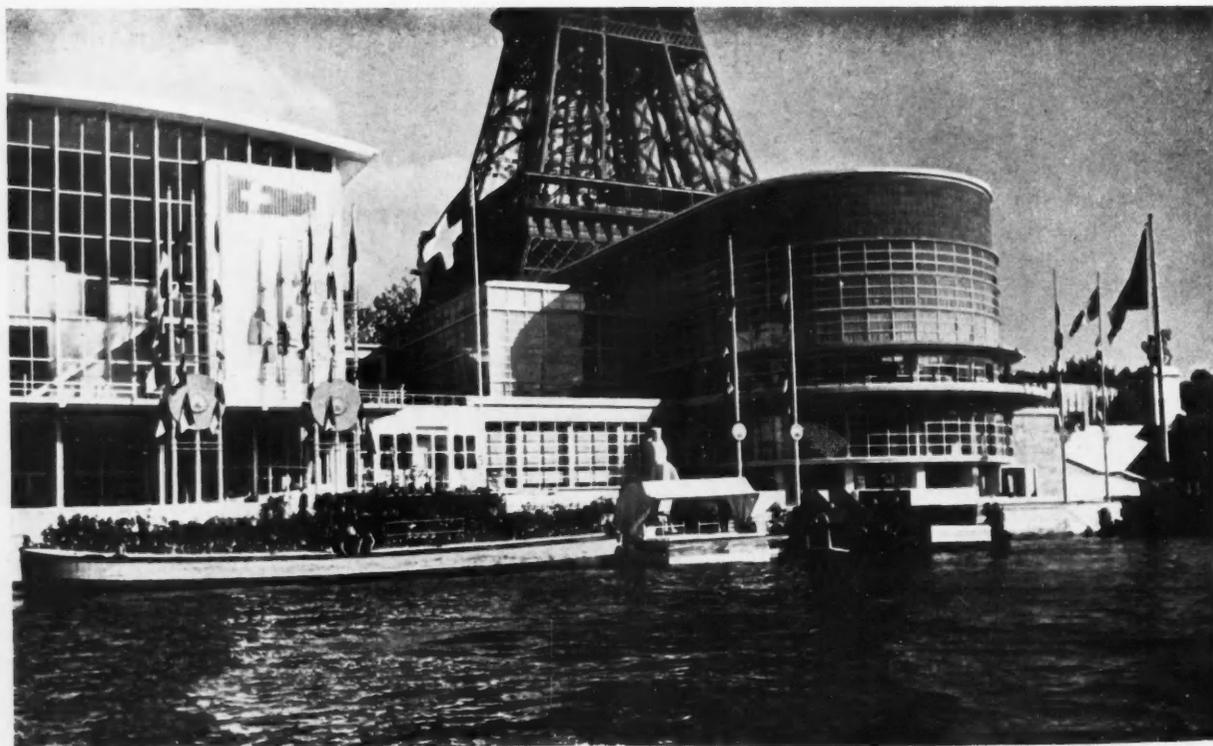
ARCHITECTES: REMAURY ET PIACENTINI

Photo Chipault

par le pont de Passy. On traverse les Etats du Levant, la Tunisie et le Maroc. On pénètre dans le quartier algérien, puis dans les cases et maisons de terre de l'Afrique noire. Une fois franchi le viaduc du Champ de Mars, on trouve les Antilles, la Guyane, la Réunion, Madagascar, l'Indochine. Mais cette étude comparative des métiers d'art aux colonies, cette invitation à comprendre des arts souvent complexes parce que leurs origines appartiennent à la culture du primitif ne nécessiterait-elle pas l'atmosphère de quiétude d'un intelligent musée d'ethnologie?... Oui, je sais, il faut du mouvement et de la vie. C'est pourquoi, parallèlement aux stands de fabrication s'animent des magasins de vente tandis que restaurants algériens et tunisiens, cafés maures, bars antillais concilient ces deux termes : « culture et limonade ».

UN CENTRE ARTISANAL

Artisanat et régionalisme, artisanat et colonies, donnent mathématiquement leur commun diviseur ARTISANAT... tout court. Transportons-nous donc à la Porte-Maillot et essayons d'admirer le Palais de l'Artisanat et les vingt-deux maisons d'artisans abritant chacune un métier. Ces demeures : maison du verrier, du graveur, de l'ébéniste, du céramiste, du potier, de l'imprimeur, du forgeron, etc., sont d'aimables anecdotes dont l'architecture à prétention symbolique veut offrir par surcroît une décoration intérieure reflétant l'ambiance du métier de l'occupant. Voici chez le maroquinier une rampe d'escalier en cuir artistement travaillé et chez le forgeron, la précieuse grille en fer forgé... Mais le centre attractif demeure le Palais de l'Artisanat « im-



LE PAVILLON DE LA BELGIQUE ARCH.: ROUSSELOT, SOUPRÉ, DEPERTHES, EGGERICK, VERWILGHEN, VANDELDELDE

Photo Henras



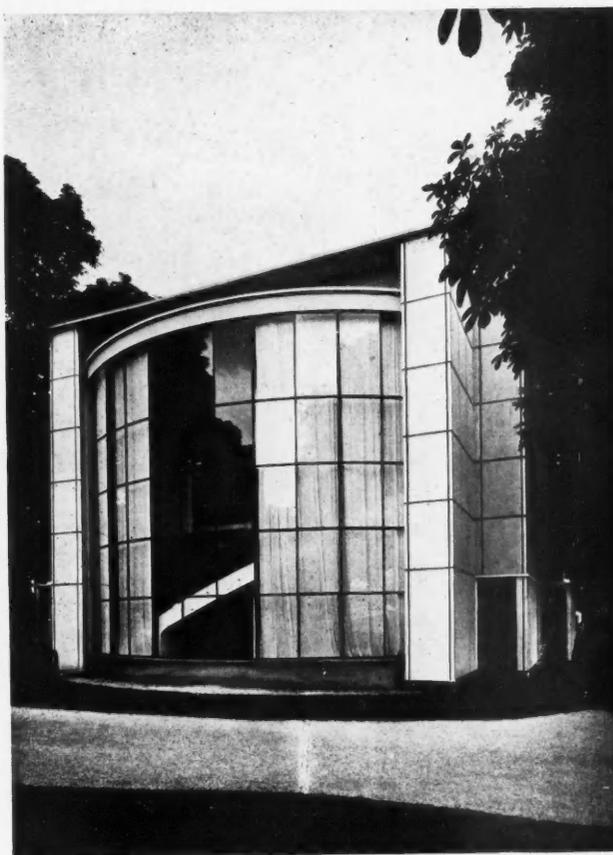
LE PALAIS DU CAOUTCHOUC

mense construction d'un modernisme sans outrance que tempère un goût certain». On y trouve comme dans un grand magasin des objets à acquérir, mais encore un restaurant, une bibliothèque, une agence de voyage, des bureaux de renseignements. Ainsi la classe de l'Artisanat est un ensemble complet avec sa cité et son palais et il totalise pour sa réalisation plusieurs millions. Que veut-il démontrer ? Nous connaissons le concert habituel d'imprécations et de jérémiades contre les méfaits du « machinisme » les excès de la civilisation « matérielle », les erreurs du « productivisme ». Nous savons aussi que, depuis que la crise mondiale passe par les étapes d'une courbe, laquelle traduit tantôt son aggravation et tantôt sa guérison, le problème de l'artisanat est à l'honneur. Cependant nous pensons que l'esthétique régie par la machine pose des problèmes plus urgents (celui de la standardisation par exemple). Pour parvenir à cette étape où la machine sera utilisée à des fins rationnelles et réellement humaines, il faut que chacun comprenne pour lui-même les répercussions déclenchées par la production industrielle sur la vie sociale. Le sens dans lequel on pourra harmoniser cette production laissera à l'artisanat une place légitime. Demain, il faudra résoudre cette question, car toute la complexité du machinisme nous dictera bien vite notre choix et ce sera pour l'artisanat la lutte inégale du pot de terre contre le pot de fer. Mais il est doux, momentanément, de croire avec M. Paul Léon, que : « l'homme ayant perdu le Paradis terrestre, la sueur de son front étant devenue l'huile de la machine, c'est désormais dans l'artisanat qu'il faut espérer le salut » (Discours officiel à l'American Club).

C'est donc aux artisans que s'adressent tout spécialement les organisateurs de 1937. C'est pourquoi au Parc des Attractions, sur la place d'honneur de l'Esplanade des Invalides, on évoquera à nouveau la vieille France et ses costumes d'autrefois. Un autre centre régional, en miniature y voisine avec le scenic-railway, les souks marocains, la rivière enchantée et le palais du rire.

UN CENTRE DES METIERS D'ART

Ne disons pas adieu à l'artisanat. Symétrique aux 5 hectares du Centre régional, par rapport à l'axe Trocadéro-Champ de Mars, un vaste espace de 5 hectares 50 est réservé aux « Arts Appliqués et aux Métiers d'Art. » On a utilisé l'emplacement laissé libre par le transfert du garde-meuble national, et sur cette surface reconquise on a bâti des « palais » : palais de l'Union corporative de l'Art français, palais de la Société des Artistes Décorateurs, palais de la Céramique et de la Verrerie, palais du Textile, palais de l'Ameublement, etc. Ce centre des métiers d'art sera aussi le centre du « shopping ». On y flânera beaucoup, et chacun y fera des découvertes, depuis les meubles et ensembles mobiliers, jusqu'aux armes de chasse, de sport et d'apparat en passant par la maroquinerie, la broserie fine, la bijouterie, la mode, la lingerie, les boutons, les cannes, les parapluies et les om-



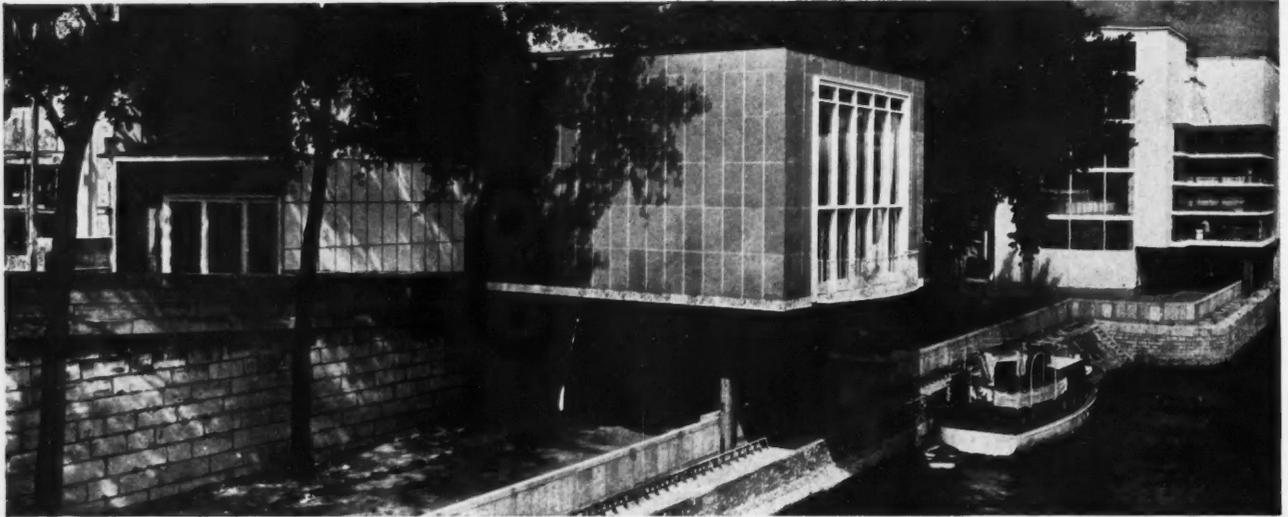
ARCHITECTE: ANDRÉ HERMANT

Photo Salaün

brelles. Théoriquement, ce « centre » devait abriter les Groupes VII à XI totalisant les classes 30 à 64, mais la croissance de l'Exposition nécessita des changements. Le groupe VII (Bâtiment) est démantelé; le groupe X (Editions, Livres et Revues) est au Trocadéro. Mais nous abordons ici une dangereuse notion: la classification de l'Exposition, point de départ et fondation de tout l'édifice. Cela vaut la peine d'y consacrer ultérieurement quelques lignes.

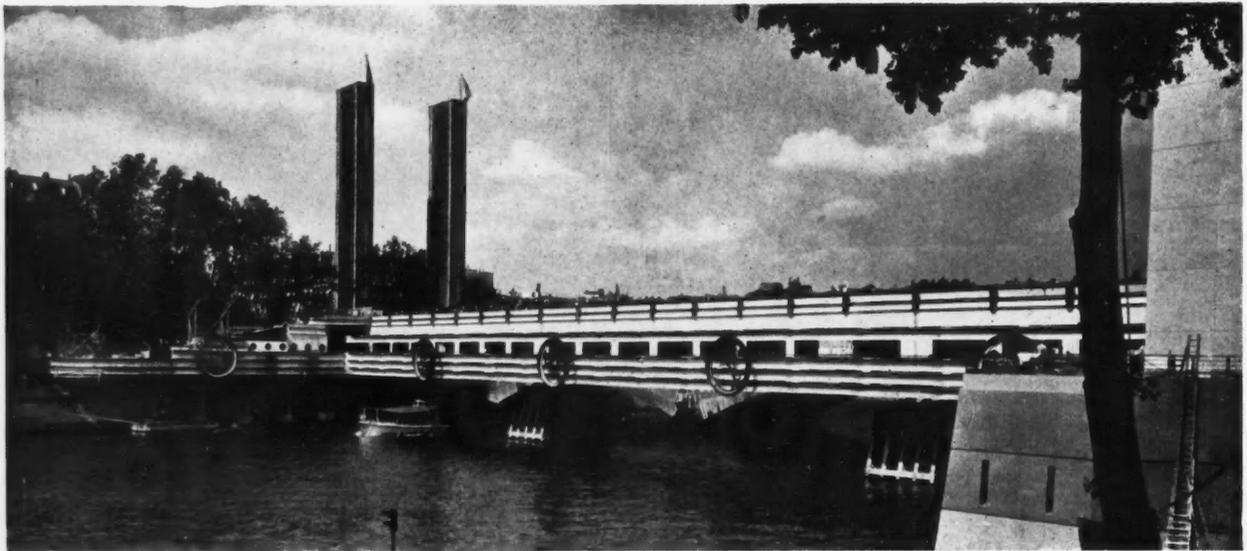
Le grand thème artisanat-métiers d'art est épuisé, examinons maintenant celui de la formation artistique et technique et de sa diffusion. C'est au Champ de Mars que s'élève le Palais de l'Enseignement. On y groupera l'enseignement primaire, secondaire, supérieur, technique, etc. Il y aura inévitablement des annexes, d'abord au Musée Pédagogique, rue d'Ulm, ensuite à l'école « modèle » du Centre Rural à la Porte Maillot. Le Palais et son agencement intérieur présente le caractère officiel indispensable à une telle démonstration avec cependant la note moderne « style 1925 » toujours en honneur en pareil cas. Plus loin étant l'espace définitivement mesuré, on a logé sous les arches de la Tour Eiffel, le Palais de la Presse et en face celui du Cinéma. Puis s'égrènent dans l'allée principale le pavillon de la Publicité dont la présentation audacieuse et intelligente nous redonne confiance dans les innombrables possibilités de l'art moderne, celui des étalages voisinant avec le Palais de l'Alimentation lequel n'est séparé que par un faible espace libre de celui... des matières plastiques, couleurs et vernis. Puis viennent des pavillons étrangers que la crise du logement sur la colline de Chaillot oblige à trouver asile ici...

On s'aperçoit que vouloir trouver le fil conducteur qui permette de circuler rationnellement sur les terrains de l'Exposition est besogne chimérique. Mieux vaut se laisser écraser par la foule et se laisser guider par sa seule fantaisie. Nous découvrirons ainsi tantôt des restaurants, tantôt les pavillons des grandes marques d'apéritifs, tantôt des boutiques de luxe, etc., le tout amalgamé avec un planetarium, sous la rubrique charmante « Concessions Scientifiques et d'Art ». Puis, au passage, nous entrerons au Grand Palais, rajeuni et modernisé — et dans lequel la science s'y trouve exprimée de façon claire et éducative pour être immédiatement comprise par le profane. Nous poursuivrons alors jusqu'à la Concorde pour nous documenter sur les questions sociales relatives à la femme, l'enfant et la famille. Au retour, l'autre rive de la Seine nous ménagera bien des surprises. Vouloir les décrire, c'est encore refaire une énumération dont on ne saisit pas très bien les rapports. Mais qu'importe et pourquoi vouloir à tout prix un classement réellement scientifique ? Pourquoi vouloir une méthode ? Une exposition n'est pas un livre austère. C'est une kermesse aimable et fantaisiste. Mieux vaut divertir qu'enseigner. Mieux vaut démarquer qu'innover. Déjà, sous Napoléon III, l'Exposition Universelle de 1867 était dédiée « à l'harmonie sociale et au bien-être des populations », elle était classée par groupes, lesquels se subdivisaient en classes, le groupe X s'intitulait: *Objets spécialement*



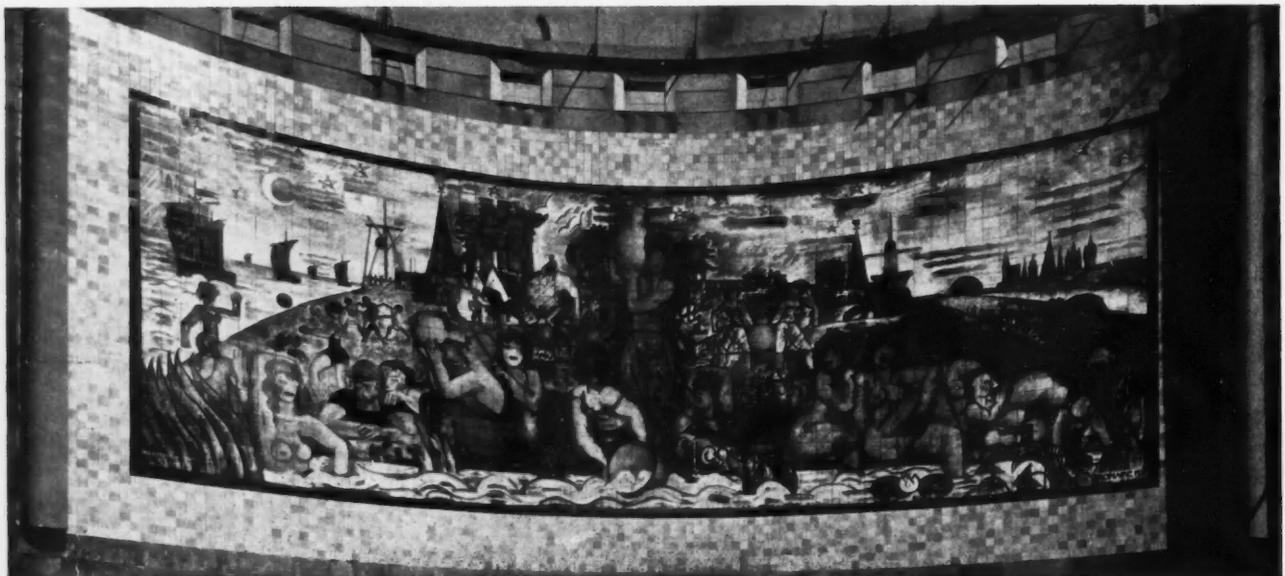
CLUB DES ARCHITECTES
Réalisé avec la collaboration de l'Architecture d'aujourd'hui

ARCH.: JEAN DEMARET ET PIERRE VAGO
Photo Salaün



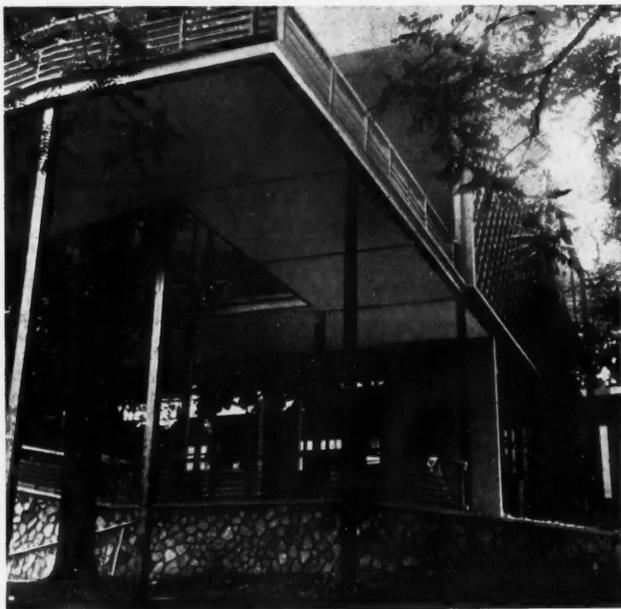
PONT-PASSERELLE DE L'ALMA

ARCH.: HENRY-LÉON BLOCH - COLLABORATEUR P. BISCOP



ROTONDE D'ENTRÉE DU PAVILLON DE LA MANUFACTURE DE SÈVRES
 FRESQUE exécutée en carreaux de grès émaillés par la Manufacture de Sèvres, d'après Gromaire.

Photo Buffetaut



LE PAVILLON DU JAPON ARCH.: DANIS ET SAKAKURA

exposés en vue d'améliorer la condition physique et morale de la population. Y a-t-il quelque chose de changé en 1937 ? Et cependant, pendant cette période de presque un siècle, que de bouleversements de toute nature n'ont-ils pas déferlé sur la planète... N'est-il pas paradoxal par exemple que le machinisme qui contient dans son essence tout le présent et tout l'avenir de la civilisation, soit à peu près escamoté en 1937 alors qu'il était à l'honneur en 1889 ? Si les expositions du XIX^e siècle et les précédentes ont été conçues pour glorifier le commerce et l'industrie, devait-on sacrifier au genre acquis et périmé de semblables manifestations. Certes, l'Exposition de 1937, grâce à de nombreux efforts parmi les architectes et exposants français représente un essai de « mise au point » qui vaut la peine d'être examiné en détail. C'est pourquoi, volontairement nous n'avons pas cité les noms sympathiques de ceux qui contribuent dans maints pavillons au succès réel de cette exposition. Ils demeurent de vrais créateurs et leur œuvre sera analysée dans de prochains numéros. Ce que nous essayons de démêler ici, à la faveur de l'analyse historique précédente, c'est l'atmosphère, le climat, la ligne générale de cette « Exposition des Arts et Techniques dans la Vie Moderne. »



LE PAVILLON DES JOUETS ARCH.: VERGNIAUD, NÉDONCHELLE ET FABRY



LES FONTAINES DU TROCADÉRO ARCH.: THIERS, MAITRE ET EXPERT

LE PROBLÈME DE LA CLASSIFICATION

La ligne générale d'une Exposition réside dans sa classification.

Classer, c'est mettre de l'ordre. Mettre de l'ordre suppose un plan, une analyse, un programme *méthodique*. Méthodique parce que cet arrangement obéira toujours à certaines règles dictées par le but ou les résultats que l'on se propose d'atteindre. Et tout de suite, nous posons cette question: l'exposition a-t-elle un but précis, une idée fondamentale et sévèrement imposée ? Ce qu'on veut, ce sont seulement des « résultats »: attirer le maximum de visiteurs et faire dépenser à ces visiteurs le maximum d'argent. Examinons en effet la classification. Elle comporte environ une quinzaine de grandes rubriques appelés *groupes*. Chaque groupe comporte des *classes* comprenant tous les producteurs qui exposent le même genre de produits. Mais ce découpage de l'activité humaine est purement artificiel et ne vise qu'une organisation plus ou moins commode pour satisfaire des résultats commerciaux. Prenons un exemple. Voici le Groupe V: Urbanisme - Architecture; le Groupe VII: Bâtiment; le Groupe VIII: Décoration intérieure et mobilier. Il semblerait que leur réunion donne lieu à une synthèse importante. Il n'en est rien. Le bâtiment forme



LE FUTUR PORT DE PARIS A GENNEVILLIERS
Musées des Arts modernes - Exposition de la Ville de Paris

un bloc complètement à part et privé de ses ramifications naturelles avec l'architecture et l'urbanisme. Bloc théorique... puisque un nouveau démembrement localise en divers points de l'exposition ce qui devait y être concentré en un seul. L'électricité — rattachée à l'urbanisme — (classe 17 bis: « Equipement électrique du pays ») se trouve au Champ de Mars, face à l'École Militaire. Le gaz et ses applications s'abrite dans un pavillon spécial au Pont des Invalides. La classe 33 « serrurerie - quincaillerie et ferronnerie » élève le Pavillon du Métal sur le Quai d'Orsay, au pont de l'Alma. La classe 23 « Architecture privée » représente la demeure d'un mécène hypothétique installée sur l'ancien garde-meuble. La classe 17: « Aménagement des Villes et des Campagnes » devient un musée régional d'Urbanisme abrité dans les sous-sols des Musées d'Art moderne entre l'avenue de Tokio et l'avenue du Président-Wilson. La classe 24: « Constructions et exploitations rurales » forme un centre complet et important à l'annexe Maillot, à l'entrée du Bois de Boulogne. La classe 25 « Cités ouvrières, Cités-Jardins, Etablissements et terrains de jeux, de sports terrestres et nautiques » est émiétée à la fois dans l'Exposition et à l'annexe Kellerman. On pourrait continuer longtemps encore cette énumération du désordre dans l'espace. Ne révèle-t-il pas un manque d'ordre dans les idées ? Il est impossible d'avoir une vue claire des grands problèmes que l'humanité devra résoudre demain. On nous en offre toujours une facette, mais jamais une vue d'ensemble. Pas de synthèse, mais une analyse qui ne se risque jamais très profond. Or une exposition n'est-elle pas un inventaire, une mise au point, un bilan ? Cela suppose — avant toute chose — qu'on précise les rapports de lieux, de temps, de cause, de nombre. Si je pose la question fondamentale: quand ? On y répondra par: aujourd'hui, autrefois ou demain. C'est à moi de choisir entre hier et demain. Mais si je veux concilier hier, demain et aujourd'hui, personne ne comprendra nettement ce que je veux représenter. Vouloir se traduire par oui ou par non. Savoir ce que nous voulons. C'est la question capitale... car souvent tout est confusion dans notre volonté. « Tantôt elle se dédouble en voulant des biens qui s'excluent... Tantôt elle se voile d'agréables mensonges en se persuadant qu'elle veut une chose, tandis qu'elle veut une chose toute différente et parfois même opposée ».

L'ESPRIT DE L'EXPOSITION

C'est pourquoi, dans cette dernière partie, nous voulons poser le problème et ré-examiner — puisque c'est le terme à la mode — la question Exposition sur un plan général. On a vu par ce qui précède, que depuis le milieu du XIX^e siècle, les expositions se sont multipliées et ont pris des fantastiques proportions. A leur début elles avaient une raison vitale d'existence. C'était le seul moyen commercial d'échange et l'unique possibilité de connaître les progrès acquis dans chaque catégorie d'activité industrielle. Aujourd'hui, le marché mondial est un circuit largement ouvert. Les grands magasins, les bazars bien achalandés sont autant d'expositions quotidiennes. La presse et ses innombrables journaux, magazines, revues, la radio, le cinéma sont les puissants et instantanés moyens de diffusion aux quatre coins du monde de tout ce qui est nouveautés et inventions. D'ailleurs, l'existence contemporaine est devenue tellement complexe qu'il n'est plus possible pour une Exposition de vouloir représenter l'activité universelle. Il faut choisir, simplifier à l'extrême, et trouver le thème exact d'une juste interprétation. C'est pourquoi ce qui constituait primitivement les raisons d'être d'une exposition retarde constamment sur les événements. A déambuler dans le dédale de la présente exposition on se demande toujours ce que veut démontrer un pareil étalage.

Tout concourt à un effet de chaos. Ce qui ajoute à cette confusion, c'est que 1^o. le thème initial « *L'Exposition se propose d'être créatrice, éducatrice et même de provoquer des réalisations qui semblent, à l'heure actuelle, être du domaine de l'avenir* » est escamoté ou exprimé selon des termes qui n'ont rien à voir avec l'avenir ; 2^o. il y a un manque absolu de coordination entre l'idée directrice et l'ensemble des réalisations abandonnées à la fantaisie individuelle de chacun ; 3^o. la création d'un Centre Régional n'apporte au point de vue progrès, rien pour les arts, rien pour les techniques ; 4^o. l'emplacement (déjà dénoncé dans le rapport de 1900) est contre indiqué pour le libre développement d'une exposition importante.

III. LE PROBLÈME DES EXPOSITIONS FUTURES

Une exposition est autre chose désormais qu'une collection de palais, pavillons, concessions, etc. Son succès dépend d'abord du thème-directeur imposé. Ce thème, cette idée, cette mystique doit s'intégrer et pénétrer partout. Ce thème tout en étant d'actualité afin de toucher l'esprit et le cœur du visiteur, doit être inconsciemment orienté vers l'avenir. Ce thème doit être humain. L'homme moderne n'est plus tra-

rifié par l'ingéniosité technique ou les applications scientifiques. Autos, avions, machines de toutes natures, télévision, radio, il accepte tout. Mais ce qu'il voudrait savoir, c'est ce que tout cela lui apporte à lui pour son *existence quotidienne et la conquête de son bonheur personnel*. Il connaît les rapports de certains chiffres. Les journaux lui ont appris par exemple que la machine Corning permet aujourd'hui à un seul ouvrier de fabriquer 650.000 lampes par journée de huit heures, alors qu'en 1920, le même ouvrier, durant le même temps, n'en pouvait fabriquer que 800. Mais il voudrait comprendre la signification sociale de ce rapport mathématique. Car il sait bien aussi qu'à côté des pacifiques progrès, l'industrie contient les semences de destruction de notre civilisation; les mêmes journaux ne lui ont-ils pas appris les sommes considérables englouties par le réarmement mondial forcené.

Oui, historiquement, une exposition c'est: publicité + affaires + éducation + amusement.

Publicité ?

On a vu que d'autres moyens de diffusion lui ont usurpé sa force d'autrefois et sa principale raison d'être. On ne peut donc pas recommencer en 1937 « Londres 1851 » ou « Paris 1867 ».

Propagande ?

On ne peut décemment s'intéresser aux rivalités dictées par la concurrence commerciale. Le pavillon Cinzano est-il plus grand que le pavillon Pernod ? Le pavillon pour la propagande du bois est-il plus imposant que celui de l'acier ? Le pavillon allemand a-t-il réellement coûté 25 millions de plus que le pavillon soviétique ? Tout cela ne diffère que dans les détails. En cherchant bien, on retrouvera toujours le vieil esprit de vanité ou de gloriole caché sous le masque artistique.

Affaires ?

Evidemment, c'est le but élémentaire de toute exposition: Faire reprendre les affaires. Remettre l'argent en circulation. Ranimer les échanges. Attirer les touristes, etc. Bravo si les hôtels, les boutiques, les cafés, les théâtres, etc. refusent du monde. Mais n'oublions pas que ce résultat si intéressant soit-il n'est qu'un côté accessoire et temporaire de la question: *on ne va pas aux expositions pour améliorer les affaires des autres.*

Education ?

Cela devrait être l'atout principal car les plus importantes expositions ont toujours répondu à cet appel de la curiosité et à ce besoin d'apprendre. On est venu autrefois pour voir la Galerie des Machines. On était avide au point de vue architectural de contempler la Tour Eiffel. Plus récemment à Stockholm, on admirait l'unité rigoureusement imposée à l'architecture et aux arts industriels, car c'était bien la première fois que sous le signe choisi du « fonctionnalisme » on ait réalisé une exposition dans un même style.

Amusement ?

C'est aussi un thème légitime et dont chaque époque a réussi à transformer le scénario. En 1889, il y avait la rue du Caire avec ses vingt-cinq types d'habitations égyptiennes, ses cafés, ses derviches tourneurs, ses danses du ventre. En 1900 il y eut la grande roue. En 1915, à San Francisco, pour distraire la foule blasée, on fit flamber un navire de guerre. Maintenant la mode est au scenic-railway, aux girls, et, peut-être comme à Chicago, aux couveuses électriques pour nouveaux-nés... Le public va-t-il d'abord aux parcs d'attractions et accessoirement à l'Exposition ? Ou bien se presse-t-il aux parcs d'attractions pour trouver un dérivatif à ses fatigues et oublier la monotonie des palais et pavillons, genre acquis et périmé des expositions habituelles.

NEW-YORK 1939 AURA UNE GRANDE MISSION

Est-ce donc la fin des Expositions universelles ? Oui, selon nous, c'est la fin des expositions du type traditionnel et dont le but n'est autre que de dresser l'inventaire hasardeux de ce qui est « acquis ». Une nouvelle formule est à trouver. Comprendre et faire comprendre ce vers quoi l'on tend, ce qui est en devenir ; car, ce qui importe ce n'est pas seulement ce qui est résolu, mais aussi ce qui est à résoudre. L'Exposition de demain c'est celle qui mettra en évidence le mot ORGANISATION... ORGANISATION DU MONDE, conséquence de l'unification technique, artistique, économique et sociale.

C'est parce que les expositions d'hier ont jusqu'ici présenté l'humanité comme un chaos de parties séparées, concurrentes et ennemies qu'il faudra demain définir ce nouveau thème: UNIR ET ORGANISER. Et, puisque c'est à New-York qu'échoue la mission de préparer l'Exposition de 1939, souhaitons que c'est sur des bases nouvelles que s'édifiera ce prochain rassemblement des peuples. Dans un pays jeune doit naître une conception neuve d'Exposition. New-York 1939 peut être l'aube d'un rapprochement mondial dicté par la nouvelle connaissance de l'univers et de ses lois.

Maurice BARRET.



LA LUMIÈRE ET LE SON SUR LA SEINE A L'EXPOSITION DE PARIS 1937

PAR E. BEAUDOUIN ET M. LODS

De tout temps, les hommes ont plus ou moins recherché la conjugaison des ondes lumineuses et sonores et il est resté parmi les plus vifs souvenirs d'émotions artistiques: Messes de Minuit, cierges et orgues; Venise: lampions, guitares et chants, retraites aux flambeaux, feux de la St-Jean, flammes, rondes et chants.

Ce sont autant d'expressions, souvent fort émouvantes, de climats, de société, de circonstances bien précises.

La Messe de Minuit évoque une église de campagne dans la neige et les grands sapins. Venise, une chaude nuit d'été en gondole sur la lagune, la Retraite aux Flambeaux, la joie populaire le soir du 14 Juillet, etc...

Mais nous ne voyons là rien qui corresponde à la réjouissance d'une foule considérable réunie, entassée, dans une grande kermesse internationale à Paris, en 1937.

Nous pouvons donc nous rendre compte dès maintenant que ce qui va différencier complètement ce que nous avons organisé de ce que nous venons de rappeler à l'instant, c'est la grandeur, la dimension, ce que l'on appelle en composition, l'échelle.

Il faut que notre spectacle soit grand, très grand, puisque ces gigantesques foires que sont nos Expositions modernes réunissent, en un seul point, des centaines de mille visiteurs, et que chacun doit pouvoir regarder ce qui lui plait et, par conséquent, assister, s'il en a envie, à ce jeu de lumière que l'on organise uniquement pour la délectation de la foule. Paris, en 1931, a reçu en une seule journée, 567.000 visiteurs; Bruxelles et Chicago, des quantités encore supérieures; pensons toujours à ces chiffres.

Il semble que l'homme se complaise à rechercher partout la preuve de sa puissance matérielle en grandissant chaque

jour la dimension de ses créations. Les paquebots, les avions, les tunnels, les gratte-ciel, les ponts, les canons. Depuis quelques décades, nous vivons une course effrénée dont nous sommes les acteurs et les spectateurs vers le toujours plus grand. Et cette grandeur est devenue un facteur de beauté, qui nous est encore plus sensible, quoique de tout temps, les grandes dimensions ont toujours été un sujet d'admiration.

Nous nous sommes efforcés de faire un spectacle très grand, afin qu'il puisse être vu en même temps par des foules très nombreuses et, surtout, utiliser les ressources des moyens scientifiques modernes.

Etant donné le cadre mis à notre disposition, sa forme, sa situation, nous avons travaillé en plein air. Il faut bien se garder pendant toute la composition et l'élaboration d'un tel ensemble, de penser aux spectacles que nous connaissons pour les avoir vus dans des salles couvertes. Nous sommes sous le ciel. Le public est partout, il circule, et de l'Alma jusqu'à l'île des Cygnes, l'intérêt ne doit pas faiblir. Nous avons pensé, en architectes, à l'échelle urbaine et non pas en décors. Notre spectacle n'est pas une face, mais doit pouvoir être vu indifféremment, sous toutes ses faces. Nous avons essayé de tirer le spectacle en hauteur, non seulement pour qu'il soit haut comme il est long, mais encore pour des raisons très appréciables de sécurité, afin d'augmenter l'intérêt dans le ciel, de faire lever les yeux des spectateurs, de les faire reculer, et non pas de mettre l'intérêt dans ou sur la Seine, pour que tout le monde vienne s'écraser sur les garde-fous.

Voilà donc le programme tel qu'il nous a été posé et tel que nous avons proposé de l'exécuter dans ses grandes li-

gues, mais tout en restant dans ces limites imposées par le cadre et les moyens dont on dispose, il y avait encore mille façons de traiter le sujet.

Tout en étudiant les effets d'eau et de vapeurs, de fumées, de lumières, de couleurs, il a semblé que constamment, un élément nouveau paraissait en plus du facteur d'émission, c'était la possibilité de faire varier très rapidement la lumière, son intensité et sa couleur.

Il a semblé que l'on pouvait se permettre de modeler à son gré la lumière, dans tous ces moyens. Ne sachant pas jusqu'à quel point irait cette docilité, on pouvait toujours compter sur elle et faire comme si le problème était résolu, et même si l'expérience démontrait plus tard qu'il fallait abandonner quelques-uns des moyens dont on avait besoin, il fallait dès le début faire comme si tout était acquis et attaquer la tranche du travail vraiment primordiale.

Puisqu'en toute chose, l'esprit prime la lettre... il fallait composer. La composition est, de toute évidence, la partie noble de tout le long processus de conceptions et de réalisations. C'est dans la composition que réside tout l'esprit créateur et le résultat de ces fêtes d'un ordre nouveau ne peut être fonction que de la valeur seule.

Il résulte de cette conception que la composition se rapporte à des expressions différentes de l'esprit, ayant à intervenir, suivant un rythme et une intensité qu'il incombe au Maître d'œuvre d'ordonner.

La base même, le principe initial de l'opération, étant une « fête de lumière », la partition visuelle en est le plan directeur; la partition sonore l'accompagnement, son but étant d'exploiter et de mettre en valeur la beauté de la lumière. Dans cette composition sonore, le musicien utilisera tous les moyens qu'il jugera utiles: musique, bruits, chœurs, paroles, sous toutes leurs formes, et à ce titre sera

peut-être amené, dans certains cas, à demander la collaboration d'un poète sur des fragments qu'il déterminera pour obtenir une plus grande sûreté d'évocation.

L'examen des possibilités matérielles de tous ordres va déterminer la composition de « l'orchestre », à l'aide duquel nous essaierons d'exprimer des sentiments.

Composer un spectacle étant justement l'art de provoquer une succession d'émotions variées dans leur caractère et leur intensité pour se faire valoir entre elles.

Faisant le tour de nos instruments, nous en trouvons deux catégories:

1° les effets de lumière.

2° les effets sonores.

Les effets de lumière - Nécessité d'un écran récepteur.

Éliminer d'emblée tout écran solide, présentant une face, dont l'intérêt serait destiné à une seule catégorie de spectateurs. Le spectacle est pour tous.

Les écrans seront les effets d'eau, à varier: dans leur volume, leur forme, leur puissance, leur grain, leur qualité. Les fontaines prendront directement leur eau dans la Seine.

Les effets de fumées.

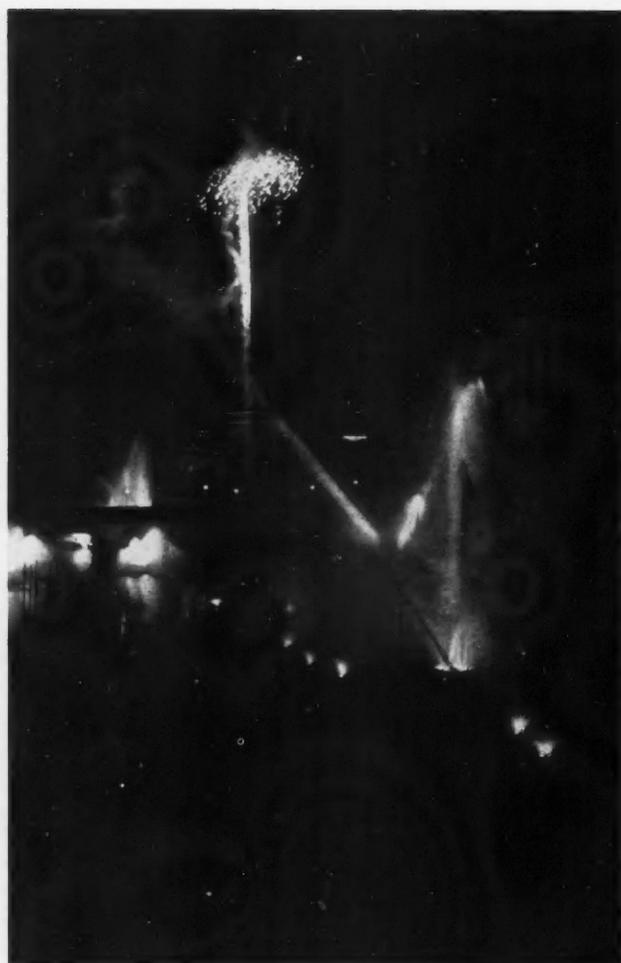
que l'on s'efforcera de conduire aussi haut que possible pour ne pas gêner les spectateurs et obtenir des formes et des volumes mobiles à une cadence différente des effets d'eau.

Sur ces écrans, la lumière devra pouvoir jouer en intensité, en forme, en direction et en couleurs, et naturellement obéir au rythme que déterminera la composition générale.

Naturellement, à ces effets de lumière indirecte, viendront s'ajouter les effets directs obtenus par tous les moyens pyrotechniques.



LA FÊTE LUMINEUSE DU 18 JUIN 1937



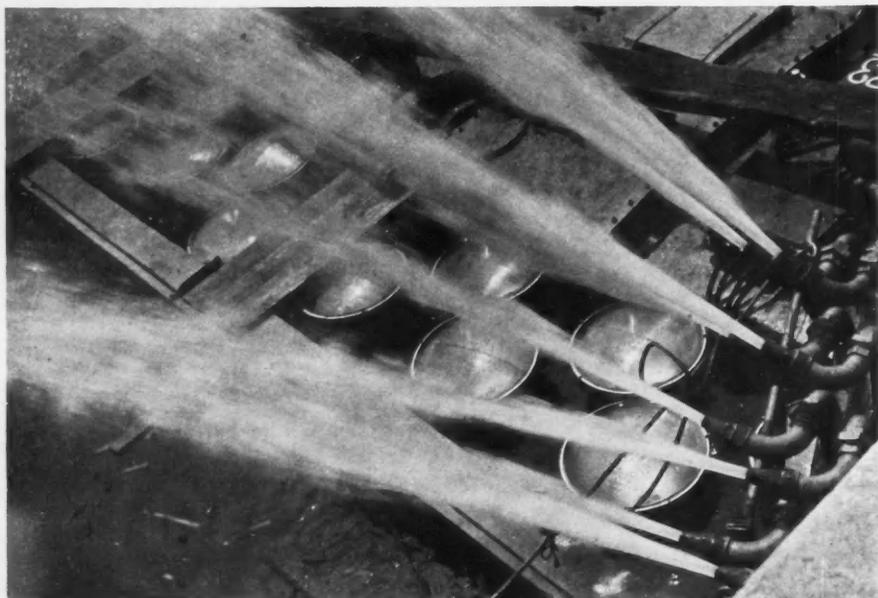
ARCHITECTES: E. BEAUDOUIN ET M. LODS

Photo Henrot



LA FÊTE LUMINEUSE DU 18 JUIIN 1937

ARCHITECTES: E. BEAUDOUIN ET M. LODS
Photo Henrot



DÉTAIL DES AJUTAGES DES FONTAINES
« PILES DE PONTS » DES PROJECTEURS
DE COULEURS



FONTAINES « PILES DE PONT » EN
ACTION



ESSAIS DE FONTAINES DEVANT LE
PAVILLON DE L'U. R. S. S.

Photos Lods

Les effets sonores.

doivent être perceptibles par tous les spectateurs, ce qui implique un volume réglable à volonté.

On peut envisager quatre réseaux de sources différentes :

a) Les origines sont au cœur même des effets principaux, c'est-à-dire dans les jeux d'eaux sur la Seine. C'est le réseau spécial et indépendant des fêtes de lumière.

b) Les hauts-parleurs sont dans les arbres, sur terre, et baignent le public dans une ambiance sonore diffuse. C'est le réseau commercial normal de l'Exposition.

c) Exceptionnellement, pour quelques cas particuliers très précis, tout le flot sonore provient d'une grande hauteur, et c'est la Tour Eiffel qui porte les batteries puissantes des hauts-parleurs.

d) Enfin, très rarement, mais d'un intérêt puissant, il est possible d'utiliser l'émission dans le ciel par un avion équipé spécialement.

Quand on pense aux possibilités que présentent, réalisés avec la technique moderne, ces différents effets, on se trouve devant une gamme très riche, et tout naturellement vient à l'esprit le désir de composer un spectacle qui ait une signification.

Exprimer des sentiments avec des moyens d'évocation aussi puissants mais aussi vagues présente de grandes difficultés.

Nous allons essayer de créer une ambiance à l'aide de la lumière et de la couleur, puis nous efforcer de serrer de plus près le sentiment recherché par des effets musicaux et enfin, donner toute la précision possible aux endroits les

LE MATÉRIEL EMPLOYÉ

Il peut être divisé en plusieurs catégories :

- 1° — Le matériel flottant éclipsable.
- 2° — Le matériel flottant non éclipsable.
- 3° — Le matériel aérien.
- 4° — Le matériel terrestre.

CARACTERISTIQUES GÉNÉRALES COMMUNES

La préoccupation dominante a été la suivante : occuper sur le fleuve, dans un minimum de temps, un emplacement aussi grand que possible, avec une liberté totale pour le choix du plan.

Le problème était obligatoirement posé dans ces termes, par suite de l'obligation faite, par la navigation, de réserver :

1° — Un chenal navigable central, intégralement libre durant toute la journée.

2° — Deux zones de circulation, rive droite et rive gauche, partiellement libres dans la journée.

3° — Deux zones de constructions flottantes, dans lesquelles on n'entrera qu'avec difficulté, en bordure même des rives.

Il s'agissait donc, soit de mettre en place, soit d'évacuer très vite un important matériel.

Pour cela, on chercha, après lui avoir fait occuper ses emplacements, de ne plus l'enlever du tout, mais de le faire seulement couler dans le lit du fleuve.

A cet effet, on rendit submersible tout le matériel petit et moyen, de beaucoup plus nombreux.

Par contre, le matériel trop volumineux ou celui dont la composition interdisait l'immersion, (pontons importants, ventilateurs, réchauffeurs d'air électriques, émetteurs de fumées, lances à mousse, haut-parleurs, grands projecteurs non étanches, etc., etc...) fut conservé.

Les conséquences de cette dérogation sont supportables, du fait qu'elle s'applique à un nombre réduit d'engins.

**

Le caractère très général de ce numéro de l'Architecture d'Aujourd'hui ne nous permet pas d'entrer dans les détails techniques et dans les descriptions des appareils mis en œuvre. Cependant, à titre d'indication, nous donnons ci-dessous quelques renseignements concernant le matériel demi-fixe flottant non éclipsable :

plus caractéristiques, à l'aide de la parole, incorporée sous toutes ses formes dans la partition sonore.

La physiologie architecturale est déterminée par l'implantation des éléments formant écran.

Il s'agit en somme d'établir un plan ayant pour but de créer une ambiance qui prédispose le spectateur à goûter une gamme de sentiments que l'on s'efforcera d'évoquer en développant le thème choisi.

Les instruments dont on dispose sont tout le matériel construit à cet effet.

L'emplacement : la Seine, avec ses nombreuses servitudes et la principale obligation, les possibilités d'alimentation, ce qui est un grave problème.

De toutes ces conditions à satisfaire, il résulte que pour trouver la plus grande richesse d'expression, il convient de varier autant que possible le caractère des implantations, changer complètement les groupements, et ceci implique une mobilité totale des éléments.

C'est au point de vue technique le principe de base qui dominera l'étude de toute installation.

Étant donné le caractère souple du matériel, les plans des Fêtes seront tous différents et pourront être, au point de vue composition, classés dans trois partis principaux.

a) Plans à grande ordonnance, rigide, s'approchant des grandes compositions classiques.

b) Plans à développements libres, en jardins anglais.

c) Plans en semis.

Les plans à grande ordonnance sont, évidemment, les plus caractéristiques.

Piles de Pont. — Les appareils appelés « Piles de Pont » doivent leur nom au fait qu'ils fonctionneront toujours d'une manière rigide à la pile d'un pont.

Ils comprennent essentiellement un coffre flottant pour lequel on a pu disposer d'un certain volume.

La zone occupée dans le lit du fleuve par la maçonnerie qui compose la pile d'un pont, est en effet suffisamment importante pour abriter sans inconvénient un ponton fixe, d'une masse considérable.

Cet appareil comporte des effets massifs, les jets sont à fort débit, l'éclairage est important.

La partie mécanique est conçue suivant le principe du fonctionnement à sec. C'est le seul appareil qui ne comporte pas de pompe noyée.

La pulsion est obtenue par une pompe centrifuge, branchée sur l'arbre d'un moteur électrique protégé.

L'ensemble du système est enfermé dans la coque et accessible en marche.

L'eau est refoulée directement dans une conduite maîtresse qui la répartit entre les différentes nourrices alimentant les jets.

Une série de projecteurs est installée au pourtour de la partie supérieure de l'appareil. Ils sont du type noyé et destinés à fonctionner dans l'eau.

Dispositifs d'écrans de couleur comme dans tous les appareils précédents.

On dispose de :

8 projecteurs blancs à 1 kw. 3.

8 — bleus —

8 — rouges —

8 — jaunes —

La puissance du moteur : 100 CV.

Le débit de la pompe : 225 litres par minute.

Les caractéristiques des jets :

Il y a 2 sortes de jets :

1) Les jets pulvérisants, placés sur les côtés latéraux du ponton :

2) 2 jets paraboliques orientables, placés côté pile, venant encadrer 8 jets, formant voûte, d'une portée d'environ 25 mètres, disposés côté aval.

Le nombre total des appareils de ce type est de 8.

4 ont été étudiés et réalisés par la Société CELI.

4 autres par la Société Auxiliaire des Grands Travaux, coordonnant les efforts techniques des maisons Beaudrey et Bergeron, Barbier, Bénard, Turenne et Forclum.

E. BEAUDOUIN ET M. LODS

PARIS

HÉRITIER DE L'EXPOSITION 1937

PAR G. H. PINGUSSON

Paris peut être considéré à la fois comme un phénomène naturel et comme une œuvre d'art, c'est-à-dire comme un mélange d'actions subies et d'actions voulues, une alternance d'entraînements dus à la paresse et à la routine et d'affirmations volontaires répondant à une vue d'ensemble, suivant un plan réfléchi, exécuté à travers le temps avec continuité et intransigeance.

Bien que la ville présente une certaine unité, due aux constantes fondamentales du caractère national, du climat et de l'échelle humaine, c'est seulement dans la mesure où l'ordre voulu a prédominé sur le laisser-aller et la facilité qu'une véritable grandeur a pu être atteinte.

Il est curieux de constater que les mobiles ayant commandé autrefois les grands actes touchant à la structure urbaine ont été le bon plaisir ou l'ambition d'un monarque réalisant les vœux éclairés des créateurs que son génie avait suscités, et qu'à ce fait du prince en apparence arbitraire et orgueilleux, et en fait singulièrement prévoyant des besoins futurs, nos temps modernes n'ont pu mettre en comparaison aucune opération de grande envergure, à longue échéance et empreinte d'une réelle noblesse. Nos grands tracés d'urbanisme sont en sommeil, nos petites ambitions se bornent à des rectifications de bordures de trottoirs, les projets ménageant l'avenir sont renvoyés à plus tard, et non tant par manque de moyens que par manque d'opportunité: il faut de grandes circonstances pour susciter de grandes audaces.

Les expositions internationales où l'amour propre du pays est, plus visiblement que dans la vie quotidienne, engagé aux yeux du monde, pourraient être des occasions déterminantes pour la réalisation d'un vaste plan assurant une rapide évolution de la ville vers sa forme optima, et pourraient constituer le choc qui fait cristalliser la masse des idées en attente.

De telles occasions entraînent des avantages évidents: tout d'abord la nécessité d'une sorte d'examen de conscience général, ensuite la naissance d'une émulation, d'un esprit d'équipe devant l'œuvre commune à accomplir, d'une solidarité nationale devant la confrontation avec les œuvres étrangères; enfin, une exposition étant à la fois l'expression de l'activité artistique et industrielle du pays, et de ses tendances spirituelles, intellectuelles et morales, la nécessité pour cette manifestation de révéler la substance la plus riche, la plus vivante, la plus réelle dans tous les domaines considérés.

Une exposition plus encore qu'une occasion peut être un moyen, car elle permet aux pouvoirs publics de disposer tout à fait exceptionnellement de crédit d'une très grande importance et, devant la nature et le danger de l'enjeu, d'une adhésion de l'opinion publique. L'œuvre commencée accélère d'elle-même la mise en prise des éléments favorables à son achèvement: les réticents se décident, les opposants se taisent, les antagonismes se résolvent devant la nécessité d'aboutir.

C'est sous la pression de ces « moyens » que nous voyons se réaliser notre Exposition 37, exposition appelée, comme l'on dit « au plus éclatant succès » (il y a dans notre Pays tant d'individualités créatrices, tant de ressources d'énergie tant de possibilités d'adaptation aux circonstances que le doute n'était pas permis quant au succès final) succès en tant que nombre des visiteurs, qualité des fêtes et de la « réception », atmosphère générale à laquelle contribuera d'ailleurs Paris tout entier, mais... le succès est moins certain si l'on entend ce mot dans son sens absolu, celui de réussite, de but atteint... Nous aurons réalisé une belle exposition en 1937, aurons-nous réalisé l'Exposition de 1937, c'est-à-dire

apporté un message, donné une signification: dans le temps où nous vivons, de très nombreux problèmes se posent non seulement aux artistes et aux techniciens, mais aux médecins, aux sociologues, aux économistes, aux hommes d'Etat et les solutions traditionnelles se révèlent insuffisantes. Une exposition qui s'inscrivait dans cette étroite limite des quelques années présentes et précisément en cette année 1937 posait un problème non pas personnel à notre pays mais mondial. L'exposition 37 aura été l'Exposition de notre temps si elle a seulement apporté quelque lumière sur les questions suivantes:

L'artisan et la machine (travail à la main et travail en série).

L'industriel et l'artiste (fins commerciales et fins esthétiques).

Le caractère particulariste (national et régional) et l'universalisation de la production (production d'un temps ou production d'un lieu).

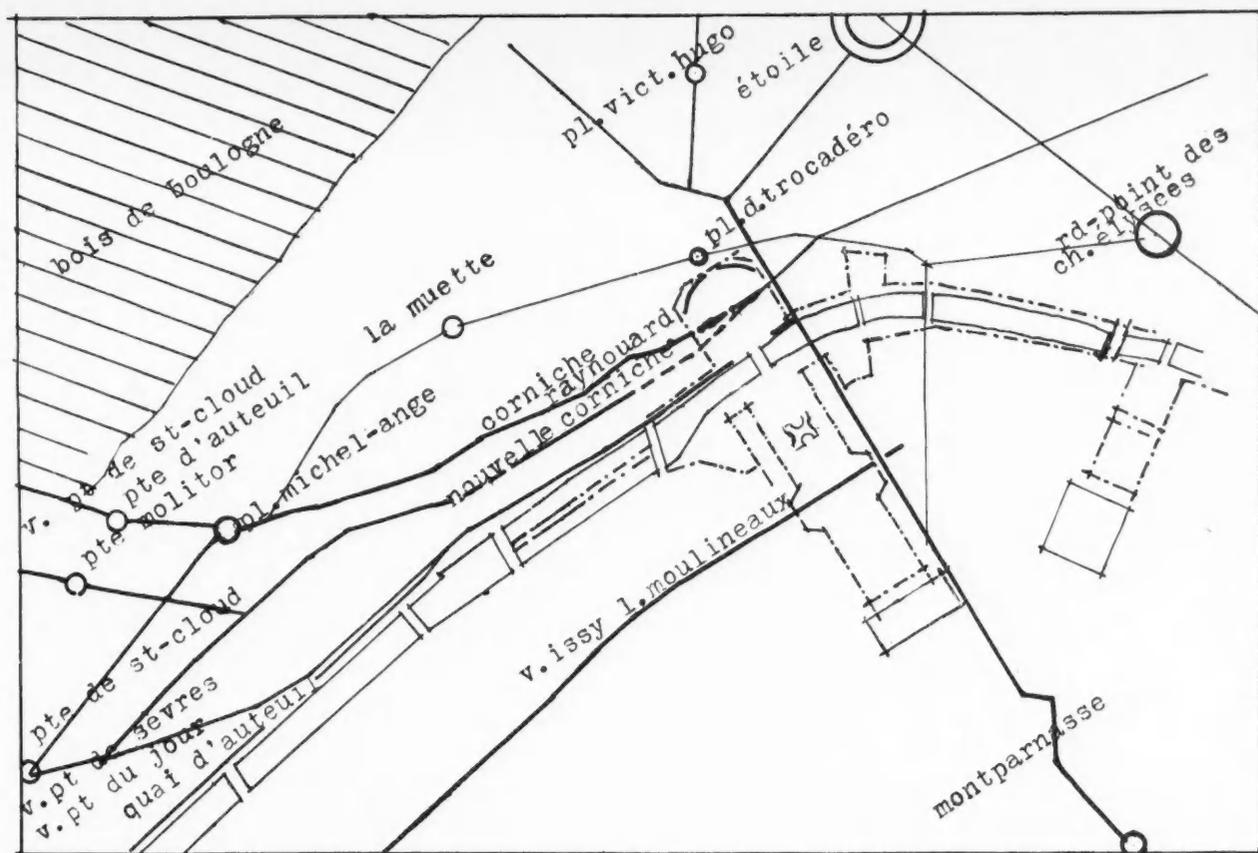
Valeur sociale des arts et techniques (diffusion des valeurs artistiques ou clientèle fermée).

L'artiste et le Public, l'artiste et l'Etat.

Or, si ces problèmes sont à l'étude dans tous les pays et font l'objet de controverses où l'intérêt prime souvent la recherche de la vérité, il ne semble pas qu'il en soit donné, du fait même du schéma de l'Exposition, autre chose qu'un énoncé. Ces problèmes étant supposés sinon résolus, du moins éclaircis, la première application en pourrait être faite à l'Exposition elle-même; celle-ci devient l'exposition-type qui rompt avec la forme déjà ancienne de ces démonstrations; la précarité tout d'abord: réunissons ces deux images: d'une part, des milliers de familles logées dans des maisons vétustes et malsaines, foyers pourris par la tuberculose que seule la menace d'effondrement fera évacuer, d'autre part, le milliard de francs (mille millions) dépensés à des travaux dont la durée éphémère ne doit pas excéder 6 mois pour la plus grande partie! Ne pense-t-on pas immédiatement à faire que cet effort gigantesque dont nous supporterons la charge soit utilisé pour des aménagements permanents? La réponse ne fait pas de doute et ces aménagements devant être définitifs, il faut qu'ils soient réalisés suivant un plan général de développement et de perfectionnement de la ville. Donc étude préliminaire d'une part des besoins généraux par ordre d'urgence, d'autre part, des possibilités de réalisation, même partielle d'un grand travail d'urbanisme, ce qui entraîne comme corollaire: la situation de l'Exposition directement fixée par le plan d'extension de la ville.

En résumé, une exposition de 1937, une exposition prototype substituerait à la précarité de l'exposition traditionnelle, la permanence des constructions d'une exposition moderne, à la recherche d'effet théâtral, au besoin de parade et d'artifice, romantique d'esprit, un besoin de réalité vivante, constructive, actuelle, d'esprit classique; à la gratuité d'une féerie, l'utilité, le service socialement effectifs, à l'inconscient regard attendri vers le passé, une préparation méthodique et ordonnée de l'avenir.

Il ne semble pas que l'Exposition qui va ouvrir ses portes réponde à ces secondes caractéristiques et soit autre chose que le dernier exemplaire de la longue suite des expositions universelles qui pendant un siècle ont amené périodiquement une heureuse fièvre dans la vie nationale. De cette agitation, de ces enthousiasmes, de ces espoirs, que restera-t-il après le dernier coup de balai sur les derniers gravois? Car de cette ville, hâtivement construite et si tôt rasée, Paris doit en définitive recueillir l'héritage... Accueillons-le donc sous bénéfice d'inventaire.



Tout a été dit sur le choix de l'emplacement mais il est incontestable que l'aménagement d'un quartier de la périphérie eut été préférable à l'installation de fortune dans un quartier dont l'urbanisation est faite depuis longtemps et dont les grandes perspectives qui font la noblesse de Paris et son attrait seront détruites par des bâtisses de pacotille: les Invalides cachés par le toboggan et les toitures pittoresques d'un pseudo village alsacien, le Cours la Reine encombré par des pavillons entassés, la majestueuse place de la Concorde réduite au rôle de vestibule de la Foire. Dans les sous-préfectures aussi, la Fête annuelle du commerce local se place sur le mail clôturé de palissades pour la circonstance et empanaché d'oriflammes, Paris pouvait se donner l'élégance de ne pas dénaturer son visage historique et de planter les décors de la fête à l'écart des grands lieux. Ne revenons pas sur ce que l'installation d'une exposition sur la chaussée peut avoir de paradoxal et de symptomatique.

S'il est certain qu'une œuvre est réussie dans la mesure où elle est vraie dès sa conception, il est également indiscutable qu'elle peut toujours, même en cours de réalisation, être orientée vers le mieux.

Quels sont donc les problèmes auxquels l'Exposition pouvait apporter des solutions neuves, hardies et empreintes de la compréhension des besoins du proche avenir.

I - MOYENS D'ACCÈS

1° Aviation: La proximité du terrain d'aviation d'Issy-les-Moulineaux à la porte même de Paris pouvait donner lieu à un aménagement permanent de grande envergure comprenant: a) un terrain entièrement mis en exploitation par la démolition de l'usine électrique déjà ancienne malencontreusement construite en bordure; b) un plan d'eau de 500 mètres pour hydravion en bordure immédiate de la Seine; c) entre les deux une gare avec liaison rapide par vedettes vers les quartiers du centre de Paris et vers l'Exposition et avec liaison terrestre par des voies existantes aménagées ou par des voies nouvelles créées à cette occasion.

Sur ce point, héritage nul.

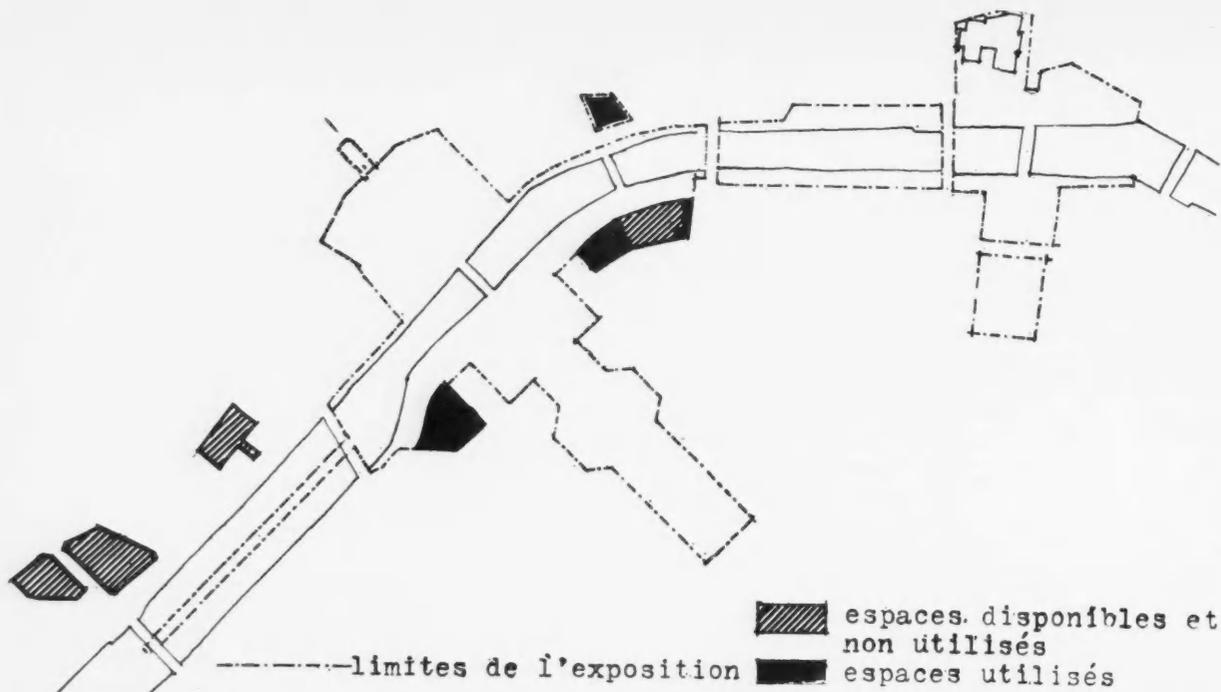
2° Automobile: L'accès à l'Exposition devait être prévu pour une très large proportion par automobile des autostrades de grande envergure irrigant l'Exposition et les quar-

tiers avoisinants, abordant même le centre de Paris pouvaient être créées, sans grandes dépenses, avec comme corollaire l'exécution de croisements et de raccordements à la circulation urbaine actuelle qu'elles pouvaient libérer d'un très large volume de trafic, problème essentiellement actuel, résolu au moins localement; de plus, de grands parcs de stationnement et des gares routières permettant l'intercommunication avec les réseaux du métropolitain ou des chemins de fer de ceinture-banlieue complétaient une organisation permanente de la plus grande opportunité. Enfin, à défaut d'autostrades, il était possible de créer ou d'améliorer les voies existant dans la zone périphérique de l'Exposition. Il ne semble pas qu'aucune d'elles aient été élargies, prolongées, adaptées. Au contraire, certaines voies (le boulevard Delessert) pouvant amorcer un tracé futur de grande liaison (corniche) a été fermé au trafic direct et réduit à l'état de voie secondaire (fig. 1).

Au chapitre « Autostrades, gares et parcs de station », l'héritage est nul.

II - PONTS ET PASSERELLES

Il est remarquable que dans le tracé de l'Exposition, la liaison entre les deux rives soit pour les visiteurs, soit pour le maintien du trafic urbain normal, n'ait pas fait l'objet d'études préliminaires approfondies sous l'angle de vue de l'urbanisme. Les travaux importants qui ont été exécutés semblent avoir été mis en exécution conformément à des décisions administratives anciennes ou improvisées devant l'urgence de certaines nécessités imprévues. En effet, sur le parcours de la Seine à travers l'Exposition il est à noter qu'un des tronçons ne comporte pas de pont de très grand trafic: depuis le pont de l'Alma jusqu'au pont de Grenelle (limite de la zone concédée), soit pendant plus de deux kilomètres nous ne trouvons que: la passerelle Debilly (pour piétons seulement), le pont de Passy dont les accès malaisés rendent l'activité très négligeable, le pont du chemin de fer de l'Etat, inutilisé et le pont d'Iéna que sa position au pied de la colline de Passy, son axe déporté par rapport aux voies d'accès vers la Seine ne prédisposait pas à des transformations. Sur ce long trajet fluvial il eut été certainement préférable de créer de nouveaux ouvrages: les crédits affectés à l'élargissement du Pont d'Iéna bloqués avec ceux de la Passerelle de l'Alma (provisoire) auraient 121



sans doute permis la construction d'un pont à voitures dans l'axe de l'avenue de La Bourdonnais et de l'avenue de Magdebourg, reliant par le carrefour Kléber-Longchamp le quartier nord de Passy à la ceinture Rive gauche-Port Royal-Montparnasse, et éventuellement, la construction d'un pont symétrique dans l'axe de l'avenue de Suffren rejoignant par le boulevard Delessert la corniche de Passy: Raynouard-Michel-Ange; le pont d'Iéna entre deux jardins devenant un pont de piétons; nous estimons que le pont du chemin de fer inutilisé actuellement pouvait être transformé en pont d'autostrade avec liaison à travers le tunnel de Passy existant à la rocade à créer sur la ceinture et sur la rive gauche à celle de la ligne de Versailles et à l'autostrade aérienne, vers Montparnasse, que nous avons proposée, M. Rotival et moi il y a 3 ans en vue de l'Exposition.

Mettons cependant à l'actif des acquisitions définitives le passage souterrain devant le Pont d'Iéna.

III - RECLASSEMENT URBAIN

L'Exposition aura également contribué au reclassement du quartier intéressé par la désaffectation de terrains à usage industriel (terrain de la manutention militaire) ou leur mise en disponibilité (terrain de la gare au charbon du Champ de Mars). Il faut regretter cependant que la création de places publiques et d'espaces boisés par le regroupement de parcelles et de jardins n'ait pu être réalisé et que de grands espaces de plus de dix hectares à proximité immédiate de l'Exposition, en grande partie à l'état de terrains vagues soient restés en dehors des préoccupations officielles et donnent aux visiteurs le sentiment d'une mauvaise utilisation des possibilités naturelles des lieux. Sont à inscrire comme de grandes occasions manquées la non-utilisation des terrains suivants: fig. 2.

Terrain des anciennes écuries de l'Élysée entre le garde-meuble et l'avenue Rapp;

Terrain vague de l'ancienne usine à gaz de Passy;

Terrains du dépôt des Pavés et des anciens magasins des Beaux-Arts de la ville de Paris;

Terrain vague de l'ancien parc Duvignan de Lanneau.

IV - CONSTRUCTIONS PERMANENTES

Sur ce point, l'Exposition aura enrichi la communauté de constructions nouvelles dont la destination est conforme au caractère général du quartier qui comprend déjà les musées Guimet, Galliéra, Ethnographie, de Sculpture comparée: les musées d'Art moderne et les musées du Trocadéro.

L'opportunité de ces musées n'est pas douteuse devant l'exiguïté du Musée du Luxembourg et des musées des Tui-

leries, devant le caractère d'improvisation dont nos musées nationaux ont grand mal à se délivrer. Mais, si cette construction réalise approximativement le programme tracé, on peut regretter le programme lui-même qui obligeait l'architecte à pousser à l'extrême l'exploitation du terrain et à renoncer à l'aisance nécessaire à un bâtiment de cette nature: succès exorbitant pour les réglemens de voirie auxquels se plie trop sagement le plan en se refusant toute indépendance par rapport à l'alignement de l'Avenue Wilson et en abandonnant cette loi de l'angle droit dans le réseau de composition qui a de tous les temps été la règle de noblesse.

La restauration du Trocadéro aura du moins le mérite de libérer un des plus beaux sites de Paris, en démarrant le bâtiment central qui l'enlaidissait et l'obstruait à la fois, mais ces transformations que l'on aurait voulues temporaires ont, du fait de leur importance, définitivement fixé les formes anciennes des deux ailes et rendu impossible la construction entièrement neuve, neuve par le plan et la conception elle-même, que le site incomparable eût mérité.

Ces constructions définitives, quelle que soit leur valeur architecturale sont frappées de deux tares: elles ne découlent d'aucune exigence d'un plan préétabli et gardent un caractère d'arbitraire et d'exception: elles ne préparent et n'entraînent aucun prolongement ultérieur. elles n'amorcent aucun tracé à larges vues dont l'exécution s'étalerait sur plusieurs années, elles restent isolées de toute conséquence. Du point de vue de l'Exposition aucune d'elles ne constitue un événement architectural comme l'ont été en leur temps la galerie des Machines et la Tour Eiffel; aucune d'elles ne nous apporte une leçon, un point de départ, une direction, une matière à réflexion, tout au plus un sujet de conversation: nous ne voulons voir là aucun tarissement de la sève inventive et de la puissance de réalisation de nos techniciens, nous voyons nettement par contre l'absence de toute foi commune, vivante et enracinée profondément en nous (où sont nos dieux et qui est leur prêtre?) l'absence de tout caractère, et ce mot entraîne la possibilité de choisir, la correspondance entre les paroles et les actes, le courage qui permet de prendre tous les risques possibles, la fermeté qui va jusqu'à dire « non ».

Il faut aller où on prétend conduire et dès le premier pas sans détour et sans regard en arrière et pour cela il faut qu'un seul conduise. Il n'est pas de grandeur sans foi et sans caractère, ni d'action sans autorité.

Oui, l'Exposition nous apportait de grandes occasions d'architecture, souhaitons qu'elle ne réalise pas seulement des architectures d'occasion.

G. H. PINGUSSON.



PLAFOND DECORATIF DE LA NEF DU GRAND-PALAIS POUR L'EXPOSITION DE 1937 - ARCH.: L. MADELINE, LEBOUT, MADELAIN, ZAVARONI. Entrepreneur: At. H. NIEPCE.

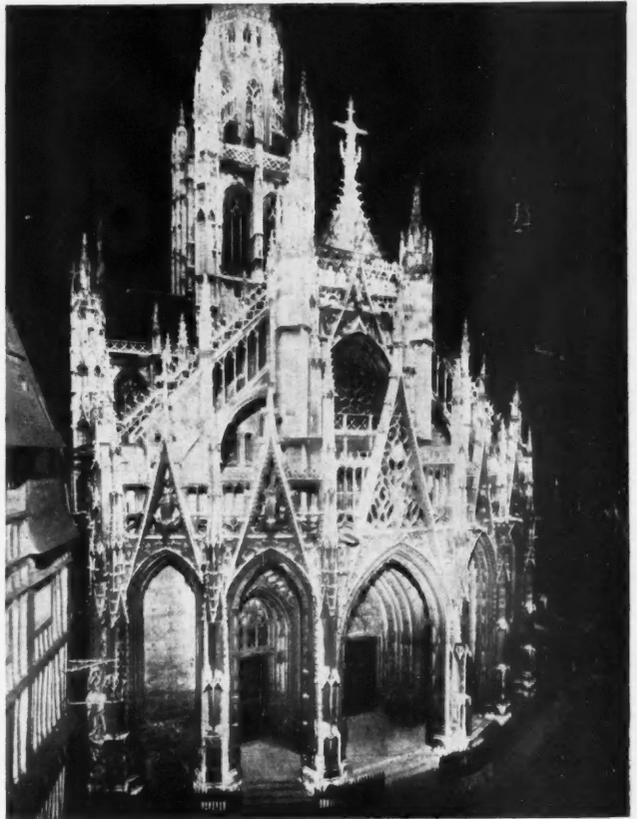
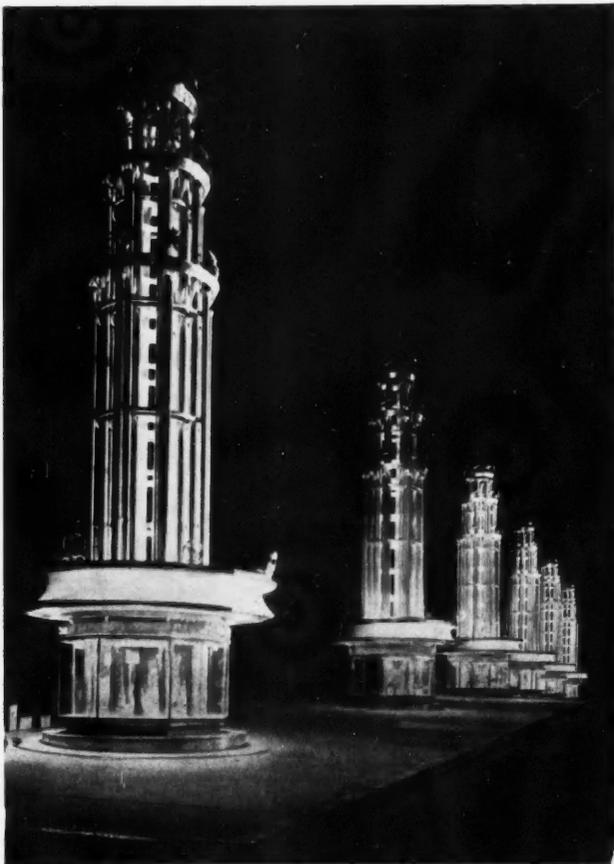
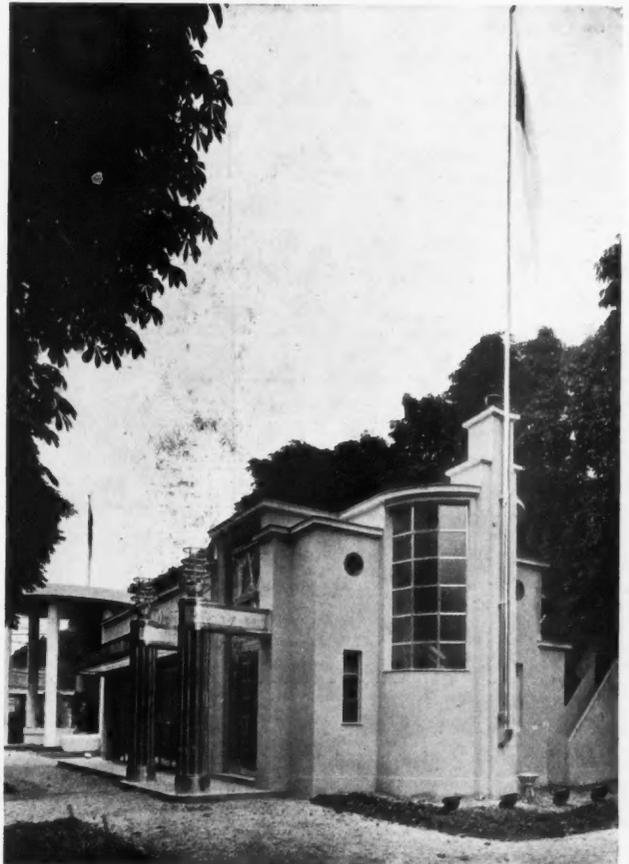


Photo Borremans
TOUR DE FRANCE DE LA LUMIÈRE CONÇU ET RÉALISÉ PAR LA COMPAGNIE DES LAMPES MAZDA - Eglise ST-MACLOU à ROUEN.



VOIE TRIOMPHALE DE LA LUMIÈRE ET DE LA RADIO
ARCH.: HENRI FAVIER - Réalisée par la Société Philips - Ingénieur: M. D'Abboville.



LE PAVILLON DE L'ALUMINIUM FRANÇAIS
ARCHITECTE: TRIBOUT

UN RÉSERVOIR DE 40.000 M³

La Société Anonyme des Entreprises Limousin termine actuellement pour la ville de Nantes la construction d'un réservoir en béton armé de 40.000 m³, d'une conception entièrement nouvelle et particulièrement originale.

Ce réservoir circulaire est composé de trois compartiments superposés entièrement indépendants les uns des autres dont les diamètres sont respectivement de 74 m., 66 m. et 54 m. Les hauteurs d'eau dans chaque compartiment sont de 5 m. pour les deux premiers étages et de 4 m. 50 pour les étages supérieurs.

Etant donné les dimensions exceptionnelles de cet ouvrage les phénomènes de dilatation et de retrait, de même que les déformations élastiques à la mise en charge prennent une importance prépondérante.

Pour répondre au problème ainsi posé il était indispensable de réaliser :

1°) - Une indépendance entière des trois compartiments au point de vue des déformations élastiques, retrait et dilatation.

2°) Une entière liberté de déformation dans toutes les directions pour chaque compartiment et pour l'ensemble des réservoirs.

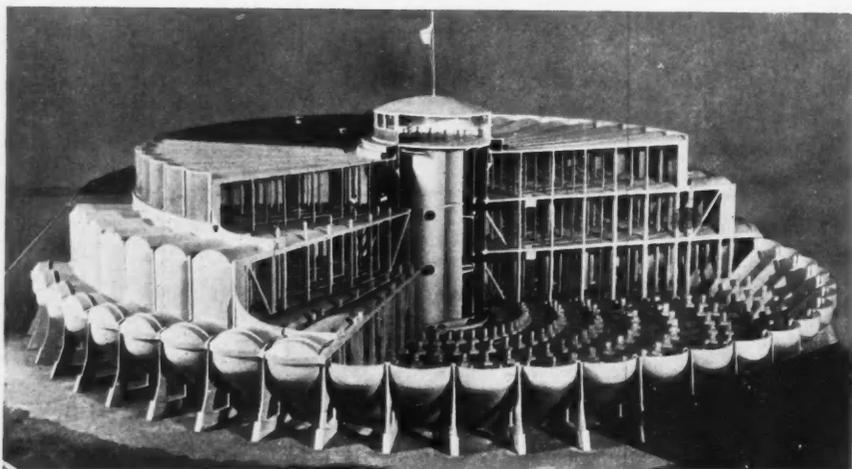
La condition d'indépendance a été obtenue en séparant complètement les trois compartiments par des joints convenablement organisés et la liberté de déformation en articulant les supports des deux étages supérieurs et en donnant aux parois une forme ondulée.

Cette forme ondulée est constituée pour les parois latérales par des voutains minces et flexibles et par suite librement déformables s'équilibrant les uns les autres sur des contreforts très rigides, et pour les fonds, par des voutains analogues de forme conique prenant appui sur des poutres noues disposées suivant les rayons du cercle de base.

La construction présente un caractère architectural certain et d'autant plus intéressant à constater qu'il résulte uniquement du fait que le plan et les formes ont été déterminées exclusivement par le souci de résoudre rationnellement les difficultés techniques du problème.

Elle montre toutes les possibilités du béton armé et sa souplesse pour résoudre les problèmes les plus variés.

Les plans et calculs de l'ouvrage ont été établis par la Société Anonyme des Entreprises Limousin, sous la direction de M. Le Marec, directeur technique, auteur du projet. Les travaux ont été exécutés par cette société sous la direction de M. Bourcy, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur des Travaux Municipaux de la ville de Nantes, et de M. Launay, Ingénieur adjoint.

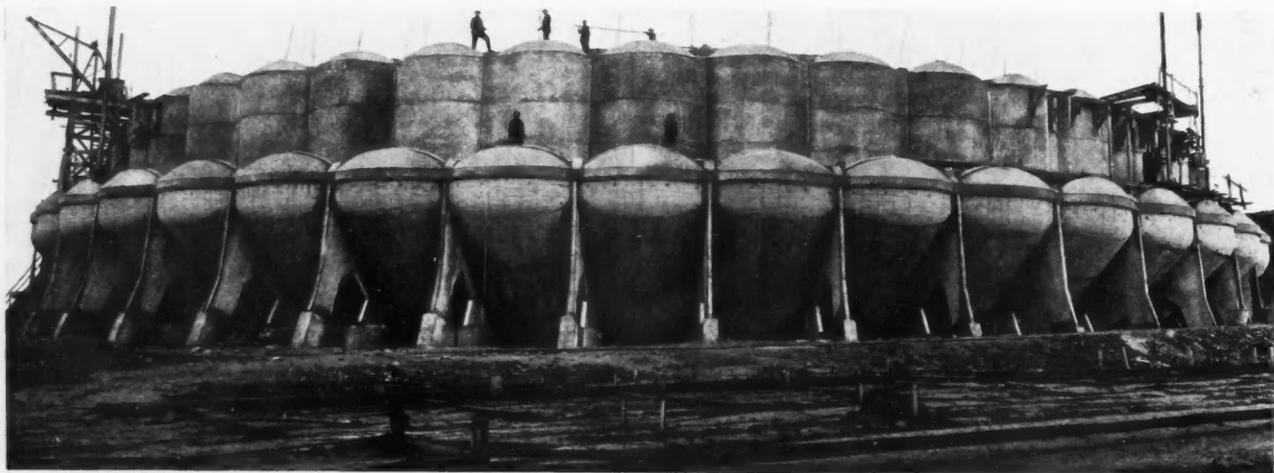


MAQUETTE EXPOSÉE AU GROUPE VII CLASSE 37 BIS (TRAVAUX PUBLICS) DE L'EXPOSITION 1937

Photo René Zuber



Travaux de la Comp. de
64 2 39



Photos Studios Bill's de Nantes

INFORMATIONS

NOUS REMERCIONS TOUT PARTICULIÈREMENT, M. GEORGES SÉBILLE, ARCHITECTE HONORAIRE DE LA VILLE DE PARIS, MEMBRE DE NOTRE COMITÉ DE PATRONAGE, QUI A BIEN VOULU NOUS APPORTER, POUR CE NUMÉRO, SA COLLABORATION.

LES PEINTRES DE PARIS

UNE CONFÉRENCE DE M. GEORGES HUISMAN A « FEUX CROISÉS »

« Feux Croisés » a organisé Salle Chopin, en Mai dernier, une fort belle conférence qui avait réuni un grand nombre de personnalités de premier plan, du monde des Lettres et des Arts. Il s'agissait d'écouter M. Georges Huisman, Directeur Général des Beaux-Arts, qui traitait un sujet d'actualité brûlante : Des rapports de l'Art et de l'Etat pour une renaissance du sentiment artistique. M. Georges Huisman a exposé avec sa clarté habituelle le programme qu'il se propose de réaliser à la Direction Générale des Beaux-Arts, où il entend aller toujours de l'avant avec le désir que l'expression « art officiel », ne soit pas synonyme de réaction, mais au contraire, d'art vivant. Nous donnons ci-dessous quelques passages de cet exposé que nous empruntons à notre confrère « Beaux-Arts ».

« ...La France qui fut si longtemps la patrie du goût et qui imposait ses créations à tout l'univers n'a pas fait, depuis cinquante ans, tout ce qui était en son pouvoir pour demeurer le pays de la qualité. Ceux qui ont la pratique des jurys constatent, avec tristesse, que trop souvent le projet de monument ou de statue qui recueille la majorité des suffrages, est loin d'être le meilleur ; les industriels vous avouent qu'entre deux modèles courants, d'un objet fabriqué, les acheteurs sont fréquemment attirés par le plus laid... Ni l'indigence ni la pauvreté de certaines compositions architecturales n'arrivent à exciter les protestations des petits-fils de ceux qui construisirent les cathédrales gothiques. Il s'agit donc pour l'Etat d'organiser sans retard tout un programme d'enseignement artistique indispensable à la renaissance du goût français. Sans goût, pas de qualité, et la production industrielle française, dont dépend la vie matérielle de toute la classe ouvrière, serait condamnée à une disparition prochaine si elle ne parvenait à s'imposer à tous par une exceptionnelle qualité. Ainsi l'enseignement artistique, distribué par l'Etat, n'entend point seulement former des peintres et des sculpteurs. Il a l'ambition surtout de constituer un des plus précieux rouages de l'économie nationale... »

« ...Lorsque l'enseignement artistique, judicieusement conçu, méthodiquement appliqué, aura été suivi jusqu'à la fin de leurs études secondaires ou primaires, par tous les enfants sans exception, le nombre des peintres et des sculpteurs — rassurez-vous — ne se trouvera point accru, mais le goût public entrera en convalescence et sera bientôt guéri. Il ne s'agit pas — redisons-le nettement — de transformer la France en une forgerie d'artistes, mais de faire comprendre le beau, de faire haïr le laid et d'assurer à tous ceux qui passent par l'Ecole ou le Lycée, l'exacte intelligence de la précision, de la clarté, de la qualité... »

« On peut nourrir le ferme espoir que M. Jean Zay voudra mettre l'enseignement artistique sur le même plan que les autres disciplines pour le plus grand profit de la culture de notre pays. »

« Le goût de l'Art deviendrait aussi normal dans une petite ville que le désir d'aller assister à une course de bicyclettes ou à la projection d'un film. Les artistes véritables y trouveraient aussitôt leur compte, car les amateurs d'art réclameraient la vision d'expositions de peinture et de sculpture, comme les lecteurs assidus désirent fréquenter les librairies ou les bibliothèques. La décentralisation artistique rapidement réalisée assurerait aux artistes exposant en province une attention égale à celle qu'ils rencontrent à Paris. »

« Le sens de l'art se répandant à travers le pays, les réalisations d'urbanisme auraient bien vite cause gagnée. Les villes consentiraient à faire étudier attentivement leur plan d'embellissement et elles préféreraient employer des architectes de valeur plutôt que des constructeurs improvisés. »



Photo Marc Vaux

« ...Peu à peu, la France reviendrait au respect unanime des choses de l'Art qu'une longue indifférence avait mis en péril. Et nous serions à nouveau, la vraie patrie du goût, du beau et de la qualité. »

Nous signalons à l'occasion de ce numéro spécial sur Paris 1937 une récente exposition d'un peintre réfugié allemand, Anton Raderscheidt qui vient d'exposer entre autres, à la Galerie Billet-Worms, cette interprétation assez curieuse de la place de la Concorde.

CONCOURS

HOTEL DE VILLE DE BLOIS

Un concours est ouvert entre architectes français pour la reconstruction, sur son emplacement actuel et sur partie des immeubles voisins, de l'Hôtel de Ville de Blois.

Dépôt des dossiers au Secrétariat de la Mairie au plus tard le 9 Octobre 1937, avant 18 heures.

Renseignements et devis-programme sur demande au Maire, accompagnée de 20 francs.

RÉSULTATS DU CONCOURS POUR LA CONSTRUCTION DES NOUVEAUX ABATTOIRS DE CAEN

Le jugement du concours du 2^e degré a donné les résultats suivants :
1^{er} Prix Exécution : MM. Dureuil et Dufour, architectes D.P.L.G. à Caen.

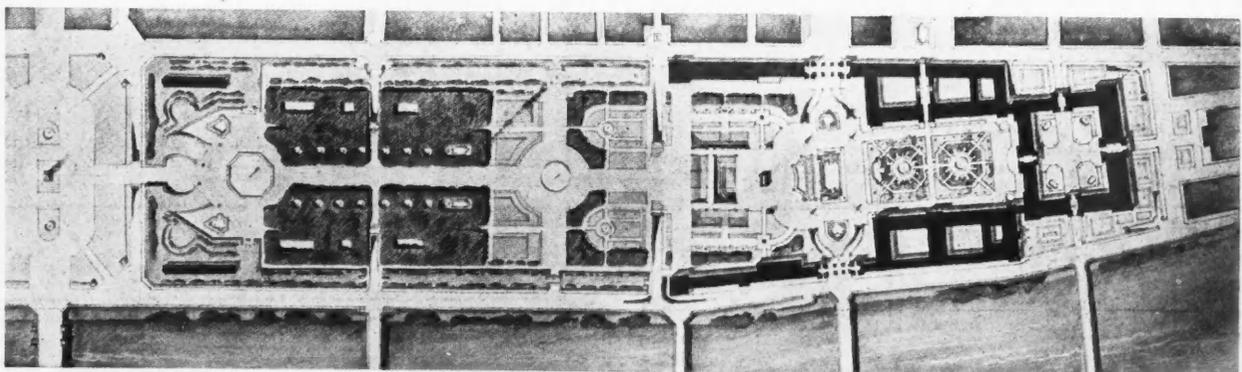
2^e Prix. Prime de 15.000 frs. MM. Damblere, architecte à Caen, et Viard, architecte à Pont Audemer.

3^e Prix. Prime de 12.000 frs. M. Vallot, architecte à Lyon la Forêt.

4^e Prix ex-æquo. Primes de 10.000 frs. M. A. Marie, architecte à Caen et MM. Lefebvre, architectes, D.P.L.G. à Rouen.

RECTIFICATIONS

Une erreur involontaire s'est glissée dans l'article de M. Georges HUBIE consacré aux Promenades Publiques de la Ville de Paris paru dans notre dernier numéro page 25. Sous la photographie du Square Viviani a été mentionné le nom de M. Roger Bouvard. Il y a lieu d'ajouter celui de M. Léon Azéma, actuellement architecte des Promenades de Paris. A l'époque où ce square a été réalisé, M. Roger Bouvard dirigeait la division des Promenades de Paris, M. Léon Azéma étant architecte de l'opération.



NOUS CROYONS INTÉRESSANT DANS UN NUMÉRO CONSACRÉ A PARIS DE DONNER UN PROJET D'AMÉNAGEMENT DU LOUVRE ET DES TUILERIES PROPOSÉ PAR M. LOUIS FEINE

A L'EXPOSITION DE 1937

LE PAVILLON DU GAZ

Le Pavillon du Gaz s'élève sur la rive gauche de la Seine, contre le pont des Invalides, à l'angle du Quai d'Orsay et l'Avenue de la Tour Maubourg: il se trouve ainsi placé juste à l'entrée de la porte 28 de l'Exposition.

La conception du Pavillon est due au talent de M. Madeline, professeur à l'École des Beaux-Arts et conservateur du Grand Palais: il comporte deux étages dont l'un s'arrondit en surplomb sur la Seine. Le dessin général du Pavillon est moderne tout en n'excluant pas un certain classicisme de forme, ce qui donne un ensemble élégant et harmonieux; les grandes lignes architecturales en sont soulignées par des traits de verdure, et la partie centrale se prolonge par une flamme mouvante qui symbolise la flamme du gaz.

L'intérieur du Pavillon où se trouve rassemblé ce qui a trait au confort, à l'agrément et aux commodités que le gaz apporte à la vie moderne, a été conçu suivant un plan d'ensemble qui exclut les stands particuliers, toujours un peu hétéroclites, mais qui présente au contraire chaque objet et chaque appareil dans un cadre stylisé: ainsi le public est amusé en même temps qu'instruit. Par exemple, tous les appareils de chauffage d'eau (chauffe-bains, chauffe-eau, etc...) se trouvent rassemblés à l'étage inférieur au milieu de fontaines jaillissantes qui iront se perdre en cascade dans la Seine; les appareils de cuisine sont au 1^{er} étage présentés dans des ensembles de cuisines régionales, tandis que les appareils commerciaux ou industriels se trouveront à l'étage supérieur montrés en fonctionnement par des artisans travaillant en permanence sous les yeux des visiteurs.

De même, la cuisine du restaurant sera visible pour tous cependant que le restaurant lui-même, tenu par la Maison Potel et Chabot, sera dans toute l'Exposition, un des endroits connus par l'agrément du lieu et l'excellence de la cuisine. Un bar sera d'ailleurs également placé à l'étage inférieur, où il constituera une oasis pour les promeneurs.

Quant à la partie purement instructive, elle sera constituée par un ensemble de dioramas et de reconstitutions symbolisant l'Industrie du Gaz cependant qu'en une salle de conférences, où pourront prendre place une centaine de personnes, se succéderont les démonstrations diverses, conférences et films documentaires.

Ainsi ce Pavillon, qui constitue par son ensemble la participation de la classe 36 bis « Le Gaz et ses applications » sera-t-il visité par un nombreux public qui sera unanime à constater que l'art, tant architectural que gastronomique, peut admirablement s'allier à la technique d'une industrie moderne — ce que l'Exposition entendait démontrer.

CONCOURS DE L'ALUMINIUM

Le Concours de l'Aluminium, organisé sous le haut patronage du Commissariat Général de l'Exposition de 1937 et qui a pour but de récompenser les œuvres dans lesquelles l'emploi de l'aluminium aura permis de réaliser les solutions les plus intéressantes au double point de vue artistique et technique, a tenu sa première séance le 5 Mai 1937.

M. Auguste Perret, Président d'Honneur de la Société des Architectes Modernes, a été élu Président du Jury. M. F. Boutron, Architecte, Membre du Comité et du Jury de la Société des Artistes Français et M. Paul Follot, Décorateur, Président du Groupe VIII (mobilier) de l'Exposition de 1937, ont été élus vice-présidents. M. F. Boutron est plus particulièrement chargé de diriger les travaux de la Commission d'Architecture et M. P. Follet, ceux de la Commission de Décoration.

Le Jury aura à se prononcer sur les œuvres réalisées à l'Exposition et à répartir les 100.000 francs de prix du Concours.

LE PAVILLON « DES BOIS DES ILES 1937 »

ARCHITECTES: G. MICHAU ET A. TROTTIN

Ce pavillon a été inauguré le 23 Juin par M. Edmond Labbé, Commissaire général de l'Exposition en présence de M. Monnerville, Sous-Secrétaire d'Etat aux Colonies et de nombreuses personnalités.

L'ensemble de ce pavillon est entièrement en bois exotiques précieux. A 10 mètres de hauteur, face à la Seine, sur un bras horizontal émergeant du fût d'un obélisque en porte à faux, une statue massive pesant 2 tonnes taillée en pleine masse d'un Bubinga rose sculpté par Zadkine, représente: « Le Génie français envoyant ses navires à la recherche des essences rares dans les pays d'outremer ». Le pavillon proprement dit et formé d'un portique ouvert en terrasse sur le fleuve, se terminant par un salon de réception.

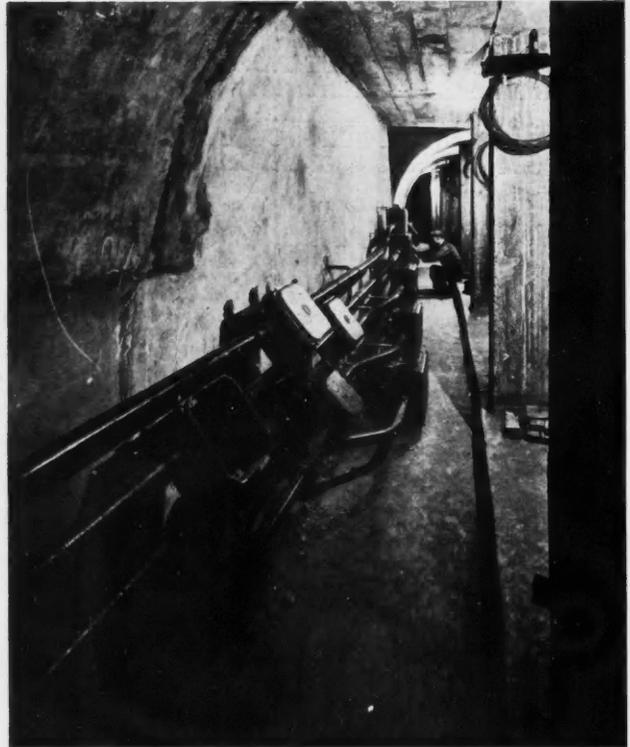
LE STIC B

A l'Exposition Internationale de Paris 1937, le Stic B a été employé dans de nombreux pavillons, tant pour les peintures extérieures qu'intérieures.

Nous signalons tout particulièrement l'emploi qui en a été fait au Pavillon de l'Egypte par l'architecte M. Lardat, qui n'a utilisé que le Stic B. Nous pensons qu'un tel choix ne pouvait être plus judicieux.

En effet, rappelons qu'en créant les peintures Stic B, M^{me} Lapeyre et M. Bertin ont renoué les formules de l'antiquité égyptienne.

Le Stic B a été encore employé au Pavillon du Travail, de la C. G. T. et dans bien d'autres pavillons.



PASSAGE SOUTERRAIN PORTE DE CHAMPERRET - Détail du panneautage des câbles des boîtes de jonction.
Installateur: Etablissements Clémanson

Il ne nous a pas été possible, faute de place, de publier dans l'article de M. Henri Giraud l'intéressant cliché ci-dessus donnant le détail du panneautage des câbles des boîtes de jonction pour l'éclairage de ce passage qui a été réalisé par les Etablissements Clémanson.

DIVERS

CALENDRIER TOURISTIQUE AUTRICHIEN QUELQUES MANIFESTATIONS EN AUTRICHE

Mois de Juillet. — Thiersee près Kufstein (Tyrol) Mystères Tyroliens de la Passion — (Durée des Mystères de la Passion: de juillet à mi-septembre.)

Klagenfurt und Worthersee (Carinthie), du lac de Woerth (Durée des fêtes sportives jusqu'au 22 Août).

24 Juillet au 31 Août. — Salzburg. — Grand Festival. — Opéras, Concerts symphoniques, spectacles, sérénades, concerts spirituels dans la Cathédrale.

16 au 20 Juillet — Ling, St-Florian, Steyr (Haute-Autriche) — « Art et culture au pays de Brückner » — Festivals autrichiens de musique avec le concours de l'orchestre Philharmonique et de l'orchestre Symphonique de Vienne, sous la direction de MM. Eugen Ermandy, Oswald Kabasta et Victor Weissbach.

Mois d'Août. — 1^{er} au 31 Août — Grand Festival de Salzburg — Opéras, Spectacles, etc...

1^{er} au 22 août — Fêtes sportives du lac de Woerth.

Thiersee près Kufstein (Tyrol) — Mystères Tyroliens de la Passion.

Mois d'Octobre. — 16 Octobre au 31 Novembre — Exposition de peintures et d'aquarelles.

Mois de Novembre. — 1^{er} au 30 Novembre — Vienne. Exposition de peintures et d'aquarelles.

Mois de Décembre. — 5, 8, 9 et 12 Décembre. — Vienne. Festivals de concerts à l'occasion du 125^e anniversaire de la Société des Amis de la Musique (Chefs d'orchestre: Bruno Walter Furtwangler et Kabasta).

Industriel désire atelier d'environ 500 m² Boulogne-Billancourt ou environs en échange partiel belle usine de superficie environ double.

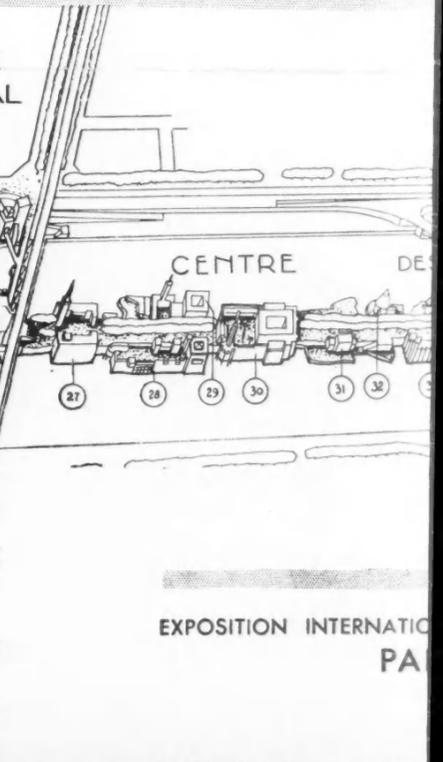
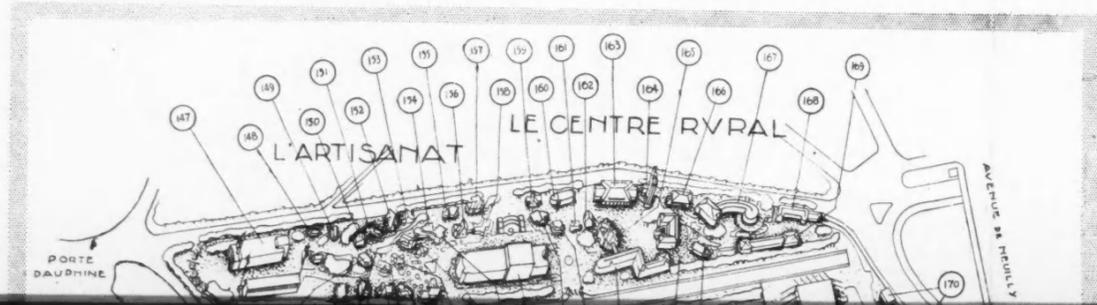
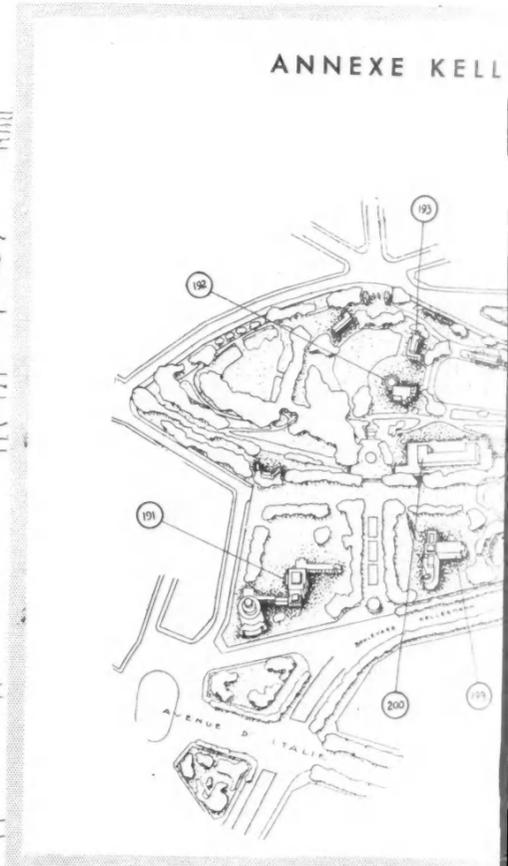
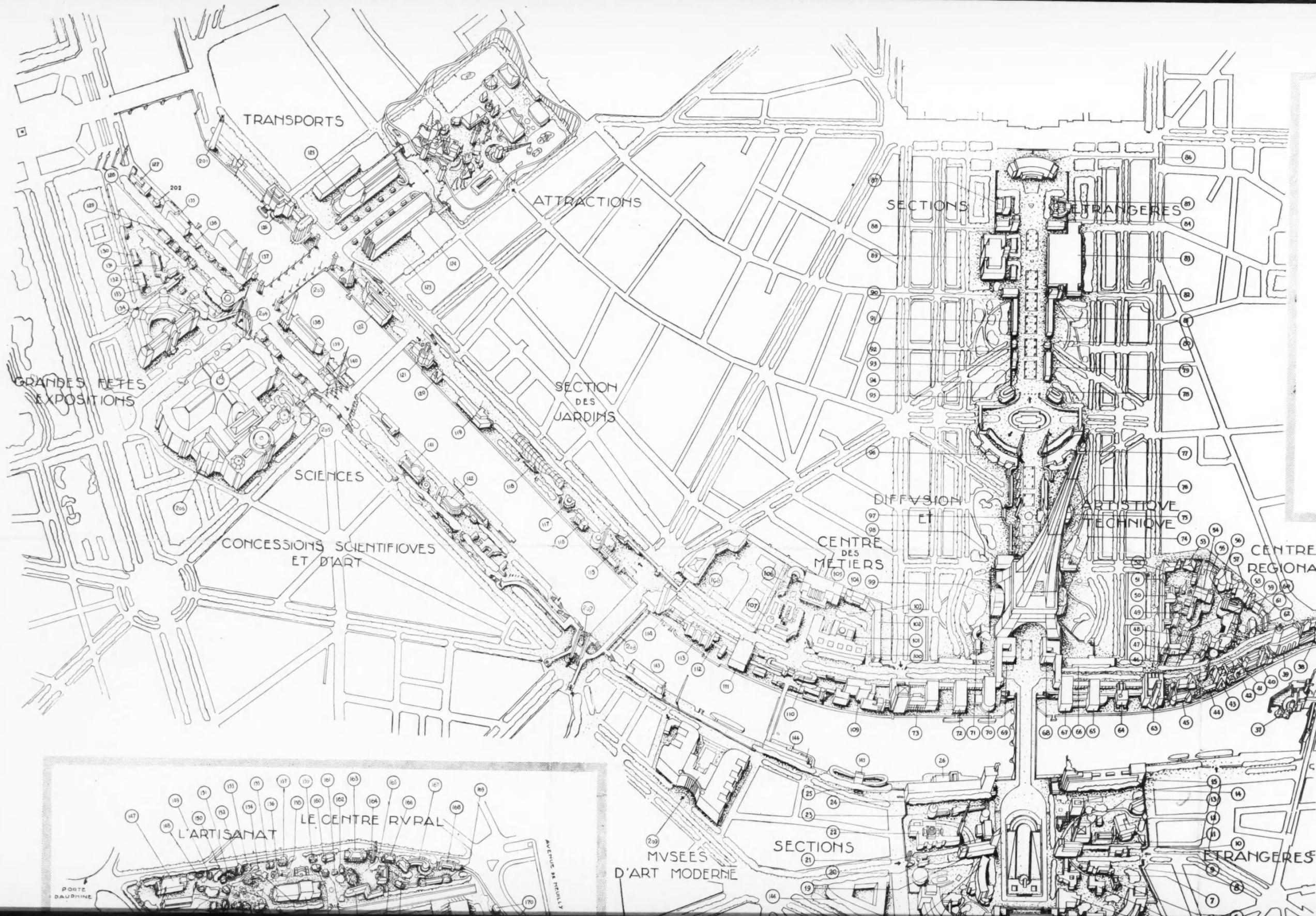
Ecrire au Journal qui transmettra.

HENNEBIQUE

N'EST PAS ENTREPRENEUR

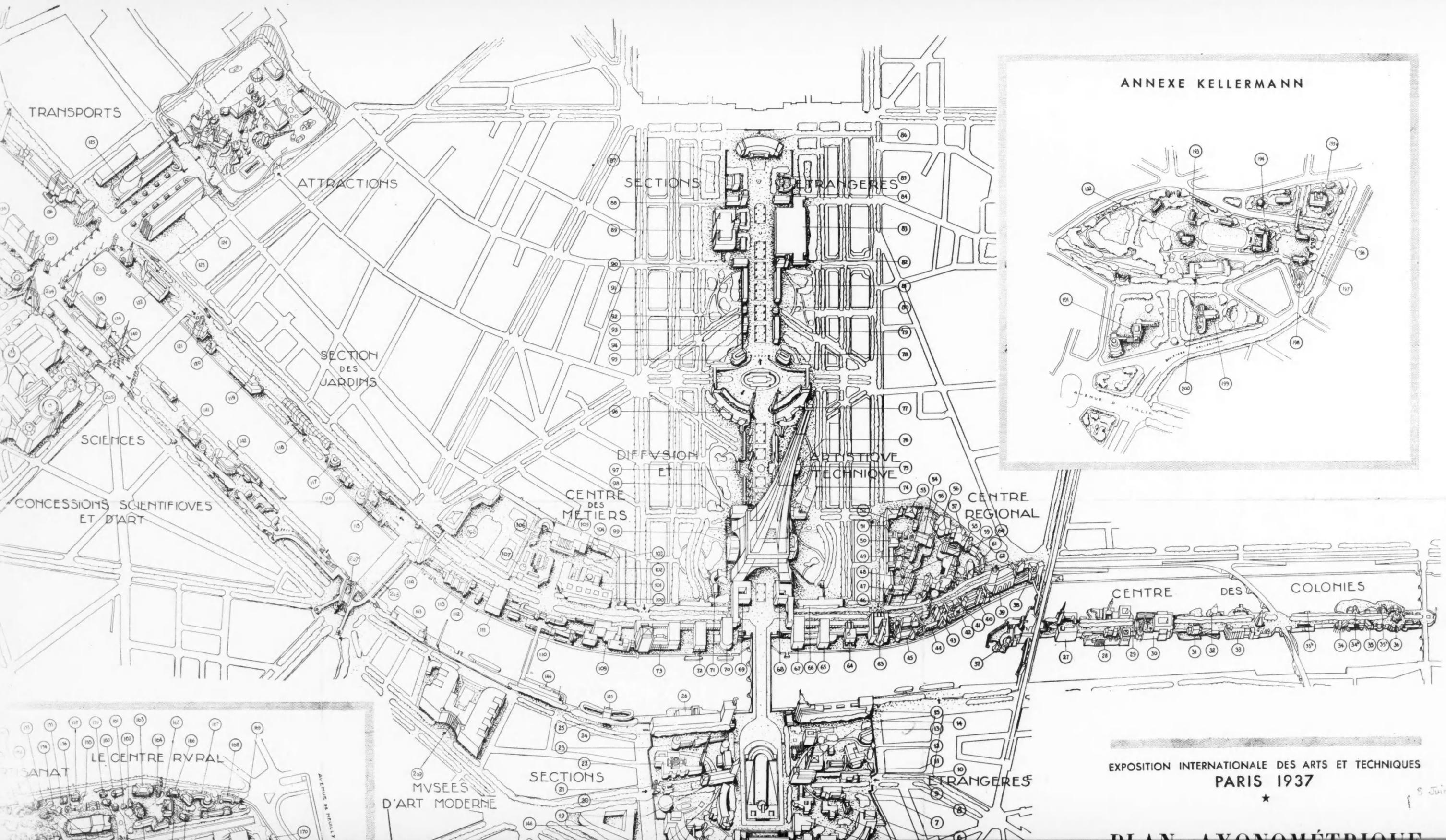
BÉTONS ARMÉS «HENNEBIQUE», 1, RUE DANTON A PARIS, PREMIER BUREAU D'ÉTUDES DE BÉTON ARMÉ EN DATE COMME EN IMPORTANCE; A ÉTUDIÉ DEPUIS 45 ANS POUR LES ARCHITECTES ET POUR SES 1.800 ENTREPRENEURS-CONCESSIONNAIRES PLUS DE 115.000 AFFAIRES, DONT 85.000 EXÉCUTÉES



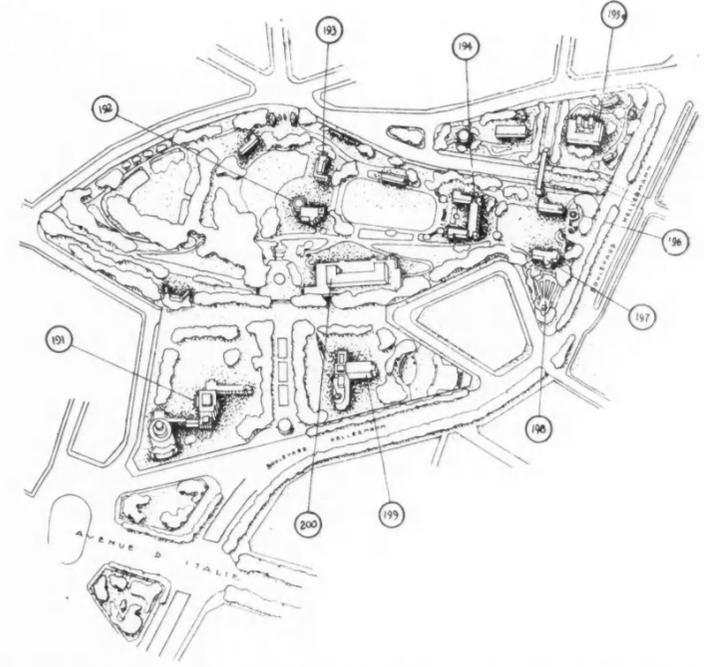


EXPOSITION INTERNATIONALE
PARIS 1937

PLAN AV



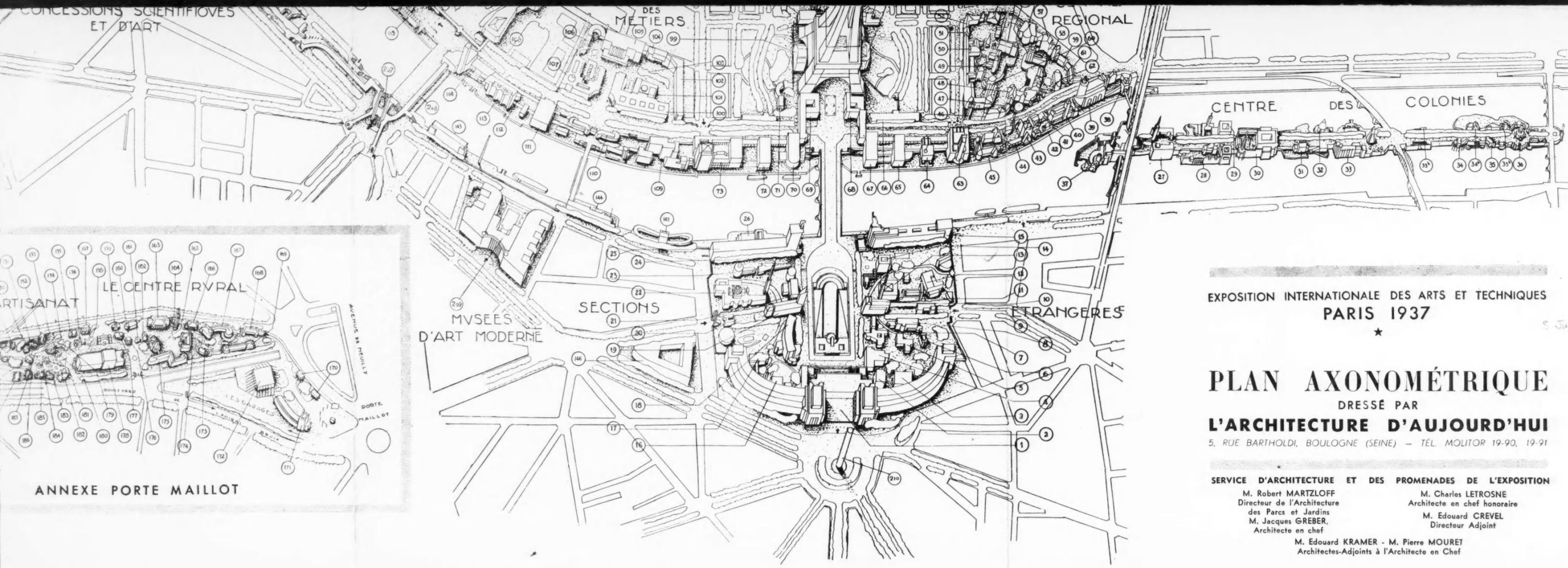
ANNEXE KELLERMANN



EXPOSITION INTERNATIONALE DES ARTS ET TECHNIQUES
PARIS 1937

PLAN AONOMÉTRIQUE

5 JUIN 1937



EXPOSITION INTERNATIONALE DES ARTS ET TECHNIQUES
PARIS 1937

★
PLAN AXONOMETRIQUE
DRESSÉ PAR
L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI

5, RUE BARTHOLDI, BOULOGNE (SEINE) — TÉL. MOLITOR 19-90, 19-91

SERVICE D'ARCHITECTURE ET DES PROMENADES DE L'EXPOSITION
M. Robert MARTZLOFF
Directeur de l'Architecture
des Parcs et Jardins
M. Jacques GREBER,
Architecte en chef
M. Charles LETROSNE
Architecte en chef honoraire
M. Edouard CREVEL
Directeur Adjoint
M. Edouard KRAMER - M. Pierre MOURET
Architectes-Adjoints à l'Architecte en Chef

- | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| <p>24 — POLOGNE: Arch.: Pniewski, Lacherte, Altmeyer, J. Bagge, Fenzly et Carreau.
25 — ALLEMAGNE: Arch.: Spoer, Courrèges, Coudert, Janowski et Hugoneng.
26 — PORTUGAL: Arch.: Keil Do Amaral, Viret et Marmorat.
27 — ETATS DU LEVANT: Arch.: Moussali.
28 — MAROC: Arch.: Demazière et Gautier.
29 — TUNISIE: Arch.: Valensi.
30 — ALGERIE: Arch.: Giauchain.
31 — A. E. F.: Arch.: Lambert et Pécaud.
32 — CAMEROUN: Arch.: Durand et Hatton.
33 — A. O. F.: Arch.: Olivier, Lambert et Hoyez.
33 bis — REUNION: Arch.: Dervaux.
34 — GUADELOUPE: Arch.: Ali Tur.
34 bis — MADAGASCAR: Arch.: Veissière et Collet de Cantelou.
35 — MARTINIQUE: Arch.: Moreux.
35 bis — INDES FRANÇAISES: Arch.: Hartwig et Gerodias.
36 — INDOCHINE: Arch.: Sabrie.
37 — CORSE: Arch.: de Casabianca et Fratacci.
38 — COTE D'AZUR: Arch.: Bertrand-Arnoux, Barbier-Bouvet, Lebbé, Crovetto et Aubour.
39 — PROVENCE: Arch.: Gauthier, Chaume, Castel, Rozan, Allar, Gensollan.
40 — PYRENEES: Arch. P. et W. Marcel et J. et F. Noutary.
41 — POITOU, AUNIS, SAINTONGE, ANGOUMOIS: Arch.: Béraud, Boudoin, J. B. Durand, Martineau et Ursault.
42 — GUYENNE ET GASCOGNE: Arch.: Vardaguer, Pagès et Conte.
43 — BRETAGNE: Arch.: Couasnon, Penher, Liberge et Ferré.
44 — VALLEE MOYENNE DE LA LOIRE: Arch.: Leconte, Balzer et Boille.
45 — NORMANDIE: Arch.: Robinne, Dureau, Dufour, Feray et Hébert.
46 — NIVERNAIS ET BERRY: Arch.: Pinon, Barge, Palet et Pascault.</p> | <p>47 — MASSIF CENTRAL: Arch.: Brière.
48 — LIMOUSIN, QUERCY ET PERIGORD: Arch.: Chabrol, Bellile, Raybaud et Tuillier.
49 — ALSACE: Arch.: Herrenscheidt, Stoskopf et De Lapparent.
50 — ARTOIS-FLANDRE: Arch.: Quetelart, Morel et Barbotin.
51 — BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE: Arch.: Barade et Gendrot.
52 — DAUPHINE: Arch.: Lenormand.
53 — SAVOIE-HAUTE-SAVOIE: Arch.: Le Méme.
54 — LORRAINE: Arch.: Lebourgeois, Tribut et Drillien.
55 — LYONNAIS: Arch.: Cuminal, Giroud et Bourdeix.
56 — ILE DE FRANCE: Arch.: Caignart de Mailly, Armand, De Saint-Maurice, Lefebvre, Heef et J. et F. Clabaux.
58 — PYRENEES-LANGUEDOC: Arch.: Daurès, Valette et Avizou.
59 — FOREZ-VIVARAIS: Arch.: Hur.
60 — CHAMPAGNE: Arch.: Rapin et Rabussière.
61 — ROUSSILLON: Arch.: Mas-Chancel et Joffre.
62 — LANGUEDOC: Arch.: Ricome et Floutier.
63 — ETATS-UNIS: Arch.: Wiener, Higgin, Levi, P. et J. Marozeau, Mendelsohn et Longuet.
64 — TCHECOSLOVAQUIE: Arch.: Krejcar, Polivka, Nicod, Molinié, Barberis et Boulenger.
65 — SUÈDE: Arch.: Lind, R. Houdin et Neel.
66 — JEUX ET JOUETS: Arch.: Vergnaud, Nédonchelle et Fabry.
67 — GRANDE-BRETAGNE: Arch.: Hill et Abella.
68 — CANADA: Arch.: Brunet et Abella.
69 — BELGIQUE: Arch.: Eggericks, Verwilghen, Vandeveldt, Rousselot, Soupre et Deperthes.
71 — CONGO BELGE: Arch.: Petit.
72 — SUISSE: Arch.: Durig, Cuminal et Bayen.
73 — ITALIE: Arch.: Piacentini et Remary.
74 — RADIODIFFUSION ET TELEVISION: Arch.: Mathon, Chollet et Sors.</p> | <p>76 — PUBLICITE: Arch.: Grange, Le Roy, Vandenbeusch et Vazeilles.
77 — ALIMENTATION: Arch.: Gravereaux.
78 — MATIERES PLASTIQUES: Arch.: Cuminal et Bayen.
79 — COMMISSARIAT GENERAL DE L'ALGERIE.
80 — HAITI: Arch.: Jeanton, C. et J. Dorian, Vitry et Paquet.
81 — BANQUE TRANSATLANTIQUE: Arch.: Six.
82 — BULGARIE: Arch.: Jordanoff, Sougarev et Rotter Fils.
83 — PAVILLON INTERNATIONAL: Arch.: Abella, Gutton, Demenais et Lambla de Sarria.
84 — PEROU: Arch.: Haakerfort, O. et J. Carré, V. et E. Schlienger.
85 — VENEZUELA: Arch.: Malausséna, Villanueva et Gutton.
86 — PALAIS DE LA LUMIERE: Arch.: Mallet-Stevens.
87 — BRÉSIL: Arch.: Guilbert, Coulon, Rabaud, Guillaïn et Gillet.
88 — IRAK: Arch.: Leprade et Bazin.
89 — INSTRUCTION DES ILLETRES: Arch.: Laprade et Bazin.
90 — MEXIQUE: Arch.: Chacon, Veysade, Vergnaud et Nédonchelle.
91 — RESTAURANT.
92 — AUSTRALIE: Arch.: Stephenson, Meldrun, Turner et Abella.
93 — GRANDE MASSE DES ARTS DECORATIFS: Arch.: Belin, Corre, Malot et Dargent.
94 — ASSOCIATION FRANÇAISE POUR LA DEFENSE DES ANIMAUX: Arch.: Savignac.
95 — GRANDE MASSE DES BEAUX-ARTS: Arch. E. Vago, Gamba, Lebigre et Bondon.
98 — POLICE: Arch.: A. et H. Gutton.
99 — CINEMA, PHOTO, PHONO: Arch.: Avizou, Arretche, Lemaire, Mallet-Stevens, Rousselot, De Saint-Maurice et Siclis.
100 — TISSUS: Arch.: Tournon.
101 — U. C. A. F.: Arch.: Tournon.
102 — AMEUBLEMENT: Arch.: Chappey.</p> | <p>103 — ARCHITECTURE PRIVEE: Arch.: Lopez, Merlet et Charpentier.
104 — VITRAUX: Arch.: Rousselot, Arretche et Avizou.
105 — ARTISTES DECORATEURS: Arch.: Patout, Simon et Chaume.
106 — LUMINAIRE: Arch.: R. et J. Meunier, Michelin, Bonte et M^{lle} Jolly.
107 — CERAMIQUE, VERRERIE ET MANUFACTURE DE SEVRES: Arch.: Camelot et J. et P. Herbe.
109 — PARURE ET MODE: Arch.: Aillaud, Kohlmann et Ventre.
110 — BIJOUTERIE ET JOAILLERIE: Arch.: Hourlier et Schmitt.
111 — EAUX ET FORETS: Arch.: Metrich.
112 — MAROQUINERIE: Arch.: Mialet et Dupré.
113 — THERMALISME: Arch.: Labro.
114 — TOURISME: Arch.: Sardou.
115 — FERRONNERIE, SERRURERIE: Arch.: Ch. et J. Dorian, Vitry et Paquet.
116 — S. A. D. G.: Arch.: Golfarb, Lévy, Vitale et M^{lle} Malette.
117 — SALON DE THE: Arch.: Bagge, Guyon et Després.
118 — HORTICULTURE.
119 — U. A. M.: Arch.: Pingusson, Louis et Jourdain.
120 — BOIS EXOTIQUES: Arch.: Michau et Trothin.
121 — PAVILLON DU GAZ: Arch.: L. Madeline.
122 — MAISON DU TRAVAIL: Arch.: Hery.
123 — TRANSPORTS PAR RAIL.
124 — PAVILLON DES SALONS: Arch.: Fauque et Warnery.
125 — AERONAUTIQUE: Arch.: Audou, Harwig et Gerodias.
126 — MARINE MARCHANDE, NAVIGATION INTERIEURE, PORTS ET PECHE: Arch.: Bonnier, Saltet et Dubard de Gaillarbois.
127 — REGIE DES TABACS: Arch.: Mallet-Stevens.
128 — COMITE DES VINS: Arch.: Gravereaux, Bertrand-Arnoux, et Zavaroni.
129 — ALUMINIUM: Arch.: Tribut.
130 — GARDERIE: Arch.: M. et R. Chatenay, Ferret et Gonse.</p> | <p>131 — DEMONSTRATIONS. Arch.: M. et R. Chatenay, Ferret et Gonse.
132 — CENTRE MEDICAL.
133 — COOPERATION, ASSURANCES: Arch.: Gumpel et Lambert.
134 — SOLIDARITE NATIONALE: Arch.: Mallet-Stevens.
135 — CAOUTCHOUC: Arch.: André Hermant.
136 — COMITE FRANÇAIS DES EXPOSITIONS: Arch.: Japy, Hennequin, Martineau et Gumpel.
137 — PAVILLON DE LA RADIO: Arch.: Mathon, Chollet et Sors.
138 — LE FROID: Arch.: Fournier.
139 — LE BATIMENT: Arch.: Seassal.
140 — CLUB DES ARCHITECTES: Arch.: Demaret et P. Vago.
141 — PLANETARIUM.
142 — PALAIS DE LA FEMME: Arch.: M. et R. Chatenay, Ferret et Gonse.
143 — SECURITE: Arch.: Marrast.
144 — YACHTING ET VOILE: Arch.: P. et C. Meyer-Levy, Masse et Bigot.
145 — HYGIENE: Arch.: Coulon et Mallet-Stevens.
146 — MUSEE DES TRAVAUX PUBLICS: Arch.: A. et G. Perret.
147 — TECHNIQUE DANS LA MECANIQUE FRANÇAISE.
148 — SOCIETE PROTECTRICE DES ANIMAUX: Arch.: Dervaux.
149 à 162 — PAVILLONS DE L'ARTISANAT: Arch. en chef: Neret, Crevel et Chevallier.
163 à 169 — CENTRE RURAL A LA PORTE MAILLOT: Arch.: Leconte, Metz, Japy, Hennequin, Martineau et Gumpel.
171 — HYGIENE INTERNATIONALE: Arch.: Jean Royer.
172 — LES TEMPS NOUVEAUX: Arch.: Le Corbusier et Jeanneret.
190 — L'ART DES FÊTES: Arch.: P. Vago et Guibaut.</p> | <p>191 à 200 — ANNEXE KELLERMANN, AUBERGE DE LA JEUNESSE, CLUB DE LA JEUNESSE: Arch.: R. Houdin et Neel.
203 — VOIE TRIOMPHALE DE LA LUMIERE ET DE LA RADIO: Arch.: H. Favier.
204 — PORTE DU PONT ALEXANDRE III: Arch.: Debat-Ponsan, Fildier, Sebillotte et Maistro.
205 — JARDIN BOTANIQUE: Arch.: Jasson.
206 — PALAIS DE LA DECOUVERTE: Arch.: Boutherin, Neret, et Debré.
207 — PORTE MONUMENTALE D'ALMA: Arch.: Solotaref.
208 — PONT-PASSERELLE DE L'ALMA: Arch.: H. L. Bloch et Biscep.
209 — MUSEE DES ARTS MODERNES: Arch.: Dondel, Aubert, Viard et Dastugue.
210 — MONUMENT DE LA PAIX: Arch. Laprade et Bazin.</p> <p>SERVICE D'ARCHITECTURE ET DES PROMENADES DE L'EXPOSITION DE L'EXPOSITION CENTRE REGIONAL
M. Emile MAIGROT, Architecte Chef d'opération.
CENTRE DE LA FRANCE D'OUTRE-MER
M. Jacques-Georges LAMBERT, Architecte Chef d'opération.
AGENCE DE L'ARCHITECTE EN CHEF
SERVICE DE DESSIN: MM. Bardot, Beau de Loménie, Blondont, Bouvier, Brès, Dain (décédé), Duchefdelaville, Gautier (Mlle), Herbulot, Lecointre, Levard, Pelletier, Plouquin, Pornot, Tranroy, Vial.
SERVICE DE LA MAQUETTE: MM. Desagneux, Giesecke, Hennequin, Iwanowski, Latapie, D. Laurent, Madon, Paumelle, Schmitt.
SERVICE DES CHANTIERS: MM. Besse, Blond, Guibaut, Jamard, Tassart, Chef de section.
SERVICE D'INSPECTION DE LA DIRECTION DE L'ARCHITECTURE: MM. Aillot, Bastard, Comte, Didier, Grumbert, Jacquet, Lambert, Lescher, Lord, Perset, Pullicani, Zirnheld.</p> |
|--|--|--|--|--|--|

PARIS MODERNE 1937

CARTE DES CONSTRUCTIONS D'ESPRIT MODERNE LES PLUS CARACTÉRISTIQUES
DRESSÉE PAR

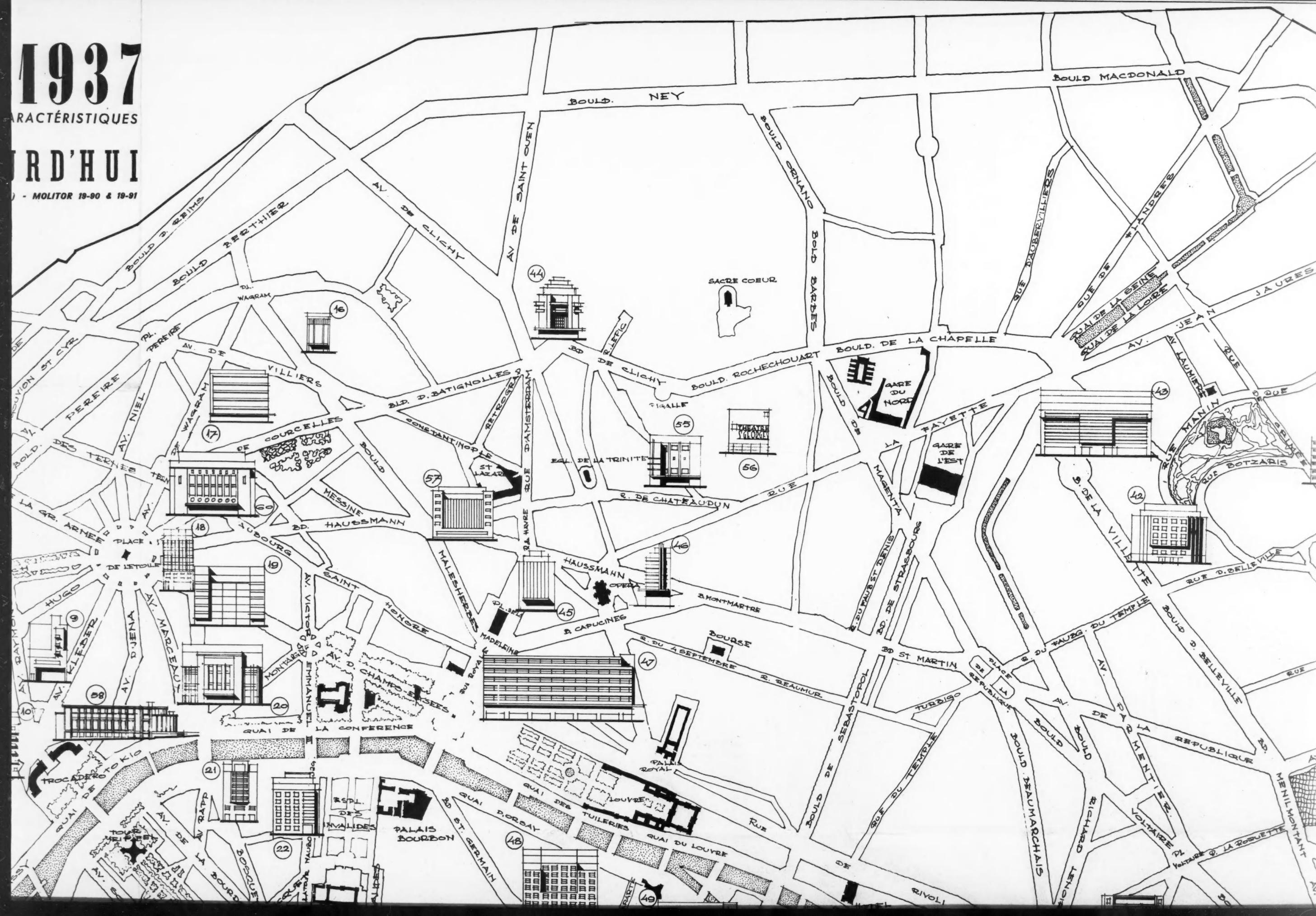
L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI

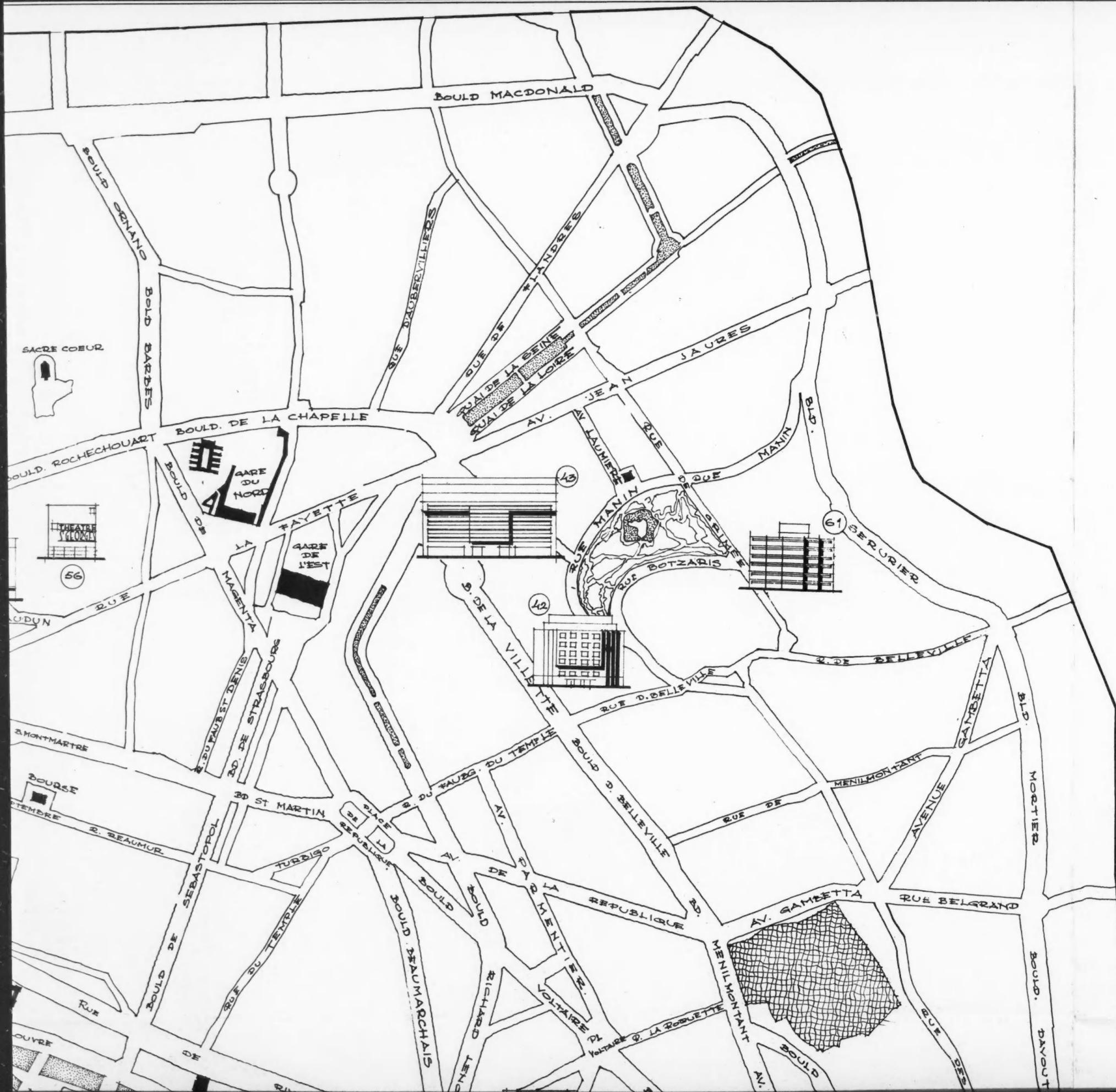
REVUE MENSUELLE D'ARCHITECTURE CONTEMPORAINE - 5, RUE BARTHOLDI, BOULOGNE (Seine) - MOLITOR 19-90 & 19-91



1937

ARCTÉRISTIQUES
D'AUJOURD'HUI
- MOLITOR 19-20 & 19-21

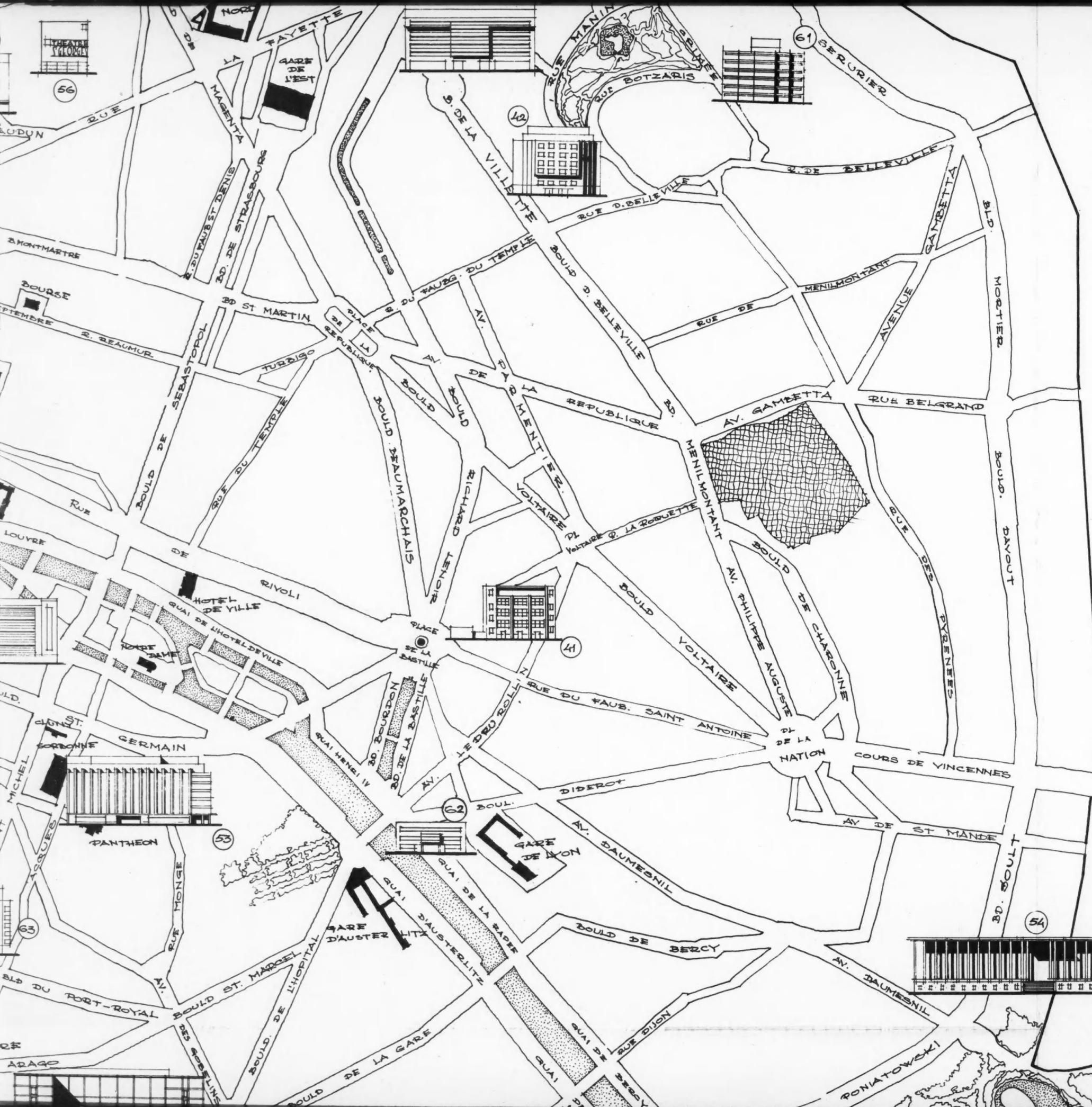




- | | |
|--|-----------------------------------|
| 1 - Immeuble, 24, Rue Nungesser et Coll. | Arch. LE CORBUSIER & JEANNERET |
| 2 - Immeuble, 115, Avenue Henri-Martin | - Michel ROUX-SPITZ |
| 3 - Immeuble, Avenue Vion-Whitcomb | - J. GINSBERG & HEPP |
| 4 - Hôtels Particuliers, Rue Mallet-Stevens | - Rob. MALLET-STEVENS |
| 5 - Immeuble, Place de l'Eglise d'Auteuil | - BASSOMPIERRE, DE RUTTE & SIRVIN |
| 6 - Immeuble, Rue des Pâtures | - J. GINSBERG & HEPP |
| 7 - Immeuble, 42, Avenue de Versailles | - J. GINSBERG & HEPP |
| 8 - Immeuble, 25, Avenue de Versailles | - J. GINSBERG & B. LUBETKIN |
| 9 - Caserne des Pompiers, Rue Mesnil | - Rob. MALLET-STEVENS |
| 10 - Immeuble, 1, Avenue Paul-Doumer | - Jean FIDLER |
| 11 - Immeuble, 55, Rue Raynouard | - A. & G. PERRET |
| 12 - Immeuble, Rond-Point Mirabeau | - BASSOMPIERRE, DE RUTTE & SIRVIN |
| 13 - Messageries Hachette, Rue Balard | - Jean DÉMARET |
| 14 - Ministère de la Marine, Boulevard Victor | - A. & G. PERRET |
| 15 - Immeuble, Boulevard Victor | - Pierre PATOUT |
| 16 - Ecole Normale de Musique, Rue Cardinet, angle Boulevard Malesherbes | - A. & G. PERRET |
| 17 - Garage Wagram, 64, Avenue de Wagram | - Charles KNIGHT |
| 18 - Immeuble, 116, Avenue des Champs-Élysées | - Jean DESBOUIS |
| 19 - Garage Marbeuf, 32, Rue Marbeuf | - A. LAPRADE & BAZIN |
| 20 - Théâtre des Champs-Élysées, Avenue Montaigne | - A. & G. PERRET |
| 21 - Immeuble, 89, Quai d'Orsay | - Michel ROUX-SPITZ |
| 22 - Immeuble, 67, Quai d'Orsay | - André LÉCONTE |
| 23 - Central Téléphonique, Avenue de Suffren | - Jacques DEBAT-PONSAN |
| 24 - Immeuble, 11, Place de Vaugirard | - Marcel HENNEQUET |
| 25 - Ministère de la Marine Marchande, Place Fontenoy | - André VENTRE |
| 26 - Immeuble, Rue Falguière (angle rue de Vaugirard) | - Léon-Joseph MADELINE |
| 27 - Lycée de Vaugirard, Square Saint-Lambert | - François LE CŒUR |
| 28 - Comptabilité Centrale des Téléphones, Boulevard de Vaugirard | - Jacques DEBAT-PONSAN |
| 29 - Immeuble, Boulevard Raspail | - Pol ABRAHAM |
| 30 - Chèques Postaux, Rue d'Alleray | - Michel ROUX-SPITZ |
| 31 - Immeuble, 216, Boulevard Raspail | - Bruno ELKOUKEN |
| 32 - Ecole de Pédagogie, Boulevard Lefebvre | - DUVAL & GONSE |
| 33 - Mairie du XIV ^e , avenue du Maine | - Georges SÉBILLE |
| 34 - Hôtel Particulier, Villa Seurat | - André LURÇAT |
| 35 - Pavillon Néerlandais, Cité Universitaire | - DUDOK |
| 36 - Immeuble, 3, Rue de la Cité Universitaire | - Michel ROUX-SPITZ |
| 37 - Ecole, Rue Küss | - Roger EXPERT |
| 38 - Pavillon Suisse, Cité Universitaire | - LE CORBUSIER & JEANNERET |
| 39 - Garde-Meuble National, Avenue des Gobelins | - A. & G. PERRET |
| 40 - Cité de Refuge de l'Armée du Salut, Rue du Chevaleret | - LE CORBUSIER & JEANNERET |
| 41 - Groupe Scolaire, Rue Keller | - Louis BOILEAU |
| 42 - Immeuble, Rue Sambre-et-Meuse | - Robert PARISOT |
| 43 - Cité Artisanale Clémentel, Quai Jemmapes | - SAULNIER & BOUIER |
| 44 - Cinéma Gaumont-Palace, Place Clichy | - Henri BELLOC |
| 45 - Palacio de la Madeleine, Rue Tronchet | - Marcel HENNEQUET |
| 46 - Immeuble Ford, Boulevard des Italiens | - Michel ROUX-SPITZ |
| 47 - Magasin des Trois-Quartiers, Boulevard de la Madeleine | - Louis FAURE-DUJARRIC |
| 48 - Immeuble de Bureaux, 25, Rue d'Astorg | - Louis FAURE-DUJARRIC |
| 49 - Ateliers de l'Ecole des Beaux-Arts, Rue Jacques-Callot | - Roger EXPERT |
| 50 - Hôtel du Docteur-Dalsace, 31, Rue St-Guillaume | - Pierre CHAREAU |
| 51 - Immeuble, 76, Rue de Rennes | - LAPRADE & BAZIN |
| 52 - Immeuble, Rue Guynemer | - Michel ROUX-SPITZ |
| 53 - Ecole des Travaux Publics, 3, Rue Thénard | - CHOLLET & MATHON |
| 54 - Musée Permanent des Colonies, Porte Daumesnil | - LAPRADE ET BAZIN |
| 55 - Théâtre Pigalle, 10, Rue Pigalle | - Charles SICLIS |
| 56 - Théâtre Saint-Georges, Place St-Georges | - Charles SICLIS |
| 57 - Immeuble de la C.P.D.E., 48, Rue du Rocher | - Urbain CASSAN |
| 58 - Musée des Travaux Publics, Avenue d'Iéna | - A. & G. PERRET |
| 59 - Hôtel Particulier, Avenue Ingres | - A. & G. PERRET |
| 60 - Salle Pleyel, 252, Faubourg Saint-Honoré | - AUBURTIN, GRANET & MATHON |
| 61 - Garde-Meuble ODOUL, 8 bis, Passage de l'Atlas | - E. BEAUDOUIN & M. LODS |
| 62 - Entreprise MONTCOCOL, 82, Quai de la Rapée | - Pierre BARBE |
| 63 - Immeuble, Rue Campagne-Première | - Bruno ELKOUKEN |

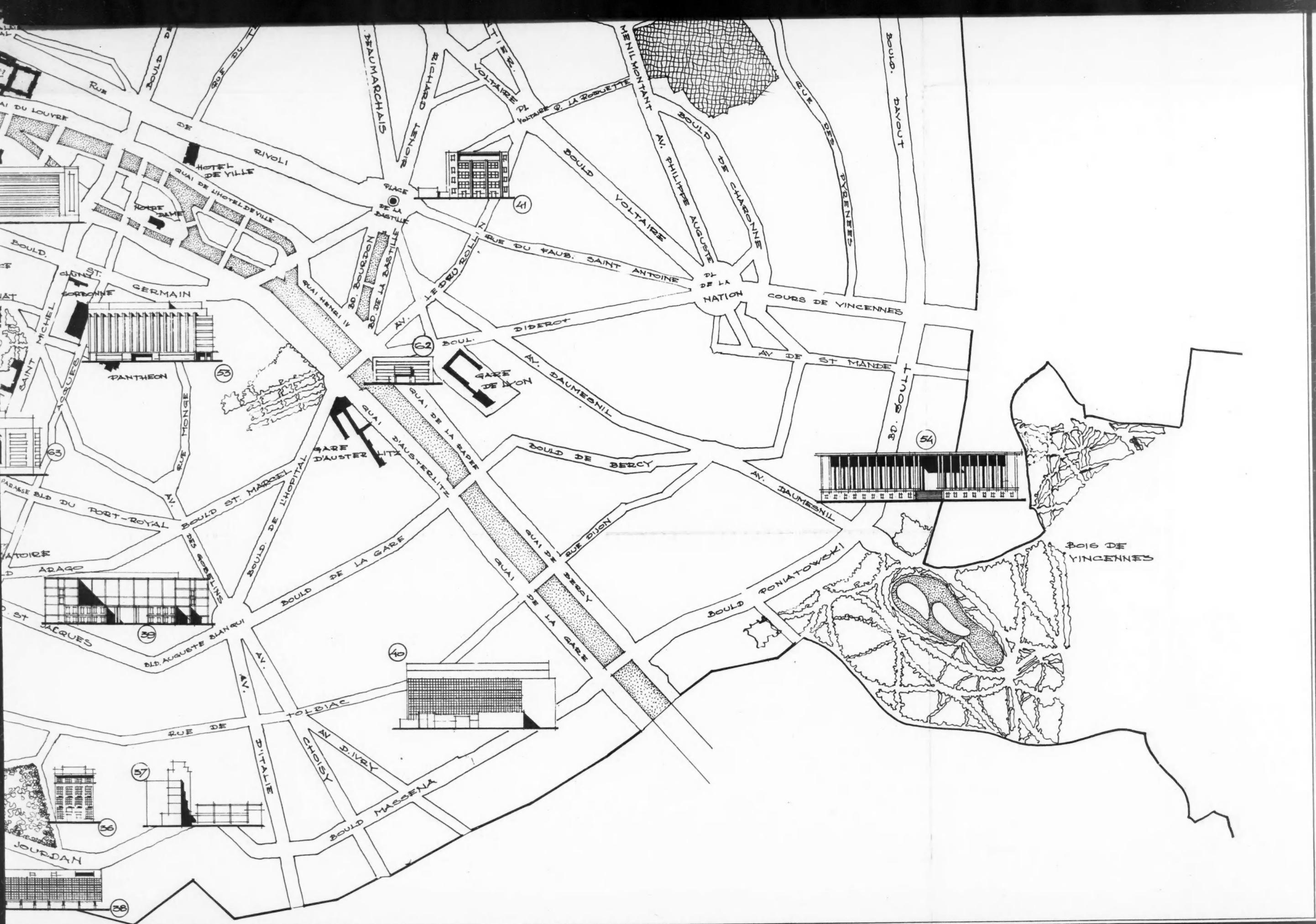
CARTE DESSINÉE PAR ED. MENKES, ARCHITECTE

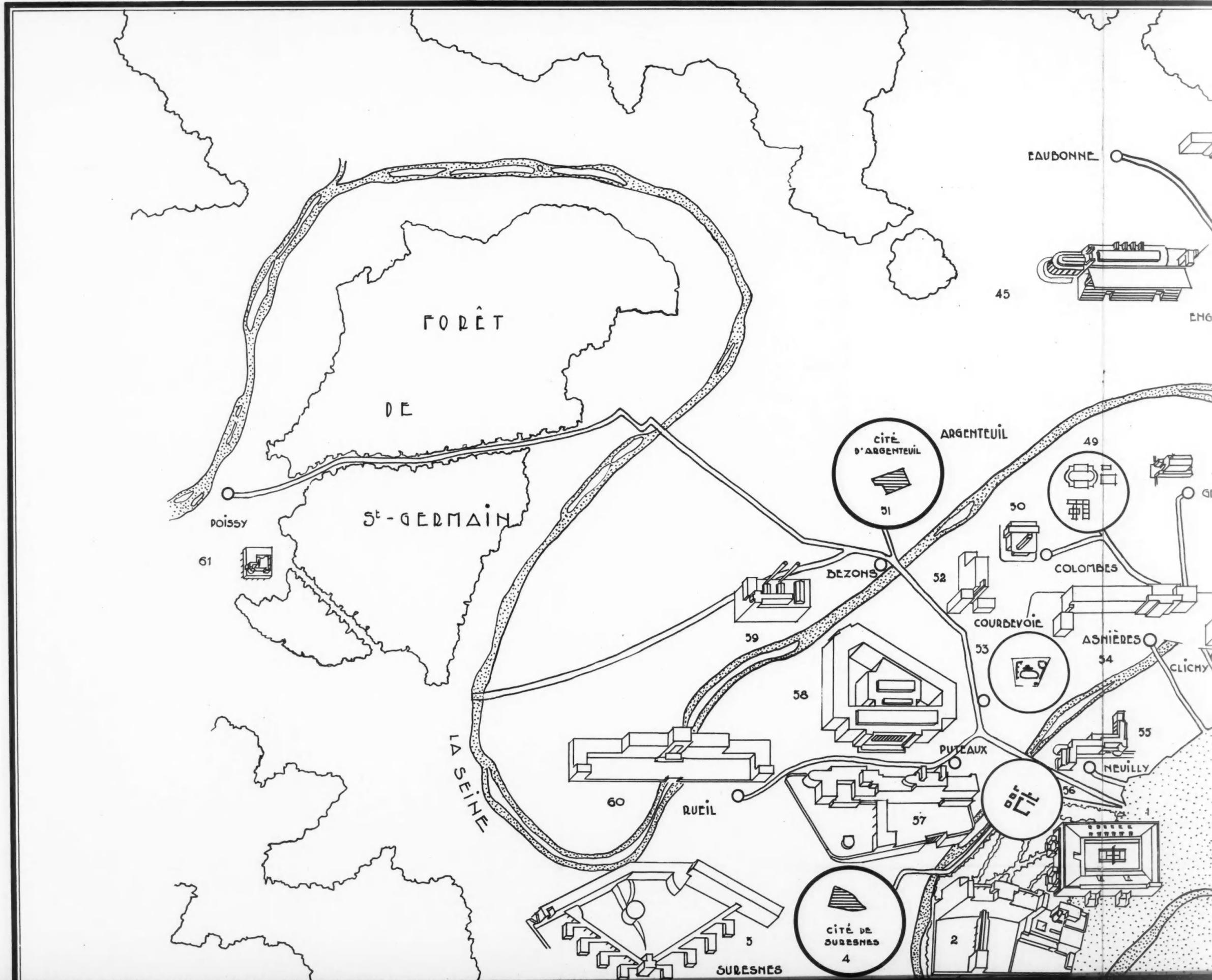




- 36 - Pavillon Neerlandais, Cité Universitaire
- 37 - Immeuble, 3, Rue de la Cité Universitaire
- 38 - Ecole, Rue Küss
- 39 - Pavillon Suisse, Cité Universitaire
- 40 - Garde-Meuble National, Avenue des Gobelins
- 41 - Cité de Refuge de l'Armée du Salut, Rue du Chevaleret
- 42 - Groupe Scolaire, Rue Keller
- 43 - Immeuble, Rue Sambre-et-Meuse
- 44 - Cité Artisanale Clémentel, Quai Jemmapes
- 45 - Cinéma Gaumont-Palace, Place Clichy
- 46 - Palacio de la Madeleine, Rue Tronchet
- 47 - Immeuble Ford, Boulevard des Italiens
- 48 - Magasin des Trois-Quartiers, Boulev. de la Madeleine
- 49 - Immeuble de Bureaux, 25, Rue d'Astorg
- 50 - Ateliers de l'Ecole des Beaux-Arts, Rue Jacques-Callot
- 51 - Hôtel du Docteur-Dalsace, 31, Rue St-Guillaume
- 52 - Immeuble, 78, Rue de Rennes
- 53 - Immeuble, Rue Guynemer
- 54 - Ecole des Travaux Publics, 3, Rue Thénard
- 55 - Musée Permanent des Colonies, Porte Daumesnil
- 56 - Théâtre Pigalle, 10, Rue Pigalle
- 57 - Théâtre Saint-Georges, Place St-Georges
- 58 - Immeuble de la C.P.D.E., 48, Rue du Rocher
- 59 - Musée des Travaux Publics, Avenue d'Iéna
- 60 - Hôtel Particulier, Avenue Ingres
- 61 - Salle Pleyel, 252, Faubourg Saint-Honoré
- 62 - Garde-Meuble ODOUL, 8 bis, Passage de l'Atlas
- 63 - Entreprise MONTCCOL, 82, Quai de la Rapée
- 64 - Immeuble, Rue Campagne-Prémière
- 65 - BOUQUIN
- 66 - Michel ROUX-SPITZ
- 67 - Roger EXPERT
- 68 - LE CORBUSIER & JEANNERET
- 69 - A. & G. PERRET
- 70 - LE CORBUSIER & JEANNERET
- 71 - Louis BOILEAU
- 72 - Robert PARISOT
- 73 - SAULNIER & BOUHIER
- 74 - Henri BELLOC
- 75 - Marcel HENNET
- 76 - Michel ROUX-SPITZ
- 77 - Louis FAURE-DUJARRIC
- 78 - Louis FAURE-DUJARRIC
- 79 - Roger EXPERT
- 80 - Pierre CHAREAU
- 81 - LAPRADE & BAZIN
- 82 - Michel ROUX-SPITZ
- 83 - CHOLLET & MATHON
- 84 - LAPRADE & BAZIN
- 85 - Charles SICLIS
- 86 - Charles SICLIS
- 87 - Urbain CASSAN
- 88 - A. & G. PERRET
- 89 - A. & G. PERRET
- 90 - AUBURTIN, GRANET & MATHON
- 91 - E. BEAUDOUIN & M. LODS
- 92 - Pierre BARBE
- 93 - Bruno ELKOUKEN

CARTE DESSINÉE PAR ED. MENKÈS, ARCHITECTE



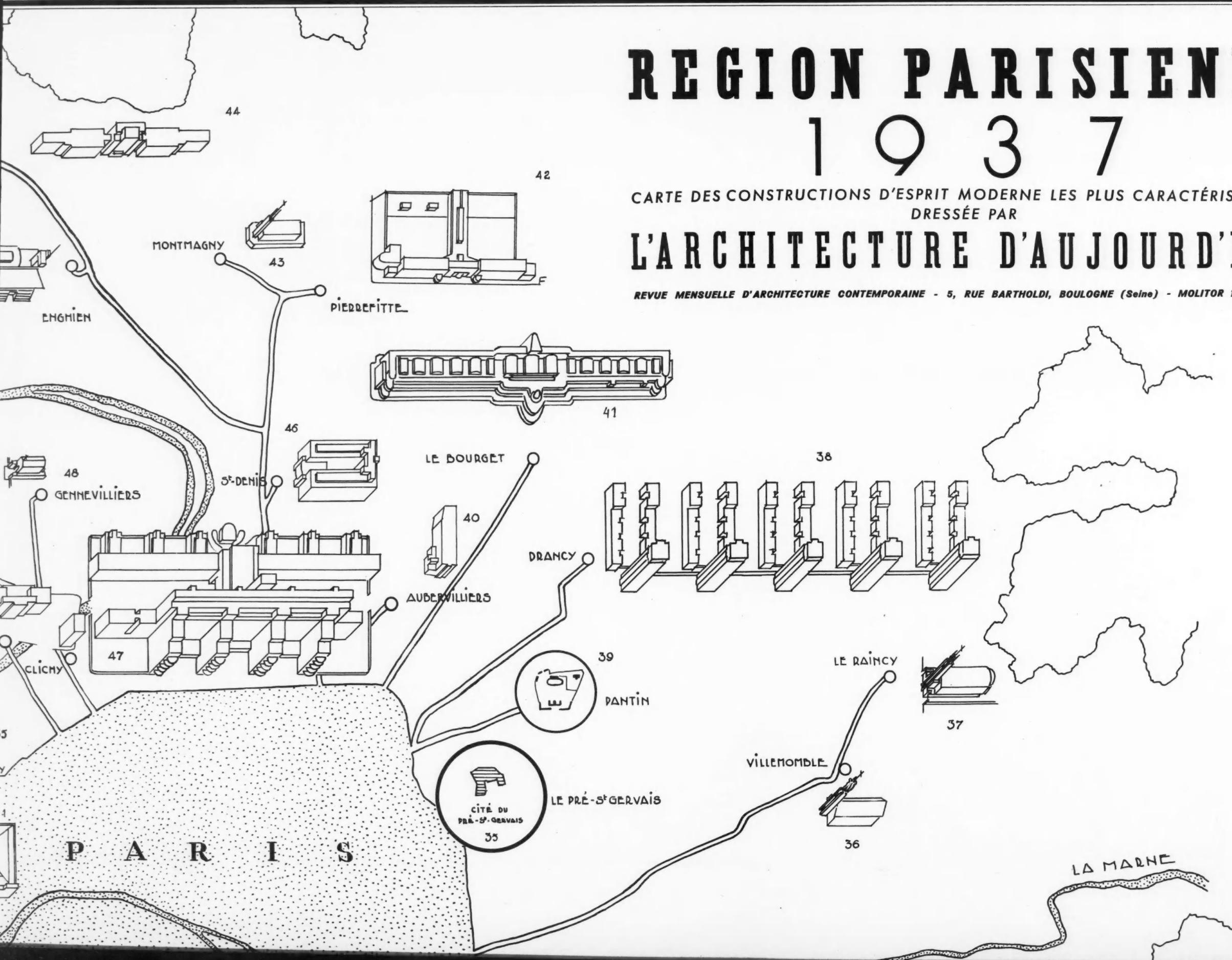


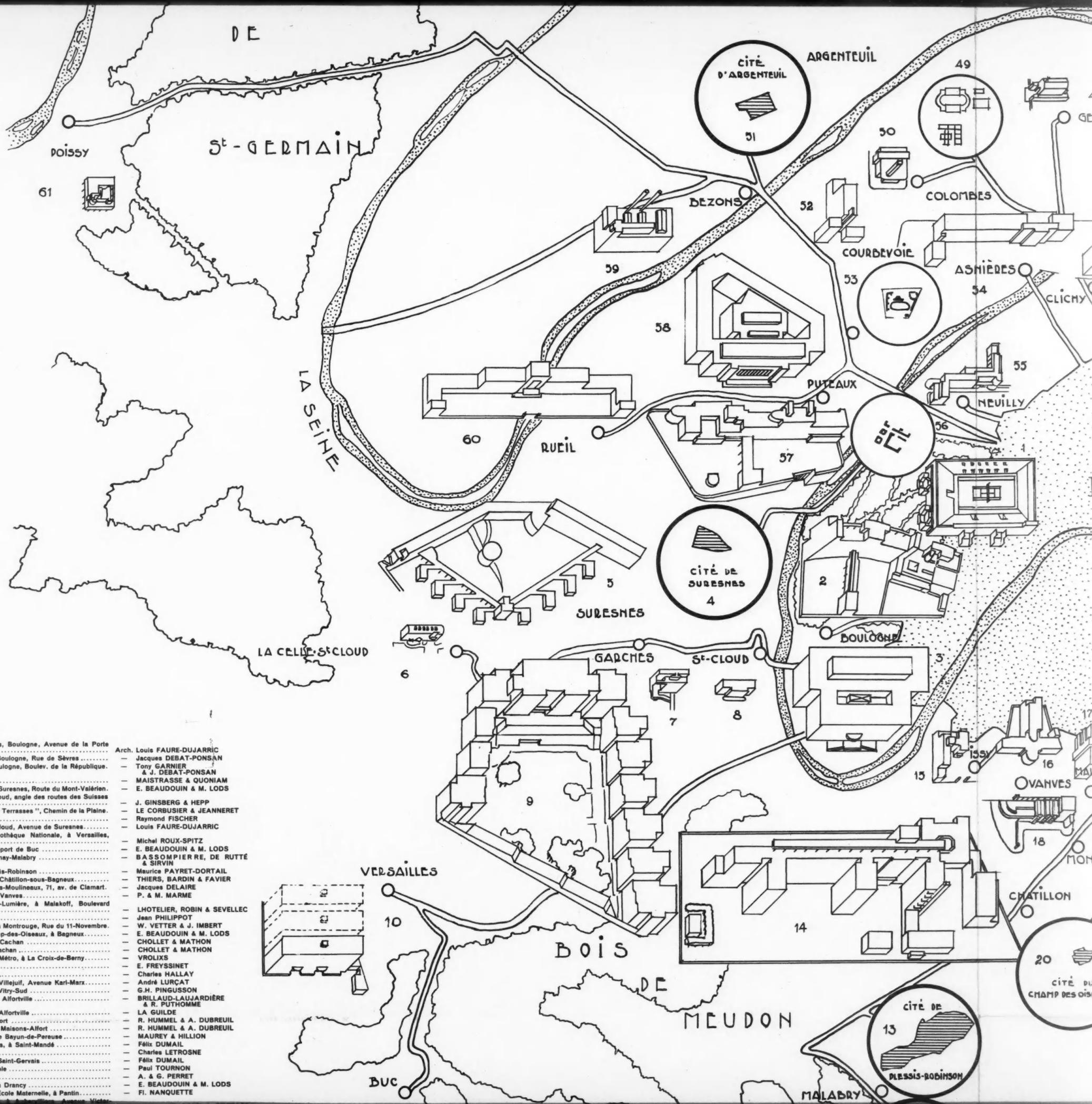
REGION PARISIENNE 1937

CARTE DES CONSTRUCTIONS D'ESPRIT MODERNE LES PLUS CARACTÉRISTIQUES
DRESSÉE PAR

L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI

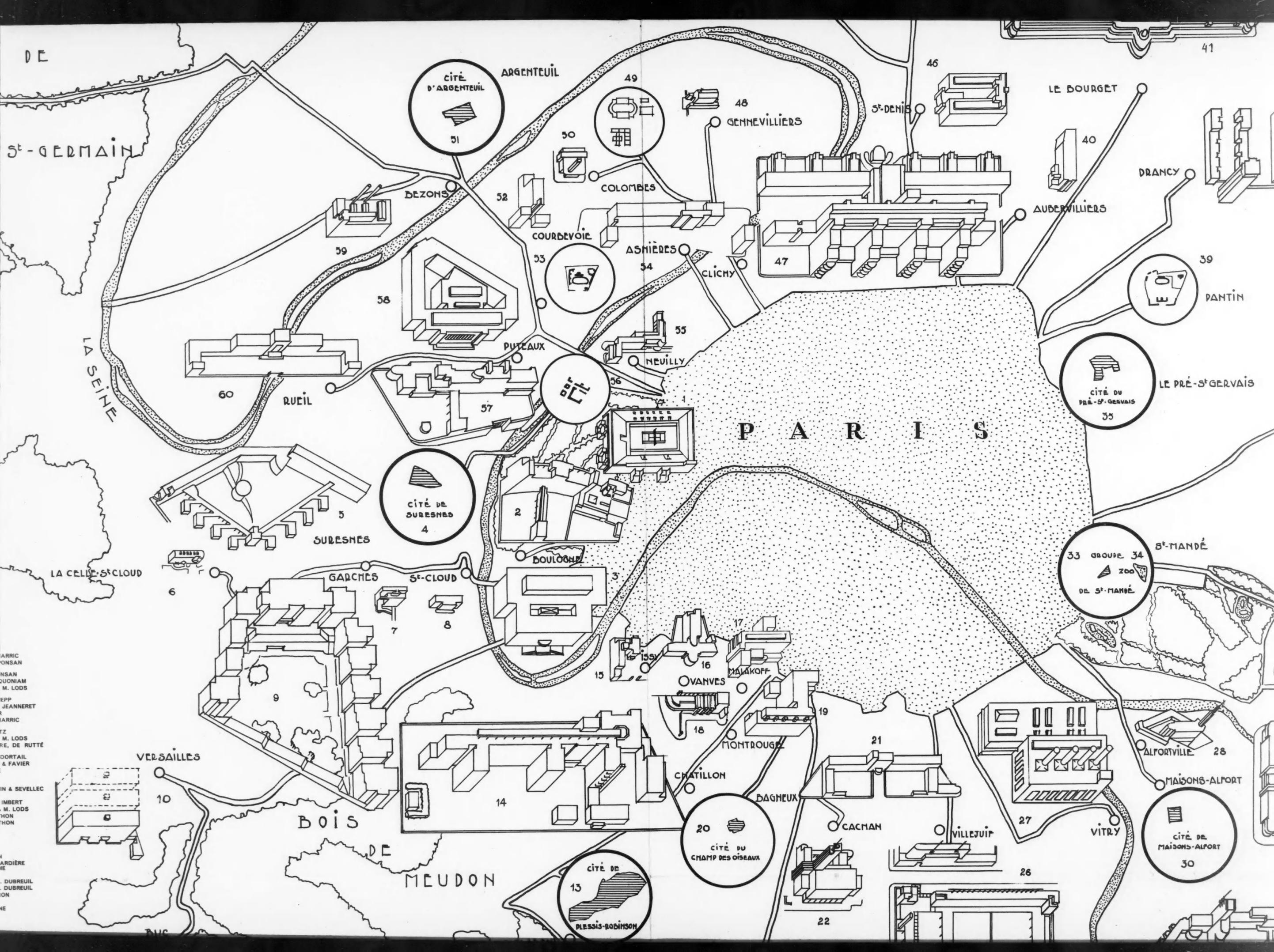
REVUE MENSUELLE D'ARCHITECTURE CONTEMPORAINE - 5, RUE BARTHOLDI, BOULOGNE (Seine) - MOLITOR 19-90 & 19-91





- 1 - Stade Roland Garros, Boulogne, Avenue de la Porte d'Auteuil
- 2 - Groupe Scolaire, à Boulogne, Rue de Sèvres
- 3 - Hôtel de Ville de Boulogne, Boulev. de la République.
- 4 - Cité de Suresnes
- 5 - Ecole de Plein Air, à Suresnes, Route du Mont-Valérien.
- 6 - Villa à la Celle-St-Cloud, angle des routes des Suisses et de Circourt
- 7 - Villa à Garches "Les Terrasses", Chemin de la Plaine.
- 8 - Villa à Saint-Cloud
- 9 - Immeubles à Saint-Cloud, Avenue de Suresnes
- 10 - Annexe de la Bibliothèque Nationale, à Versailles, Rue Montbaoron
- 11 - Club-House à l'Aéroport de Buc
- 12 - Cité-Jardin, à Châtenay-Malabry
- 13 - Cité-Jardin de Plessis-Robinson
- 14 - Maison Médicale, à Châtillon-sous-Bagneux
- 15 - Laboratoire à Issy-les-Moulineux, 71, av. de Clamart.
- 16 - Ecole Maternelle de Vanves
- 17 - Sous-Station Ouest-Lumière, à Malakoff, Boulevard de Vanves
- 18 - Gare de Vanves
- 19 - Ecole d'Infirmières, à Montrouge, Rue du 11-Novembre.
- 20 - Cité-Jardin du Champ-des-Oiseaux, à Bagneux
- 21 - Groupe Scolaire de Cachan
- 22 - Hôtel de Ville de Cachan
- 23 - Parc des Sports du Métro, à La Croix-de-Berny
- 24 - Hangars d'Orly
- 25 - Cimetière de Thiais
- 26 - Groupe Scolaire, à Villejuif, Avenue Karl-Marx
- 27 - Centrale Arrighi, à Vitry-Sud
- 28 - Eglise Ste-Agnès, à Alfortville
- 29 - Groupe Scolaire, à Alfortville
- 30 - Cité de Maisons-Alfort
- 31 - Groupe Scolaire de Maisons-Alfort
- 32 - Ecole à Nogent, Rue Bayou-de-Pereuse
- 33 - Groupe d'Habitations, à Saint-Mandé
- 34 - Zoo de Vincennes
- 35 - Cité-Jardin du Pré-Saint-Gervais
- 36 - Eglise de Villemonble
- 37 - Eglise du Raincy
- 38 - Cité de la Muette, à Drancy
- 39 - Parc des Sports et Ecole Maternelle, à Pantin

- Arch. Louis FAURE-DUJARRIC
- Jacques DEBAT-PONSAN
- Tony GARNIER
- J. DEBAT-PONSAN
- MAISTRASSE & QUONIAM
- E. BEAUDOUIN & M. LODS
- J. GINSBERG & HEPP
- LE CORBUSIER & JEANNERET
- Raymond FISCHER
- Louis FAURE-DUJARRIC
- Michel ROUX-SPITZ
- E. BEAUDOUIN & M. LODS
- BASSOMPIERRE, DE RUTTE & SIRVIN
- Maurice PAYRET-DORTAIL
- THIERS, BARDIN & FAVIER
- Jacques DELAIRE
- P. & M. MARME
- LHOTELIER, ROBIN & SEVELLEC
- Jean PHILIPPOT
- W. VETTER & J. IMBERT
- E. BEAUDOUIN & M. LODS
- CHOLLET & MATHON
- CHOLLET & MATHON
- VROLIXS
- E. FREYSSINET
- Charles HALLAY
- André LURCAT
- G.H. PINGUSSON
- BRILLAUD-LAUJARDIÈRE & R. PUTHOMME
- LA GUILDE
- R. HUMMEL & A. DUBREUIL
- R. HUMMEL & A. DUBREUIL
- MAUREY & HILLION
- Félix DUMAIL
- Charles LETROSNE
- Félix DUMAIL
- Paul TOURNON
- A. & G. PERRET
- E. BEAUDOUIN & M. LODS
- FI. NANQUETTE



DE

41

St-GERMAIN

CITÉ D'ARGENTEUIL
31

ARGENTEUIL

49
COLOMBES

48
GENNEVILLIERS

46

St-DENIS

LE BOURGET

40

DRANCY

AUBERVILLIERS

39

PANTIN

LA SEINE

39

DEZONS

52

COURDEVOIE

COLOMBES

ASHIÈRES

CLICHY

47

58

PUTEAUX

53

NEUILLY

55

PARIS

CITÉ DU PRÉ-ST-GERVAIS
35

LE PRÉ-ST-GERVAIS

60

RUEIL

57

CITÉ DE SURESNES
4

2

BOULOGNE

LA CELLE-ST-CLOUD

SURESNES

5

GARCHES

St-CLOUD

3

33 GROUPE 34
DE ST-MANDÉ

St-MANDÉ

6

9

7

8

15

OVANVES

MALAKOFF

16

18

MONTRouGE

21

33

34

ZOO

DE ST-MANDÉ

ALFORTVILLE

28

MAISONS-ALFORT

CITÉ DE MAISONS-ALFORT
30

VERSAILLES

10

BOIS DE

MEUDON

CITÉ DE PLESSIS-ROBINSON
13

20
CITÉ DU CHAMP DES OISEAUX

CHATILLON

BAGNEUX

CACHAN

VILLEJUIF

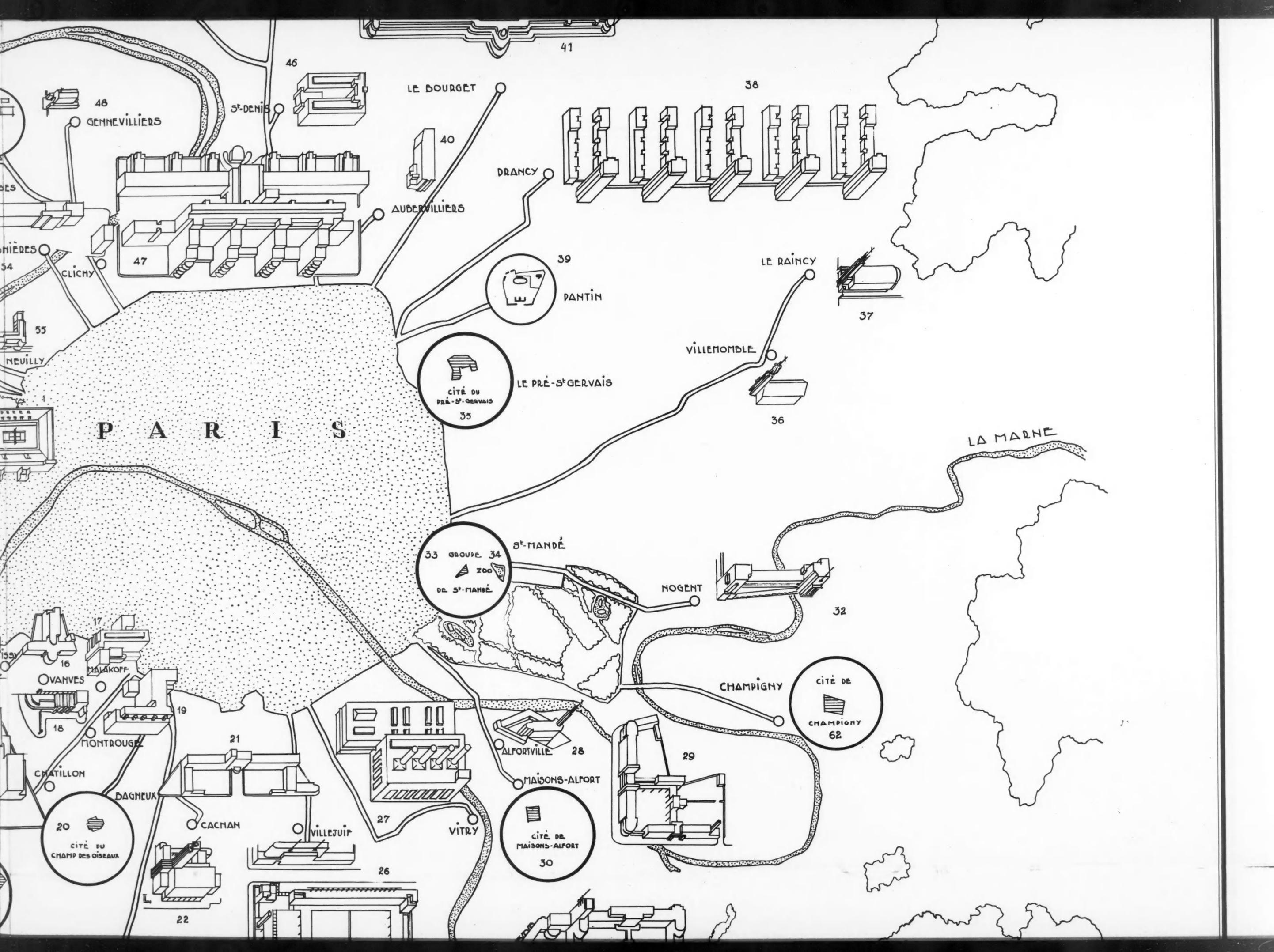
VITRY

27

26

22

MARRIC
ONSAN
NSAN
QUONIAM
M. LODS
EPP
JEANNERET
MARRIC
TZ
M. LODS
RE, DE RUTTE
DORTAIL
& FAVIER
IN & SEVELLEC
IMBERT
M. LODS
MON
THON
ARDIÈRE
RE
DUBREUIL
DUBREUIL
ON
NE



P A R I S

LA MARNE

48 GENNEVILLIERS

ST-DENIS

LE BOURGET

38

DRANCY

AUDERVILLIERS

40

39 PANTIN

LE RAINCY

37

VILLEMOMBLE

36

LE PRÉ-ST-GERVAIS

CITÉ DU PRÉ-ST-GERVAIS
35

33 GROUPE 34
DE ST-MANDÉ

ST-MANDÉ

NOGENT

32

CHAMPIGNY

CITÉ DE
CHAMPIGNY
62

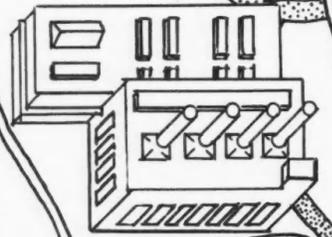
16 OUVANVES

17 MALAKOFF

19

PONTRouGE

21



ALFORTVILLE 28

MAISONs-ALFORT

29

CITÉ DE
MAISONs-ALFORT
30

VITRY

27

VILLEJUIF

26

20 CITÉ DU
CHAMP DES OISEAUX

CACHAN

CHATILLON

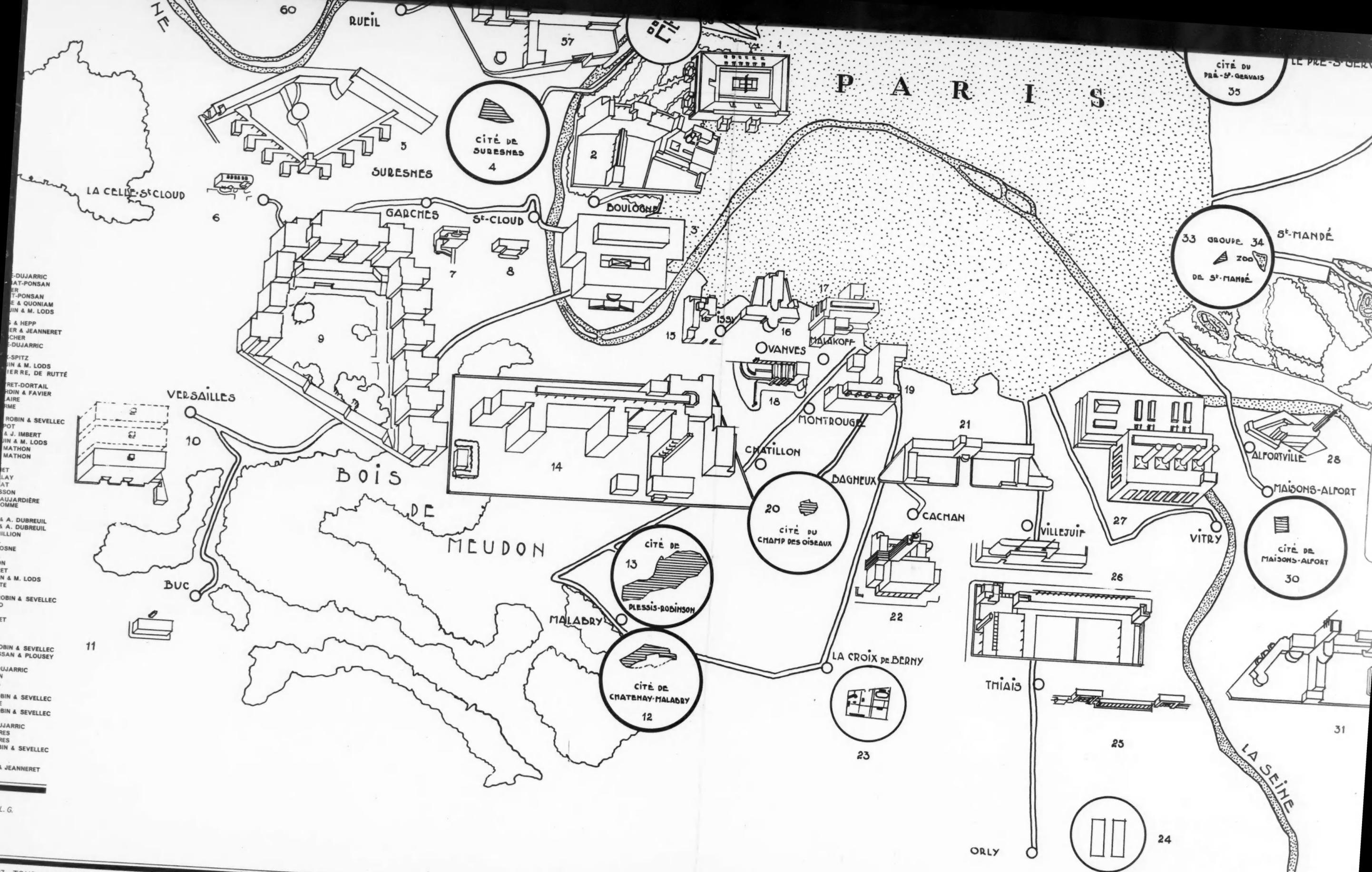
DAGNEUX

22



- | | |
|--|--------------------------------------|
| 1 - Stade Roland Garros, Boulogne, Avenue de la Porte d'Auteuil | Arch. Louis FAURE-DUJARRIC |
| 2 - Groupe Scolaire, à Boulogne, Rue de Sèvres | — Jacques DEBAT-PONSAN |
| 3 - Hôtel de Ville de Boulogne, Boulev. de la République | — Tony GARNIER |
| 4 - Cité de Suresnes | — J. DEBAT-PONSAN |
| 5 - Ecole de Plein Air, à Suresnes, Route du Mont-Valérien | — MAISTRASSE & QUONIAM |
| 6 - Villa à la Celle-St-Cloud, angle des routes des Sulasses et de Circourt | — E. BEAUDOUIN & M. LODS |
| 7 - Villa à Garches "Les Terrasses", Chemin de la Plaine | — J. GINSBERG & HEPP |
| 8 - Villa à Saint-Cloud | — LE CORBUSIER & JEANNERET |
| 9 - Immeubles à Saint-Cloud, Avenue de Suresnes | — Raymond FISCHER |
| 10 - Annexe de la Bibliothèque Nationale, à Versailles, Rue Montbaouron | — Louis FAURE-DUJARRIC |
| 11 - Club-House à l'Aéroport de Buc | — Michel ROUX-SPITZ |
| 12 - Cité-Jardin, à Châtigny-Malabry | — E. BEAUDOUIN & M. LODS |
| 13 - Cité-Jardin de Plessis-Robinson | — BASSOMPIÈRE, DE RUTTE & SIRVIN |
| 14 - Maison Médicale, à Châtigny-sous-Bagneux | — Maurice PAYRET-DORTAIL |
| 15 - Laboratoire à Issy-les-Moulineaux, 71, av. de Clamart | — THIERS, BARDIN & FAVIER |
| 16 - Ecole Maternelle de Vanves | — Jacques DELAIRE |
| 17 - Sous-Station Ouest-Lumière, à Malakoff, Boulevard de Vanves | — P. & M. MARME |
| 18 - Gare de Vanves | — LHOTELIER, ROBIN & SEVELLEC |
| 19 - Ecole d'Infirmières, à Montrouge, Rue du 11-Novembre | — Jean PHILIPPOT |
| 20 - Cité-Jardin du Champ-des-Oiseaux, à Bagneux | — W. VETTER & J. IMBERT |
| 21 - Groupe Scolaire de Cachan | — E. BEAUDOUIN & M. LODS |
| 22 - Hôtel de Ville de Cachan | — CHOLLET & MATHON |
| 23 - Parc des Sports du Métro, à La Croix-de-Berny | — CHOLLET & MATHON |
| 24 - Hangars d'Orly | — VROLIXS |
| 25 - Cimetière de Thiais | — E. FREYSSINET |
| 26 - Groupe Scolaire, à Villejuif, Avenue Karl-Marx | — Charles HALLAY |
| 27 - Centrale Arrighi, à Vitry-Sud | — André LURÇAT |
| 28 - Eglise Ste-Agnès, à Alfortville | — G.H. PINGUSSON |
| 29 - Groupe Scolaire, à Alfortville | — BRILLAUD-LAUJARDIÈRE & R. PUTHOMME |
| 30 - Cité de Maisons-Affort | — LA GUILDE |
| 31 - Groupe Scolaire de Maisons-Affort | — R. HUMMEL & A. DUBREUIL |
| 32 - Ecole à Nogent, Rue Bayou-de-Pereuse | — R. HUMMEL & A. DUBREUIL |
| 33 - Groupe d'Habitations, à Saint-Mandé | — MAUREY & HILLION |
| 34 - ZOO de Vincennes | — Félix DUMAIL |
| 35 - Cité-Jardin du Pré-Saint-Gervais | — Charles LETROSNE |
| 36 - Eglise de Villemombble | — Félix DUMAIL |
| 37 - Eglise du Raincy | — Paul TOURNON |
| 38 - Cité de la Muette, à Drancy | — A. & G. PERRET |
| 39 - Parc des Sports et Ecole Maternelle, à Pantin | — E. BEAUDOUIN & M. LODS |
| 40 - Poste Nord-Lumière, à Aubervilliers, Avenue Victor-Hugo | — FI. NANQUETTE |
| 41 - Aéroport du Bourget | — LHOTELIER, ROBIN & SEVELLEC |
| 42 - Groupe Scolaire, à Pierrefitte, Rue Jules-Chatenay | — Charles LABRO |
| 43 - Eglise de Montmagny | — LA GUILDE |
| 44 - Hôpital d'Eaubonne | — A. & G. PERRET |
| 45 - Hippodrome d'Enghien | — Jean MOURRE |
| 46 - Sous-Station Nord-Lumière, à Saint-Denis, 100, Boulevard Anatole-France | — Jean PAPET |
| 47 - Hôpital Beaujon, à Clichy | — LHOTELIER, ROBIN & SEVELLEC |
| 48 - Chapelle à Gennevilliers | — WALTER, CASSAN & PLOUSEY |
| 49 - Stade de Colombes, à Colombes | — Jean FAVIER |
| 50 - Gare de Colombes | — Louis FAURE-DUJARRIC |
| 51 - Cité d'Argenteuil | — Urbain CASSAN |
| 52 - Poste Ouest-Lumière, à Courbevoie, Rue du Moulin-des-Bruyères | — Georges APPIA |
| 53 - Stade de Courbevoie | — LHOTELIER, ROBIN & SEVELLEC |
| 54 - Poste Nord-Lumière, à Asnières, 25, Quai Aulagnier | — FI. NANQUETTE |
| 55 - Hôtel Particulier, à Neuilly, 6, Boulevard du Château | — LHOTELIER, ROBIN & SEVELLEC |
| 56 - Immeubles, à Neuilly, Boulevard Richard-Wallace | — Pierre BARBE |
| 57 - Groupe Scolaire à Puteaux | — Louis FAURE-DUJARRIC |
| 58 - Hôtel de Ville de Puteaux | — NIEMANS FRÈRES |
| 59 - Usine à Bezons Route des Carrières | — NIEMANS FRÈRES |
| 60 - Usine CUTTAT à Rueil, 65, Avenue de Chatou | — LHOTELIER, ROBIN & SEVELLEC |
| 61 - Villa à Polesy "Les Heures Claires", Plateau de la Maladerie | — Marcel MONTEL |
| | — LE CORBUSIER & JEANNERET |

CARTE DESSINÉE PAR M. R. BARRUCAND, ARCHITECTE D. P. L. G.



E-DUJARRIC
 AT-PONSAN
 ER
 T-PONSAN
 E & QUONIAM
 IN & M. LODS
 S & HEPP
 ER & JEANNERET
 CHER
 E-DUJARRIC
 -SPITZ
 IN & M. LODS
 IERRE, DE RUTTE
 RET-DORTAIL
 IDIN & FAVIER
 AIRE
 RME
 ROBIN & SEVELLEC
 POT
 & J. IMBERT
 IN & M. LODS
 MATHON
 MATHON
 ET
 LAY
 AT
 SSON
 AUJARDIERE
 OMMIE
 & A. DUBREUIL
 & A. DUBREUIL
 ILLION
 OSNE
 IN
 ET
 N & M. LODS
 TE
 ROBIN & SEVELLEC
 D
 ET
 ROBIN & SEVELLEC
 SSAN & PLOUSEY
 UJARRIC
 N
 BIN & SEVELLEC
 E
 BIN & SEVELLEC
 JJARRIC
 RES
 RES
 IN & SEVELLEC
 A JEANNERET

